

# RASSEGNA TECNICA

Abbiamo ricevuto dall'On. Sindaco di Torino la cortese lettera che qui sotto riproduciamo e per la quale vivamente ringraziamo, ben lieti di offrire all'Amministrazione Civica una concreta forma di collaborazione divulgando le conclusioni di un pluriennale lavoro di Uffici pubblici e di Commissioni competenti:

Spett.le Direzione della Rivista « ATTI E RASSEGNA TECNICA »  
della Società degli Ingegneri ed Architetti in TORINO

*Aderendo alla richiesta delle Categorie professionali interessate, esprimami tramite il Presidente dell'Ordine degli Ingegneri, sono lieto di autorizzare, a titolo di pre-orientamento delle Categorie stesse, l'inserzione su cotesta Rivista degli elementi costitutivi del nuovo piano regolatore adottato dal Consiglio Comunale in adunanza 7 aprile 1956, piano che sarà quanto prima esposto in visione al pubblico presso i competenti Uffici comunali a norma della prescritta procedura di approvazione a' termini di legge.*

*Detta procedura (art. 9 legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150 - istruzioni ministeriali 7 luglio 1954 n. 2495) consentirà a chiunque, entro gli stabiliti termini, di formulare le proprie libere osservazioni « ai fini di un apporto collaborativo dei cittadini al perfezionamento del piano ».*

*Confida pertanto questa civica Amministrazione che le Categorie predette efficacemente e proficuamente collaboreranno per la migliore realizzazione del piano stesso.*

f.to IL SINDACO: A. Peyron

## Lineamenti del Piano Regolatore Generale della Città di Torino Cenni storici sullo sviluppo urbanistico della Città

(relatore Pietro Viotto)

### 1. Torino Romana.

Il primo piano urbano e cioè il più antico che si conosca è quello romano conseguente all'erezione della colonia ai tempi di Giulio Cesare, con la denominazione di Colonia Giulia.

Augusto Imperatore dette, non molto tempo dopo, alla città dei Taurini, il titolo onorevole e solenne di Augusta Taurinorum, la rafforzò con il « Castrum » dotandola di mura con quattro porte principali costituendola cioè in campo trincerato che situato tra lo sbocco della valle di Susa e il rilievo collinare custodiva il passaggio obbligato tra la bassa valle Padana e l'alto Piemonte.

Torino, chiusa tra mura quadrate assunse sin da allora quel suo caratteristico aspetto regolare e simmetrico ad un tempo a cui si mantenne fedele nelle trasformazioni ed ampliamenti successivi sino al Piano Regolatore del 1906 con il tracciato viario a scacchiera. Delle opere edilizie che la Città modellò sulle maggiori monumentali dell'Urbe romana, il trascorrere dei secoli risparmiò

scarsi ruderi; qualche ala di muro della cerchia antica, la base della torre angolare nord-ovest della cerchia, i tracciati delle vie, qualche avanzo del teatro e la maggiore delle quattro porte cittadine. Di queste la « principalis dextera » sul lato nord con le sue due torri a sedici lati che rinserano lo scheletro murale esterno della porta a 4 fornic di ingresso, con finestre a pieno arco ai due piani superiori da cui lo sguardo si protendeva libero verso la vasta pianura padana, la maggiore d'Italia, alla quale la Città era collegata con una strada in direzione di Lomello e Pavia.

Il territorio urbano della Città, delimitato nettamente dalle mura, misurava allora ettari 46 con forma pressochè quadrata (m. 650 x m. 700) smussata sul solo lato di nord-est, divisa regolarmente in 72 insulae di cui 9 nel senso est-ovest ed 8 nel senso nord-sud, separate da strade della larghezza di m. 4 a 6, pavimentate tutte con lastricati ad opera incerta, con fognature in muratura a volta di mattoni a tutto sesto.

I limiti della Città erano allora:

a est il Giardino ed il Palazzo Reale con le torri lato ovest del Palazzo Madama (Porta), la zona tra via Roma e via Accademia delle Scienze, la via Santa Teresa, una parallela a est della via Consolata ed altra parallela a sud del corso Regina Margherita tra la torre angolare nord-est presso la Chiesa della Consolata e la Porta Palatina sino al Teatro Romano.

### 2. Torino nel Medio-evo.

Poco si sa di Torino durante il Medio-evo, certo la Città dopo la caduta dell'Impero perduto il suo carattere di Campo Militare decadde.

Soggetta alla dominazione Gotica prima, alla Longobarda ed all'Impero di Carlo Magno poi, Torino riprende una storia certa solo con Arduino e successivamente una tradizione militare con le lotte del libero Comune contro i Marchesi del Monferrato ed i Conti di Savoia, di cui diviene dominio diretto con le terre del Canavese. È all'inizio del XIV secolo che il Principe di Acaja termina la costruzione del Castello sul lato

di levante della Porta Decumana che viene sostituita con l'adiacente Porta Fibellona completando la casa-forte iniziata sin dal XIII secolo da Guglielmo VII Marchese del Monferrato.

Ma la Città urbana resta sempre compresa nel limite romano, la sua popolazione è calcolata in solo 5.000 abitanti, nè la Città risente notevolmente delle forme romaniche e gotiche che nelle regioni circostanti lasciano mirabili impronte.

Di tali epoche sono state conservate sino a noi il solo Campanile della Chiesa di S. Andrea (ora della Consolata), la Chiesa di San Domenico ed alcune parti di case Medioevali per altro notevolmente restaurate.

La ricostruzione edilizia del 700 con l'ampliamento di numerose vie fece scomparire gran parte delle migliori case medioevali.

### 3. Torino nel Seicento.

Solo con la fine del 500 Torino riprende uno sviluppo edilizio pur sempre interno alla cinta antica favorito dalla sua destinazione a capitale dello Stato Sabauda, e quando protetta dalla Cittadella pentagonale di Paciotto d'Urbino (della quale non resta ora che il maschio interno), e da ampi bastioni esterni alla Cinta Romana, diviene una delle più forti piazzaforti dell'epoca.

E lo sviluppo della popolazione si manifesta immediato tanto che verso la fine del 1500 si raggiungono i 30.000 abitanti.

È con Carlo Emanuele I che si inizia l'ampliamento della Torino Romana con la costruzione di dieci nuovi isolati verso mezzogiorno a cavallo della Via Nuova, ampliamento protetto verso ponente dalla Cittadella a cui si appoggia ed a mezzogiorno ed a levante da nuove opere di fortificazione, nelle quali viene ricavata la Porta Nuova che sostituisce la Marmorea.

La nuova estensione della Città è circa il doppio se si considera l'intero sviluppo delle opere a difesa. È ancora con Carlo Emanuele I che la Città si amplia una seconda volta con il grandioso progetto di una strada di sei « trabucchi » ed ampi portici verso il Po e si dà inizio alla fabbricazione

ne della Piazza Castello attuale, e si trasporta il Mercato cittadino da Piazza San Tommaso a Piazza S. Carlo, e si fa luogo a donazione di terreni ai privati con obbligo di costruirvi nuove case, donazioni continuate dalla Reggente Christiana di Francia.

La Città compresa nelle nuove fortificazioni costruite da Carlo Emanuele I era delimitata da una linea ovoidale che partendo dall'attuale Palazzo Reale seguiva parallelamente a nord l'attuale via Verdi, terminava verso la collina a metà circa dalla piazza Vittorio Veneto, risaliva verso la Porta Nuova toccando la via Andrea Doria per ricongiungersi all'altezza del corso Matteotti con il lato sud delle mura della Cittadella.

Non esisteva ancora l'opera a corno che sul lato della Porta Susina doveva completare all'inizio del 700 la difesa della Città a ponente e consentirle di sostenere il memorabile assedio del 1706.

L'edilizia torinese risentì tardi del rinascimento architettonico delle altre regioni italiane. Il Piemonte era sotto l'influsso dell'arte Francese e solo alla fine del '400 accanto al campanile del vecchio San Giovanni veniva costruito il Duomo attuale, abbellito quasi un secolo dopo da Carlo Emanuele I.

Già esisteva la Chiesa dei SS. Martiri del Tibaldi (1577) abbellita alla fine del Seicento. Su disegni del Vittozzi, si costruì la Chiesa dei Cappuccini (1583-1611), la Chiesa della Trinità e la Chiesa del Corpus Domini (1607) a scioglimento del voto cittadino fatto durante la peste del 1598 che ridusse a meno della metà la popolazione torinese.

Il Castello del Valentino, fuori delle mura sostituì nel 1633 le costruzioni dei Conti di Birago sulle rive del Po.

Ma le architetture tipiche del Seicento torinese sono quelle di Ascanio Vittozzi per la piazza Castello e la via Nuova, primi esempi di concezioni architettoniche d'insieme seguite poi da quelle di Carlo e Amedeo di Castellamonte; al primo dobbiamo la meravigliosa piazza San Carlo e la via Po, al secondo il Palazzo Reale, l'Ospedale di S. Giovanni, le Chiese di San Salvario e secondo

alcuni quello di Lucento, i palazzi Levaldigi e Lascaris.

Ma altri valenti architetti seicentisti concorrono ad abbellire Torino: il Padre Guarino Guarini col palazzo Carignano e quello dell'Accademia delle Scienze, il Santuario della Consolata poi ampliato, la Chiesa di San Lorenzo e la Cappella della Santa Sindone, capolavori ai quali legò per sempre il suo nome; il capitano Maurizio di Valperga (S. Carlo), il Costaguta (S. Teresa), il Lanfranchi (Basilica Mauriziana, Palazzo Municipale e la Torre Civica), il Baroncelli (palazzi Graneri e Barolo) e il Capitano Garoe.

### 4. Torino nel Settecento.

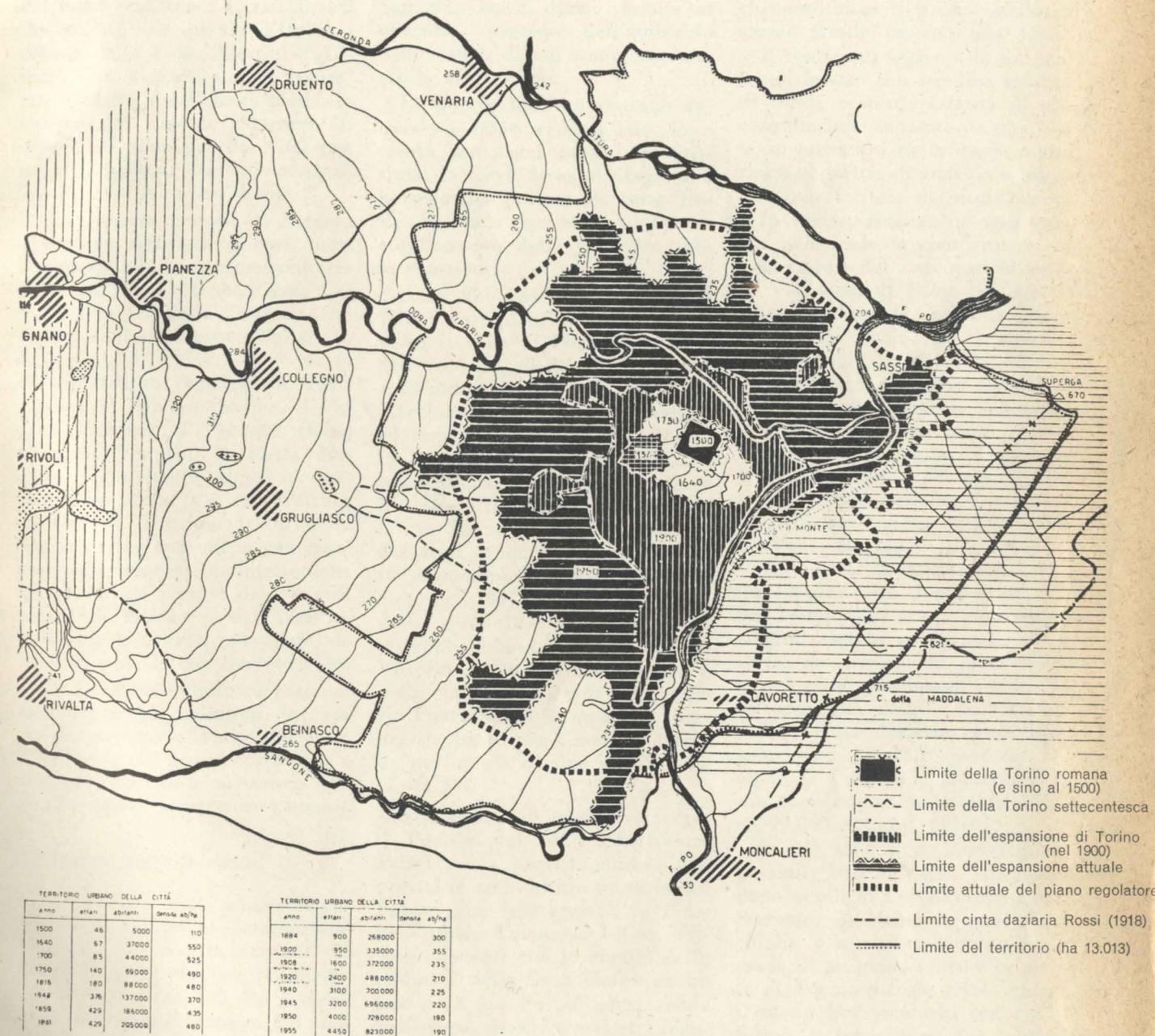
Dopo l'assedio e la battaglia di Torino del 1706 la Città diventa capitale di un regno e si amplia ancora una terza volta verso i bastioni che migliorano la difesa della Città a nord-ovest e sostituiscono l'opera a corno. La primitiva scacchiera delle vie torinesi sarà ancora rispettata tra la piazza Paesana e la piazza di Porta Susina dal piano di ampliamento attribuito all'Architetto che creerà in Torino e nei pressi le maggiori opere esistenti di arte barocca: il Juvarra.

La cerchia fortificata completata in ogni sua parte racchiudeva nel '700 al suo interno un territorio fabbricato di circa 1.400.000 mq. pari a 140 ettari, territorio cioè triplicato rispetto alla Torino di Emanuele Filiberto in poco più di 150 anni mentre la popolazione si raddoppiava durante il secolo (44.000 nel 1704 - 93.000 nel 1796).

È questo del '700 il periodo aureo dell'architettura piemontese per merito del Juvarra, dei suoi discepoli e dei suoi imitatori, temperanti in sintesi armonica la maestà severa di Torino Sabauda con la grazia fantasiosa talora di soli atrii, scale e facciate, talaltra di interi palazzi, Castelli e Chiese di leggiadria squisita.

Le opere principali che caratterizzano l'arte del Juvarra sono la Basilica di Superga, la facciata di S. Cristina, la facciata e lo scalone del Palazzo Madama a trasformazione del Castello dei Principi d'Acaja, i progetti per i Ca-

## Sviluppo Urbanistico della Città di Torino



stelli di Rivoli e della Venaria, la grandiosa Palazzina di Caccia di Stupinigi e le numerose Chiese: quella di S. Filippo (in ricostruzione di quella del Guarini caduta in rovina), del Carmine, di Santa Croce, i quartieri militari del corso Valdocco, il rettilineo di via Milano e la piazza d'Italia, i palazzi della Valle, Martini di Cigala, Vico di Cavasolo, le decorazioni interne del Palazzo Reale, le esterne del Palazzo d'Ormea. È ancora al principio del '700 che sorge il palazzo dell'università di via Po, del genovese Ricca.

Col Juvarra e dopo il Juvarra operarono architetti valenti, basti accennare alla concezione unitaria della via Garibaldi da Piazza Castello alla via della Consolata, al Palazzo delle Cisterne (Dellala di Beinasco), al Palazzo S. Giorgio di via Bogino (Ignazio di Tavigliano), il Palazzo Cavour, il Palazzo Saluzzo di Paesana (Gian Giacomo Planteri) la Curia Maxima di Benedetto Alfieri al quale si deve anche la piazza Palazzo di Città e il primo tratto della via omonima con cui si continuavano le concezioni architettoniche d'insieme già riprese dal Juvarra nella via Milano e dal Planteri nella via Garibaldi, ampliata da m. 4,50 a m. 11 con Decreto 1736.

La decorazione barocca piemontese aveva tale sviluppo da rappresentare uno stile a sé pur sotto l'influenza del barocco romano e francese, ma con le variazioni delle abilissime maestranze paesane.

##### 5. Torino nell'Ottocento.

Nel periodo delle guerre napoleoniche e della dominazione francese, Torino da capitale di Stato, diviene semplice capoluogo del dipartimento del Po e vede scemare molto il numero dei suoi abitanti e affatto sospeso lo sviluppo edilizio.

L'unica opera pubblica di questo periodo è il ponte di pietra sul Po costruito nel 1810 a spese dello stato francese.

Smantellate tutte le fortificazioni e le opere esterne della Cittadella e distrutte le porte, Torino diventò Città aperta e riprese solo sotto i Savoia la sua espansione edilizia.

Coll'Ottocento appare in Torino il neo-classicismo che trova nel Bonsignore l'Architetto più tipico e rappresentativo di tale epoca. La Gran Madre di Dio, la zona della via della Rocca, di via Mazzini e vicinanze, la Chiesa di San Massimo ci danno ancora un concetto preciso dell'ambiente neo-classico di cui sono una tangibile espressione.

La popolazione in continuo aumento è quasi raddoppiata dopo trenta anni, con densità elevatissima, la Città diventa rifugio dei perseguitati politici di tutta Italia. Si rende necessario un nuovo ampliamento della Città in tutte le direzioni.

Sono del 1846, del 1851, del 1854 i vari piani di ampliamento verso la zona di Porta Nuova, di San Secondo, di San Salvario che consentono ancora una volta all'Architetto Promis di prevedere ed imporre un'architettura unitaria per la piazza Carlo Felice, i tratti adiacenti del corso Vittorio Emanuele II (Viale del Re) e della via Sacchi e via Nizza dotandoli tutti di ampi porticati. I portici sono ancora previsti con i decreti del 1857 (zona della Cittadella) e del 1872 che regolano lo sviluppo della Città verso i corsi Vittorio Emanuele e Vinzaglio e nella via Cernaia e più tardi nella via Pietro Micca in modo da chiudersi sulla piazza Castello, dotata da portici già da due secoli come la via Po.

Allo sbocco di questa via verso il Po sin dal 1825 l'Architetto Frizzi aveva previsto ancora con portici le architetture unitarie dei Palazzi che fronteggiano la Piazza Vittorio Emanuele I (ora Vittorio Veneto) che lo sfondo della collina e della Gran Madre da un lato e la via Po sull'altro rende bellissima, essendo magistralmente risolto il problema del rilevante dislivello naturale.

Ed ancora notevoli sono gli ingrandimenti verso Borgo Dora, Valdocco e Porta Susa che nella Piazza Statuto, nei corsi S. Martino e Beccaria e nel tratto adiacente della Via Garibaldi offrono progetti d'architettura unitaria ed estendono sempre più le costruzioni a portici. Quando la Città si estende anche verso Vanchi-

glia risulta evidente la necessità di chiudere la Città in una cinta ben delimitata specie agli effetti dell'applicazione dei dazi consumo. E si ha così la prima cinta daziaria del 1853-54 il cui tracciato è ancora oggidi visibile perchè costituisce il primo anello di ampie strade intorno alla Città.

Il limite era segnato da un profondo fossato con stradina interna di ronda e strada esterna di circovallazione separate da una cinta in muratura nella quale erano ricavate garitte di guardia e lungo la cinta, feritoie di osservazione.

In corrispondenza di ogni strada principale erano situate le « barriere » del Parco, di Milano, di Valdocco, di Dora, del Martinetto, di Francia, del Foro Boario, di S. Paolo, di Orbassano, di Stupinigi, di Nizza, di Piacenza, di Casale, seguendo gli attuali corsi Tortona, Novara, Vigevano, Mortara, Svizzera, Tassoni, Ferrucci, Castelfidardo, Lepanto, Bramante, Ponte Pilonetto, Fiume Po, Ponte Isabella, Corso Giovanni Lanza, Corso Quintino Sella, Ponte Regina.

Tale cinta daziaria racchiudeva un territorio di 1662 ettari con uno sviluppo di m. 15.500 e venne eseguita per la parte piana della Città, mentre per la parte collinare rimase puramente indicativo ad eccezione delle « Barriere ».

Tale cinta daziaria restò invariata sino al 1910 periodo nel quale la Città vide aumentare la sua popolazione da 160.000 (1853) a 390.000 abitanti (1910).

Fra il 1853 e il 1908 i piani parziali che si sono succeduti dopo quelli di Porta Nuova e San Secondo, di Valdocco e di Vanchiglia non ebbero purtroppo la guida di un piano unico e la pianta di Torino attuale rivela chiaro il modo frammentario con cui si formò e lascia scorgere talvolta il punto ove si interruppe volta per volta il tracciamento e mancò la fede in ulteriori ingrandimenti.

Inoltre i detti piani non fissavano più, come le Regie Patenti del secolo XVII e XVIII che avevano predisposto la formazione delle nuove vie e piazze, le norme precise alle quali dovevano uniformarsi nell'architettura e nell'altezza gli edifici da costruirsi in fregio alle medesime in modo che

le costruzioni avessero a risultare per ogni via e piazza un complesso esteticamente armonico che ancor oggi ammiriamo.

Tutti i provvedimenti edilizi e di piano regolatore sino al 1908 furono sempre approvati per concessione Regia (R. R. Biglietti e Patenti e R. R. Decreti).

Alla fine dell'800 i vari ampliamenti si sovrapponevano talvolta in modo disordinato con continue modificazioni, e ciò perchè si seguiva l'opera dei privati in luogo di predisporla e guidarla e in più si consentì l'inizio di quelle costruzioni esterne alla cinta daziaria che oltre danneggiare il Comune per il mancato pagamento dell'imposta Consumo, vennero a creare in pochi anni intere borgate tuttora esistenti, le cui costruzioni e viabilità non sono in armonia nè con i precetti dell'igiene, nè con le necessità del transito, creando strozzature che occorsero poi ampliare come nelle borgate R. Parco, Monte Bianco, Monte Rosa, Vittoria, Barriera di Lanzo, Madonna di Campagna, Ceronda, Martinetto, S. Paolo, Barriera di Nizza, perchè ostruivano i protendimenti radiali delle vie principali e toglievano a poco a poco la possibilità di disporre di raccordi razionali tra le varie arterie.

L'evidenza dei danni che rapidamente si accumulavano indusse la Civica Amministrazione a troncare gli indugi ed un piano generale regolatore della Città venne adottato dall'Amministrazione Comunale nell'ottobre 1906 e sanzionato con legge 6 aprile 1908.

#### 6. I piani regolatori del 1908 e del 1920 per la parte pianeggiante della Città ed il piano regolatore del 1918 della parte collinare.

Il piano adottato dal Comune nel 1906 e sanzionato con legge 6 aprile 1908 aveva lo scopo di includere entro nuovi limiti daziari (cinta Frola non eseguita) le zone esterne costituite dalle borgate sopracordinate alle quali ormai si dovevano estendere le cure e le spese dell'Amministrazione Comunale per la viabilità e per gli altri servizi pubblici nel senso urbano.

Tale provvedimento venne poi rinviato ad avvenuta esposizione Internazionale di Torino del 1911 e perciò non ebbe conclusione che con la legge 29 giugno 1912 che approvava la nuova cinta daziaria (cinta Rossi eseguita nel 1912-13). Detta legge faceva obbligo (più che autorizzare) la Città di Torino « ad estendere fino alla nuova cinta il piano Regolatore edilizio mediante modificazioni da approvarsi con R. Decreti e conseguentemente ad estendere a tutti i terreni entro la nuova cinta le disposizioni della Legge 5 aprile 1908 ».

Perciò veniva studiato dal Civico Servizio Tecnico un progetto di coordinamento e di integrazione del piano 1908 limitato al territorio posto a sinistra del Po e per una piccola parte della sponda destra, ciò perchè per la zona collinare vera e propria occorrevano minuti rilievi e vi erano inoltre necessità diverse in quanto esistevano minori pericoli che il piano fosse pregiudicato. Il piano della collina venne perciò studiato a parte.

Il piano Regolatore approvato con Decreto 15 gennaio 1920 non può quindi considerarsi un nuovo piano regolatore ma un coordinamento ed ampliamento del piano approvato con la Legge 5 aprile 1908 in conseguenza della speciale legge per la nuova cinta daziaria (legge 23 giugno 1912).

Il coordinamento ha permesso di apportare al piano del 1908 quei ritocchi che erano possibili in quanto non impediti dalla fabbricazione intervenuta nel frattempo, in modo da dare alla viabilità quel migliore ordinamento che era consigliato dalla esperienza e dalla ragionevole fiducia nel prospero avvenire della Città. Il coordinamento di un piano regolatore preesistente con la nuova cinta daziaria che non aveva col piano una stretta relazione essendo originato da necessità diverse, non consentì certo agli autori quell'ampia libertà di progettazione che potrebbe considerarsi possibile a quel tempo.

Il nuovo piano fu purtroppo compilato seguendo una prima direttiva che era quella di evitare il più possibile la demolizione dei fabbricati esistenti e ciò benchè

fosse ancora attuale l'audacia dei padri del progettare la diagonale di via Pietro Micca che costituì la più grande opera di sventramento e ricostruzione della fine dell'ottocento.

Si peccò di timidezza nel prevedere l'allargamento delle strade esterne alla Città che facevano capo alle nuove barriere daziarie, che invece dovevano rappresentare sin da allora le future principali radiali della Città. Basti accennare al corso Giulio Cesare, strozzato nella sua parte centrale a m. 26,50 e che soltanto più tardi fu oggetto di una variante per lo ampliamento ad oltre 50 metri nella parte esterna.

È da tener presente anche che non poteva in allora prevedersi l'enorme sviluppo dei trasporti su strada, che avrebbero in breve tempo superato quelli stessi ferroviari che in quel momento erano considerati i più importanti.

In tale periodo nella zona di pianura lo sviluppo edilizio è avvenuto quasi in tutte le direzioni, sia pure con intensità diversa con il sistema a macchia d'olio e senza soluzione di continuità rispetto all'antico centro. Le costruzioni sono sorte per iniziativa esclusivamente privata, ad eccezione di qualche gruppo di case popolari. Il coordinamento e l'armonia dell'insieme sono venuti a mancare, iniziandosi quell'industria edilizia spicciola a larga base che consentiva di dare una casa qualsiasi al medio ceto ed alle masse operaie, le quali ultime venivano aumentando rapidamente di numero colto svilupparsi dell'industria e questa consentiva a Torino di riprendere nella nazione una funzione importante che ne avrebbe consentito un rapido sviluppo urbanistico compensandola della perduta funzione di capitale.

Il piano del 1920 ha però il pregio di aver previsto quelle grandi strade ad anello che consentono le comunicazioni rapide tra le zone periferiche e risolveranno anche nel futuro le necessità degli scambi fra le zone opposte della Città senza interessare il centro cittadino. Così pure è merito di tale piano aver previsto i grandi parchi dell'ovest — Pellerina e Francesco Ruffini — quello sud a fianco del Po ora attraversato dal cor-

so Polonia, nonché quello minore se pure insufficiente a fianco del corso Vercelli.

Per quanto riguarda la zona collinare l'Amministrazione civica sin da allora si preoccupò del fatto che una libera fabbricazione ne avrebbe deturpato la bellezza naturale costituente un mirabile sfondo sul lato levante della Città e pertanto per la stessa fu redatto uno speciale piano regolatore, preceduto da un accurato rilievo della fascia bassa della collina, che si riteneva allora essere l'unica che poteva interessare agli effetti edilizi.

Tale piano che fu oggetto di due distinti provvedimenti inerenti al piano vero e proprio (Decreto 10 marzo 1918 e Regolamento tecnico Decreto 28 settembre 1919), ha quindi il difetto di aver escluso completamente dal piano la parte alta della collina e ciò si è però risolto in un vantaggio poichè la mancata previsione di sedi stradali ne ha bloccato per molto tempo lo sfruttamento edilizio, pericoloso se non regolato secondo direttive uniche.

Il piano purtroppo ha trascurato anche di prevedere un sufficiente ampliamento delle strade di valico esistenti, poichè le larghezze minime fissate in m. 10,50 - m. 7 - m. 5 sono indicate per le nuove strade e non per le strade esistenti in ampliamento di esse come sarebbe stato necessario.

Il merito di tale piano è quello di aver stabilito comodi piazzali di inizio allo sbocco delle valli verso il Po, di aver impedita la fabbricazione sui poggi meglio situati destinati a pubblico belvedere (purtroppo non ancor oggi attuati) e limitata l'altezza e la dimensione delle costruzioni per alterare il meno possibile l'aspetto della collina.

Peraltro gran parte delle strade previste non sono state eseguite in quanto o prevedono costose opere d'arte oppure sono state studiate in modo eccessivamente aderente al terreno con la conseguenza di avere tale lunghezza da non essere economicamente possibile la loro costruzione. Altre ancora sono situate a così breve distanza dai corsi Casale e Moncalieri da creare il presupposto per un eccessivo addensamento edi-

lizio. Il Regolamento per la zona collinare ha il merito di aver previsto l'arretramento a valle delle costruzioni, peraltro in modo insufficiente (m. 6) per salvaguardare effettivamente la visuale verso la pianura.

La disciplina dell'assetto urbanistico della nostra Città è ancora attualmente quella conseguente ai piani suddetti studiati con criteri tecnici, sociali ed amministrativi di quasi 50 anni fa, poichè anche il piano del 1920 fu studiato nel 1914-1915 e cioè quando ancora non esistevano i moderni mezzi di trasporto, ed era appena iniziato lo sviluppo dell'industria che tanta parte doveva avere per il progresso economico di Torino e gran parte della forza motrice era ancora legata a quella naturale dei canali d'acqua derivati dal Po o dai torrenti.

I piani suddetti specie quello di pianura non costituiscono che un vicolo di allineamento e la mancanza di una direttiva sulla destinazione delle aree ha consentito una eccessiva libertà di sviluppo e di ubicazione all'industria. Questa se pure è stata in tal modo favorita, si è confusa e mescolata in quasi tutte le zone a case di abitazione con conseguenze che sono state pagate a così caro prezzo durante la guerra.

Le zone che si sono salvate da tale ibrido sviluppo sono quelle che la lungimiranza dei nostri nonni aveva già destinate a complessi organici ed unitari sin dal secolo scorso, intendiamo parlare delle zone già coperte dall'antica Cittadella ed a quelle delle successive piazze d'Armi, che venute in possesso della Città per la generosa concessione del Governo alla Capitale furono oggetto di costruzione secondo precise direttive e limitazioni di altezza e sfruttamento. Tali direttive hanno dato luogo ad una tipica zona residenziale ai margini sud-ovest dell'antica Torino, che costituisce con le cosiddette palazzine di piazza d'Armi una delle bellezze della parte centrale ed un polmone utilissimo in linea igienica che sarebbe gravissimo errore lasciare modificare con qualsiasi pretesto che favorisse la speculazione edilizia in tale zona.

#### 7. Necessità di un nuovo piano regolatore in relazione alla legge urbanistica ed all'attuale sviluppo della Città.

L'obbligo di provvedere allo studio di un nuovo piano regolatore deriva non soltanto dalla legge sull'urbanistica del 17 agosto 1942, n. 1150, che stabiliva in 10 anni il termine utile per la presentazione di un nuovo piano, (termine poi prorogato al 31 dicembre 1955 con la legge 20 aprile 1952, n. 524 e successivamente con il decreto 9 agosto 1954, numero 640) studiato secondo le norme della Legge Urbanistica, ma tale studio è ancora obbligo civico come conseguenza dello stato di fatto nella nostra Città in quanto è necessario estenderlo sino al confine del territorio e coordinare e guidare il grande sviluppo edilizio in corso nelle zone all'esterno del limite dell'attuale piano regolatore, tutt'ora agricole a termine di legge, sviluppo che pregiudicherebbe irrimediabilmente ed in breve tempo ogni possibilità di previsione per un armonico ed organico sviluppo dell'anello compreso tra il P.R. attuale e il limite del territorio. In base ai postulati della moderna urbanistica ed alle nuove esigenze che col passare degli anni e coll'aumento della popolazione si sono gradatamente manifestate in ogni campo della viabilità, dell'edilizia, dell'igiene ed imposte all'attenzione degli organi e delle Autorità che devono tutelare l'assetto urbanistico della nostra Città.

Infatti indipendentemente dalle nuove disposizioni legislative suddette è indispensabile l'elaborazione di un nuovo piano generale che costituisca un vero efficace programma di potenziamento e miglioramento del centro abitato e della sua zona di influenza, mentre invece i piani vigenti così come sono formulati non appaiono se non la previsione di allineamenti stradali e di zone verdi e perciò una semplice indicazione di isolati fabbricabili, senza vincoli di sorta sull'utilizzazione delle aree relative, da attuare puramente e semplicemente in un determinato tempo mediante l'esproprio di determinati beni. E la necessità di un nuovo piano regola-

tore balza ancora evidente se si pensa che per un solo momento al profondo mutamento verificatosi dal 1908 in poi, nei bisogni nelle condizioni ed elementi di vita e di sviluppo dell'aggregato urbano, conseguente alla rivoluzione portata dal motore a scoppio nei mezzi di trasporto in continuo rapido sviluppo di numero e di capacità. Non è esagerato dire che il piano regolatore attuale è ancora quello pensato in funzione del traino a cavalli mentre ben altri mezzi oggi circolano nella Città.

È ancora di capitale importanza il pensare non alla Città chiusa in sé stessa ma al suo collegamento ed inserimento nelle vie di traffico di grande distanza nazionali ed internazionali con rapide comunicazioni capace di notevole mole di traffico selezionato verso il mare, la Francia e la Svizzera oltre la valle Padana.

Sin dal 1943 la Commissione per gli studi edilizi designata dall'Amministrazione Villabruna-Chevalley (luglio-settembre 1943) oltre a dare inizio allo studio dei piani di ricostruzione, che si rendevano necessari in conseguenza delle distruzioni belliche, si rese conto della necessità che lo studio delle singole zone fosse coordinato in modo da risolvere con un piano regolatore i problemi fondamentali della Città per un lontano avvenire.

Un primo studio peraltro soltanto abbozzato fu redatto su incarico dell'Amministrazione esistente al tempo dell'occupazione tedesca, incarico peraltro revocato dalla giunta popolare che nel maggio 1945 assumeva l'amministrazione della Città.

Veniva nominata una prima Commissione nell'agosto 1945 costituita su basi di rappresentanza politica e di organi tecnici, Commissione che consigliò in un primo tempo un concorso di idee invitando alla collaborazione la Cittadinanza tutta. Ciò fu fatto mediante un manifesto del Sindaco pubblicato il 30 dicembre 1945. Detta iniziativa non sortì l'esito sperato e fu necessario successivamente indire un vero e proprio concorso nazionale per il progetto di un piano regolatore di

grande massima della Città, decisione approvata anche in due riunioni pubbliche tenutesi nei giorni 4 e 18 ottobre 1946 rappresentati i principali enti culturali, tecnici, commerciali industriali ed amministrativi cittadini.

Il Civico Ufficio Tecnico aveva nel frattempo provveduto ad accogliere i principali elementi indicativi sullo stato di fatto e sugli sviluppi demografici, culturali ed igienici della Città oltreché quelli inerenti alla rete stradale ed ai principali mezzi pubblici di trasporto, cosicché l'Amministrazione Comunale poté approvare e bandire sin dal 30 ottobre 1946 un concorso fra tutti i tecnici italiani allo scopo di definire le linee generali del nuovo piano regolatore.

Alla scadenza di tale concorso (30 agosto 1948), la Commissione Giudicatrice nominata in data 1° ottobre 1947 concludeva « non aver riscontrato nei progetti intervenuti qualità di preminenza e di distacco tali da giustificare l'assegnazione del 1° Premio di un milione di lire e stabiliva di non assegnare detto premio e procedeva alla formazione di una graduatoria dei gruppi di progetti di valore equivalente ripartendo fra otto progetti la somma a disposizione per premi e rimborso spesa.

I due progetti classificati a pari merito come migliori furono quelli distinti con i Motti « Piemonte 48 » presentato dal Gruppo Arch. Dodi - Arch. Morini - Arch. Vigliani, e « Nord-Sud » presentato dal Gruppo Arch. Renacco - Arch. Astengo - Arch. Rizzotti - un secondo gruppo di quattro progetti pure classificati a pari merito è quello dei progetti dell'ing. Rigotti, dell'Arch. Putelli, capo gruppo, dell'Arch. Molli - Boffa capo gruppo, dell'Arch. Albini, capo gruppo e dell'Arch. Morini, capo gruppo, ed infine ad un terzo gruppo di tre progetti fu concesso un rimborso spese.

La Commissione nel concludere i suoi lavori consigliava l'Amministrazione Comunale di assicurarsi la proprietà od almeno il diritto di prelazione su quelle aree private o demaniali che in un futuro anche lontano dovessero essere destinate ad edifici ed impianti di pubblica utilità, e pur-

troppo tale consiglio non poté essere seguito.

Proseguiva intanto lo studio dei piani di ricostruzione di quelle zone che erano state maggiormente sinistrate a causa della guerra ed il Consiglio Comunale nell'ottobre del 1949 approvava i piani di cinque zone della Città e di nuovi quartieri periferici atti a contenere le abitazioni non ricostruibili al centro.

I Decreti Ministeriali 6 agosto 1951, n. 993, 20 luglio 1954 n. 2277 e quello più recente 4 giugno 1955, n. 605 disciplinano rispettivamente le zone centrali dei piani di ricostruzione, dei nuovi quartieri di Mirafiori e della Falchiera, la ricostruzione della zona della Porta Palatina e quella inerente alla ricostruzione del Teatro Regio.

Mentre si svolgevano detti studi sotto la sorveglianza delle varie Commissioni succedutesi dal 1945 in avanti, il Consiglio Comunale a seguito dell'esito del Concorso pubblico di cui sopra, provvedeva alla creazione di una Commissione Generale per lo studio di un nuovo Piano Regolatore con Deliberazione del 7 febbraio 1950. Commissione composta di 34 membri a seguito delle integrazioni successivamente intervenute, dei quali 22 membri con voto deliberativo e 12 con voto consultivo.

La Commissione Generale demando lo studio vero e proprio del piano ad una Commissione Esecutiva che provvide a mezzo della Divisione Urbanistica del Civico Servizio Tecnico a curare la preparazione, lo sviluppo e la stesura definitiva del piano regolatore oggetto della relazione che segue, nonché all'elaborazione di proposte per il nuovo regolamento edilizio connesso al piano stesso, che sarà oggetto di separato provvedimento amministrativo.

I lavori svolti dalla Commissione si compendiano in ben 497 sedute di studio tra il 24 novembre 1950 ed il 17 maggio 1955 per la Commissione Esecutiva ed in 40 sedute plenarie tra l'8 novembre e l'8 luglio 1955 per la Commissione generale.

Il piano regolatore è composto di una tavola divisa in 10 fogli comprendenti tutto il territorio

della Città, come ne fa obbligo la Legge Urbanistica ed è redatto nella scala di 1:5000. Le previsioni dettagliate del piano conseguenti a tutto il materiale statistico raccolto ed elaborato, sono specificate nelle singole relazioni che seguono le norme urbanistico-edilizie di attuazione del piano stesso costituiscono un allegato a parte che dovrà però essere oggetto di approvazione Decreto contemporaneamente al piano grafico.

Il nuovo Piano Regolatore non ha soltanto un aspetto di grande interesse tecnico ed Amministrativo, ma deve intendersi anche di alto insegnamento per lo spirito democratico che ne consegue. Si tratta infatti di consentire alla Città nel prossimo e nel futuro domani uno sviluppo di interesse

## Relazione relativa alla parte pianeggiante (sinistra del Po)

(relatore Giorgio Rigotti)

### Cap. I

#### L'impostazione generale del Piano

L'impostazione generale del piano regolatore di Torino deriva da due serie di fattori: a) di carattere contingente; b) di carattere programmatico.

I primi devono tenere conto di quanto esiste nella nostra città, i secondi invece tracciano una trama sia pure in massima parte teorica di ciò che dovrebbe essere una città come la nostra.

La fusione, la compenetrazione, la somma algebrica delle quantità positive e negative dei vari fattori, porta all'organizzazione finale prevista dal piano regolatore di Torino.

#### I FATTORI CONTINGENTI.

Fra essi il primo origina dalla fisionomia ben definita della città di Torino, affermatasi nel corso dei secoli. Essa possiede un'attrezzatura già organizzata, se pur con difetti palesi; ha un impianto economico ben sviluppato e fondato su dati di fatto non facilmente e rapidamente mutabili.

Siamo cioè nel caso di un organismo urbano vivo e vitale su cui si deve operare con cautela per non distruggere quanto esiste

collettivo che, come tale sovrasta l'interesse privato del singolo.

La legge del 1865 afferente alla pubblica utilità, che poneva un limite agli interessi privati e li sovrasta è ancora ora l'unica che consentirebbe l'applicazione delle previsioni e l'attuazione dei provvedimenti che il nuovo piano regolatore comporta.

Le norme tecnico amministrative che si propongono per l'attuazione del piano devono invece rappresentare un passo innanzi nella possibilità della difesa dell'interesse generale contro l'interesse del singolo.

Possano dunque realizzarsi in breve tempo le previsioni di questo nuovo piano elaborato allo scopo di dare alla Città sempre maggior lustro ed ai suoi cittadini maggiore benessere.

ed è efficiente, per mettere in valore gli elementi che costituiscono il patrimonio collettivo, per eliminare quelle anomalie troppo stridenti che nel corso degli anni sono venute a formarsi appunto per le deficienze dei vecchi piani regolatori.

Caso nettamente diverso da quello che si presenta agli urbanisti quando si tratti di progettare un organismo da far sorgere su terreno vergine o soltanto in minima parte compromesso da situazioni preesistenti.

Il secondo fattore si delinea quando si faccia un esame, sia pure affrettato, dell'ossatura legale esistente in Italia in fatto di urbanistica. Una sola legge di carattere prettamente urbanistico una sola legge che non ha regolamento per la sua inequivocabile applicazione, e che ha, invece, nelle disposizioni e nella procedura lacune e incertezze tanto vaste da rappresentare un'arma sovente spuntata nelle mani degli amministratori, e d'altro canto da offrire il fianco a interpretazioni arbitrarie e a evasioni anche paradossali e di importanza fondamentale.

Basti accennare alla possibilità pratica da parte dei privati di lottizzare e costruire vasti appezza-

menti di terreno agricolo ancora durante le more di allestimento del piano regolatore generale, per dedurre l'insufficienza del nostro impianto legislativo.

Un terzo fattore di carattere fondamentale è conseguente alle condizioni generali dell'economia italiana e in particolar modo di quella concernente le amministrazioni comunali: la mancanza, cioè, quasi assoluta negli stremenziti bilanci comunali di quegli stanziamenti atti a risolvere con tempestivi e opportuni interventi situazioni che vanno compromettendosi a tutto scapito di una sana organizzazione urbana.

L'ultimo fattore importante, in parte conseguenza dei precedenti, è dato dalla mancanza totale o dalla parziale deficienza, secondo i casi, di quella « coscienza urbanistica » che dovrebbe porre l'interesse della collettività al di sopra degli interessi dei singoli privati e di ciascun ente.

#### I FATTORI PROGRAMMATICI.

Se pure i fattori d'indole programmatica siano ormai nella loro massima parte accettati dall'urbanistica, chiamiamola così, ufficiale, e siano comuni a quasi tutti i piani regolatori, riteniamo opportuno ricordare quelli che più specificamente sono stati da noi posti alla base del piano di Torino.

Oltre al miglioramento sociale e allo sviluppo economico di tutti i cittadini; alla disciplina dell'uso dell'intero territorio comunale; alla programmazione e al coordinamento, sia in sede di progetto che di attuazione, delle iniziative pubbliche e private attinenti l'uso del territorio; obiettivi e fattori questi già ricordati dalla legge, aggiungiamo:

a) la necessità di non ampliare la città oltre una determinata dimensione (di superficie e di abitanti), oltre la quale ulteriori incrementi dovranno svilupparsi sul territorio regionale mediante sviluppo di centri satelliti o mediante la creazione di nuove comunità, e in ogni caso determinare una netta delimitazione fra territorio urbanizzato e campagna, eliminando le frange di trapasso delle attuali periferie;

b) necessità di non ampliare ulteriormente le zone industriali

esistenti all'interno della città, ma di favorire i trasferimenti e i nuovi impianti in zone opportunamente attrezzate;

c) opportunità di non consentire più la costruzione sporadica di case singole, sparse nella maglia delle strade, ma di consentire e favorire la costruzione di complessi edilizi unitari, facenti parte di quartieri attrezzati, sia a completamento delle zone esistenti, sia per la formazione di nuovi quartieri residenziali e per la creazione di nuove unità auto-sufficienti;

d) necessità di delimitare nettamente le zone di risanamento e di determinare le varie modalità dell'attuazione, dell'uso del terreno di risulta dalle operazioni di diradamento, e ciò ai fini sia di un graduale rinnovamento edilizio, sia della formazione di quartieri attrezzati anche nel vecchio centro;

e) opportunità di tracciare con il piano regolatore generale il programma e l'indirizzo generale sulla viabilità e sull'uso del territorio, e demandare ai piani particolareggiati l'organizzazione interna delle singole zone e la progettazione di tutte quelle opere necessarie a dar forma e vita allo schema stabilito dal piano generale.

Data l'esistenza delle pregiudiziali contingenti a cui abbiamo accennato, e non volendo rinunciare al programma che segni le pietre miliari dell'evoluzione della moderna urbanistica, ben difficile si presenta il compito degli urbanisti che vogliono, come noi vogliamo, ordinare un piano regolatore che sia soprattutto attuabile, sia pure in un lungo lasso di tempo, e non sia invece e a priori destinato a rimanere inutile accademia sulle tavole di progetto e sulle pagine di una relazione.

Ci siamo trovati qualche volta nelle condizioni di dover accettare qualche situazione non completamente ortodossa, non del tutto consona con i nostri principi, perché tale situazione era oggi inamovibile e umanamente non era possibile prevederla una prossima variazione. In questi casi però ci siamo soprattutto preoccupati

di individuare, di definire, di nucleare in modo molto netto e preciso la parte anomala e di vincolarla nel futuro a una soluzione unitaria e organica seguente le necessità che in allora verranno a manifestarsi (zone Z.U. per esempio).

Il piano contenuto per forza di legge entro i limiti del territorio comunale è stato studiato con gli indispensabili collegamenti extra-territoriali ed è stato dotato di una certa elasticità e progressività necessarie per seguire gli sviluppi futuri delle attività, e per inserirsi agevolmente in un secondo tempo nel piano intercomunale di cui è già stata data l'autorizzazione ministeriale (dec. 25 maggio 1954 n. 1712) e in un terzo tempo nel piano regionale di più ampia portata.

Questo indica che già in sede di piano comunale non si prevede un depauperamento delle attività esistenti in Torino, anzi nei limiti del possibile esse sono state in massima parte potenziate, ma si prevede per molti futuri nuovi impianti, una dislocazione più adatta da definirsi ove occorra fuori del territorio comunale, ma sempre economicamente (e qui entra in giuoco il piano intercomunale) entro l'orbita della grande città.

Ci sono stati di valido aiuto, come era prevedibile, l'analisi e la visione sintetica dei dati di fatto accuratamente raccolti e vagliati attraverso le normali ricerche statistiche periodicamente pubblicate dalla apposita divisione degli Uffici municipali; attraverso i necessari completamenti delle stesse — il punto di vista nostro è naturalmente più specializzato e approfondito in determinati settori — e l'impostazione ex-novo di ricerche e di analisi di cui si è notata l'insufficienza o la mancanza (attrezzature industriali, attrezzature di pubblica utilità ecc.).

Ne deriva così un altro fattore determinante per la posizione funzionale assunta da Torino nel più vasto territorio regionale e inter-regionale.

Essa è stata da noi considerata come un polo accentratore di attività, di traffico e di movimento, piuttosto che un semplice nodo di transito: cioè si prevede nelle

sue grandi linee un'organizzazione stellare piuttosto che lineare.

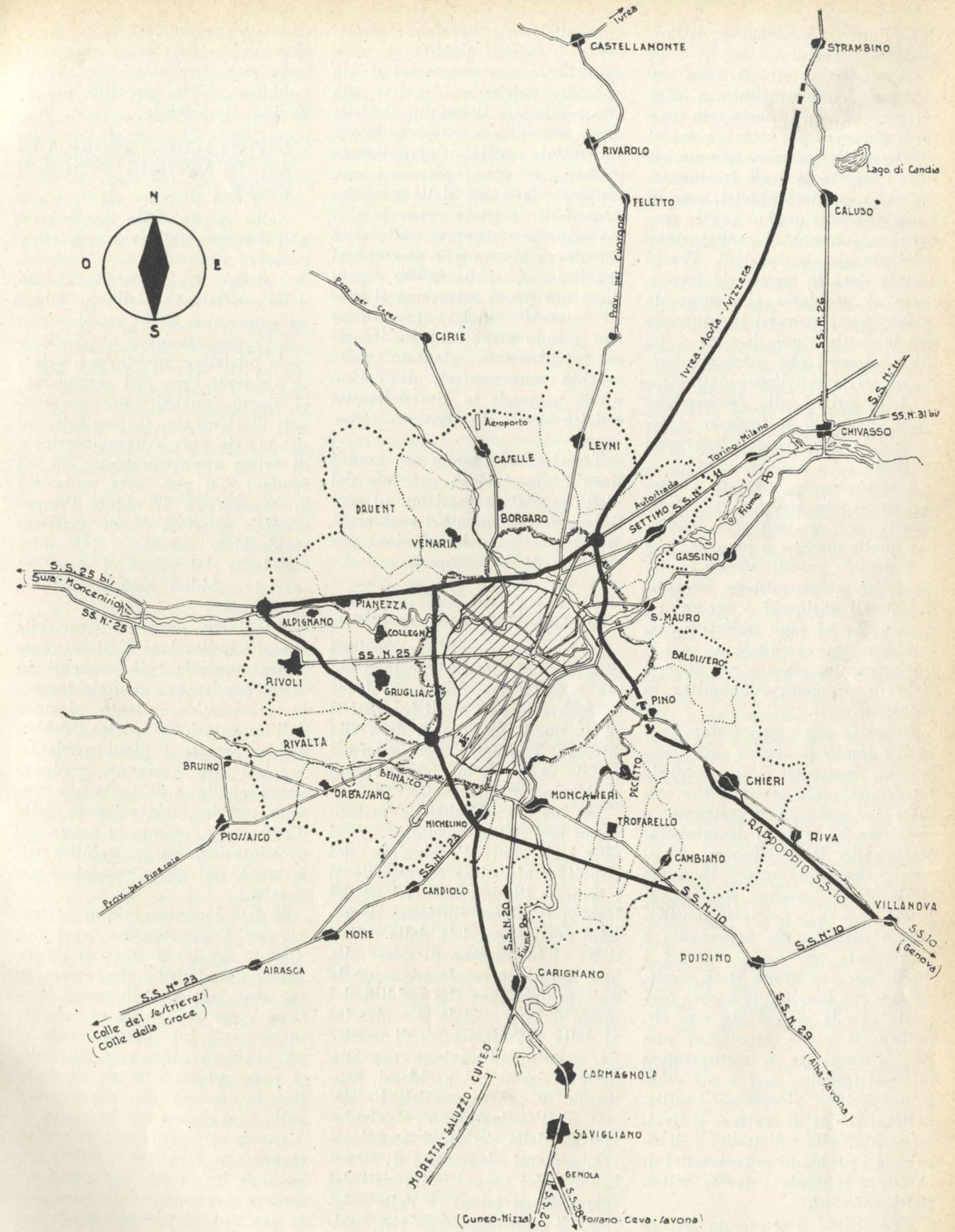
Torino è infatti la testa di quel lungo nastro formato dalla pianura padana (direzione nord-est), è il punto di sbocco di valli alpine apertisi quasi a raggiera (arco nord e nord-ovest), si allaccia al pianoro che scende dal cuneese (direzione sud), è l'estremità del passaggio obbligato che attraverso i sistemi collinosi collega la valle del Tanaro con quella del Po (direzione est). E questo carattere stellare si manifesta pure attraverso il giuoco reciproco degli scambi con i comuni contermini disposti quasi in modo uniforme intorno al nucleo del capoluogo.

I transiti internazionali più importanti lambiscono il nucleo urbano ma non lo attraversano, mentre le comunicazioni dirette con le varie provenienze vicine penetrano profondamente nel corpo del concentrico.

Ma non solo dal punto di vista strettamente planimetrico si giunge alle accennate conclusioni. Torino ha una delle più importanti concentrazioni industriali d'Italia e la sua recente storia demografica ed economica caratterizza un rapido aumento di popolazione e un ancor più rapido incremento di ricchezze che costituiscono un settore preminente nella vita economica e sociale della nazione. La nostra città è centro di un'intera regione e motivo di vita per un gran numero di centri minori che da essa traggono esistenza e dai quali la città trae tanta parte dei suoi rifornimenti e della sua mano d'opera.

Siamo perciò ben consci della necessità di attuare soluzioni che non pregiudichino, ma, al contrario, potenzino l'apparato economico esistente di Torino, incanalandolo verso quelle forme e quei vincoli che sono il presupposto delle condizioni indispensabili per il rispetto della vita umana, del lavoro e delle esigenze funzionali di un grande centro moderno.

Ma appunto in considerazione di questa vitalità, che non può e non deve assolutamente essere interrotta, non abbiamo perso il contatto con la realtà contingente e nel piano abbiamo cercato di curare gradatamente, a cominciare dai più gravi, i mali che hanno



Tav. n. 1 - Le grandi comunicazioni tangenziali esterne.

colpito la città attraverso i tempi e che impediscono di affrontare con tranquillità il suo futuro di-

venire, al fine di evitare il pericolo di una condotta astrattamente teorica da una parte, e dall'altra

il pericolo, forse più grave ancora, di un supino adattamento alle forze naturali e incontrollate cui si

deve l'attuale scompenso dell'organismo cittadino.

Le condizioni attuali delle singole aree hanno costituito e costituiranno ancora il necessario punto di partenza per stabilire e giustificare la destinazione di zona, sia sotto l'aspetto generale (residenze, industria, servizi pubblici, aree libere, eccetera) quanto per la modalità e i tempi di realizzazione delle singole destinazioni. Perciò è stata data la necessaria importanza al problema che sorge da quanto potrà trovarsi in contrasto con la destinazione di zona e dai provvedimenti che potranno facilitare nel tempo l'autoadattamento delle attività alla destinazione stessa, in modo da limitare il volume e la gravità degli interventi coattivi.

È stato tenuto presente a questo scopo che esistono problemi diversi per le industrie nocive, per quelle moleste o innocue; per le industrie grandi, medie e piccole; che inoltre esistono impianti industriali antiquati o recenti ed ancora che vi sono industrie mature per un eventuale e rapido trasferimento, mentre per altre il ciclo di produzione è ancora in piena attività.

A questo scopo pure è stato portato a fondo lo studio sulle proprietà demaniali, di notevole estensione nella nostra città, situate in posizioni nevralgiche, e suddivise fra le varie Amministrazioni dello Stato (Guerra, Istruzione, Demanio antico, Demanio civile della Corona, ecc.); proprietà oggi in gran parte inutilizzate o usate in via provvisoria e contingente per scopi contrari a quelli per cui erano stati creati, oppure con funzioni in aperto contrasto con la circostante vita cittadina. Il piano regolatore non può dimenticare o sottovalutare tale patrimonio, anzi è suo compito specifico ricercarne l'utilizzazione ai fini di innalzare il livello sociale della collettività e di risolvere i problemi organizzativi di carattere generale a questa collettività connessi.

Per ultimo accenniamo ancora come anche nella sua organizzazione generale interna il piano preveda e accentui la sua composizione a settori: settori di abitazione e settori industriali si alternano

intervallati da profondi cunei verdi — parchi pubblici e zone agricole — che penetrano il più possibile nell'interno della città a interrompere la continuità della massa costruita e a isolare le varie cellule attive. Composizione perfettamente coerente con i presupposti derivanti dalle considerazioni di carattere generale prima esposte (sistema stellare) e che dovrà ancora più accentuarsi con l'indispensabile futura espansione del piano attraverso il piano intercomunale: è una mano una grande mano, che ha il palmo rigidamente piantato nella vecchia zona centrale di Torino e che protende le dita della sua attività verso il territorio circostante.

Tracciata così nelle sue grandi linee l'impostazione generale del piano regolatore passiamo ad analizzare singolarmente i vari argomenti specifici e le soluzioni per ciascuno di essi proposte.

#### Cap. II

### L'organizzazione sociale

Le premesse sull'impostazione generale del piano ci portano come conseguenza diretta a dover anteporre ai vari studi inerenti il piano quelli destinati a dare alla futura Torino l'organizzazione sociale degna di una grande città modernamente concepita.

Le teorie urbanistiche sviluppatesi così potentemente in questi ultimi decenni; l'evoluzione dei popoli, rapidissima da quando si è imposta l'industrializzazione del lavoro; la nostra coscienza di uomini posti al servizio della collettività ci impongono di porre alla base del piano regolatore generale un'organizzazione che soddisfi dal punto di vista sociale le aspirazioni della cittadinanza, e di partire da quest'organizzazione per studiare e risolvere i problemi, contingenti o programmatici che siano; dell'ordinamento planivolumetrico della città, dei singoli aggruppamenti elementari di popolazione, dei gruppi industriali dei centri di attrazione, e delle relazioni di interdipendenza che fatalmente nascono dall'accostamento di tante attività.

Dall'impostazione teorica di un quartiere residenziale — studio di carattere generale — passeremo

così allo specifico studio delle organizzazioni dell'istruzione, sanitaria, ricreativa, degli impianti di pubblica utilità, previste per la Torino di domani.

### L'IMPOSTAZIONE TEORICA DI UN QUARTIERE RESIDENZIALE.

Nello spirito delle due principali direttive del piano regolatore e cioè:

a) favorire il miglioramento delle condizioni sociali e lo sviluppo economico della popolazione;

b) programmare e coordinare le iniziative pubbliche e private attinenti l'uso del territorio; ci siamo innanzi tutto preoccupati di ricercare, se possibile, un sistema sia pure soltanto teorico e di prima approssimazione, su cui fondare con una certa unitarietà e conseguenza di vedute l'impostazione generale di un quartiere residenziale organico, cioè autosufficiente dal punto di vista dei servizi pubblici competenti alla zona.

Riteniamo però indispensabile che alle indicazioni di piano regolatore generale, già seguenti in modo ponderato e non rigidamente matematico quanto ricavato dall'impostazione teorica, debbano far seguito i piani particolareggiati che potranno graduare ancor meglio, e in modo più consoni con le varie esigenze delle diverse zone, quanto in prima approssimazione è stato stabilito nelle tavole del piano regolatore generale.

Il dato fondamentale di partenza per l'impostazione teorica è stata la densità territoriale di popolazione, densità che messa in rapporto con l'affollamento massimo concesso (sia pure soltanto in teoria) e col volume medio di un vano di abitazione normale, ci pone subito in grado di stabilire la densità di fabbricazione nella superficie posta in esame.

Questa superficie non è, e d'altronde non deve essere, quella territoriale in quanto una parte del territorio occupato dalla zona non è sfruttato per le abitazioni ma deve essere riservato agli impianti di pubblica utilità e ai servizi pubblici; perciò allo scopo di mantenere il «plafond» di popolazione della zona stabilito dalla

densità territoriale, dovremo considerare come superficie base per il calcolo della densità di fabbricazione, espressa in metricubi per ogni metroquadrato di terreno, la superficie lorda della zona depurata della superficie utilizzata per i servizi pubblici ma comprendente quella destinata alle normali strade di lottizzazione.

Ne deriva che la superficie su cui deve venire calcolata la cubatura fabbricabile è secondo i casi che si possono affacciare:

1) *il singolo lotto* di terreno con la metà strada competente fino a una profondità max di m. 15, nel caso di saturazione di isolati già in gran parte compromessi da costruzioni preesistenti o nel caso di costruzione in isolati già in parte lottizzati;

2) *l'isolato residenziale* con le mezze strade perimetrali competenti, fino a una profondità max. di m. 15, nel caso di un piano organico di isolato;

3) *il gruppo di isolati* o la zona depurata dalle aree per servizi pubblici ma con le mezze strade perimetrali competenti fino a una profondità max. di m. 15 nel caso di un piano particolareggiato di zona.

L'affollamento medio da prendersi come base per calcoli di questo genere deve essere pari a un abitante per vano di abitazione, con prevedibili massimi assoluti di 1,2 e minimi di 0,8.

Il volume medio del vano di abitazione normale nei nostri calcoli teorici varia da un minimo di mc. 90 a un massimo di mc. 130 per ogni vano. A questo proposito è da notare che i limiti fissati si riferiscono alla cubatura lorda e cioè compresi i muri perimetrali e interni, i solai, le scale, gli androni la sopraelevazione del piano terreno; raggruppati in un'unità i vari servizi degli alloggi (cucina, bagno, gabinetto, ingresso, disimpegni, ecc.); comprese anche le parti non abitabili esistenti nella casa e cioè gli eventuali negozi, uffici, piccoli laboratori, studi professionali e altre attività affini. Questo dato medio è calcolato su tutte le case di una zona e non rappresenta certo la media di un vano abitabile di una casa completamente destinata al-

l'abitazione (media naturalmente inferiore a quella scelta).

Le quantità di oscillazione fissate rispondono effettivamente a quanto in pratica si verifica nei diversi quartieri di Torino; i minimi, riscontrabili nei quartieri semiperiferici, i massimi, invece, nelle zone più vicine al centro.

La densità edilizia espressa in metri cubi per ogni metroquadrato formerà la base dello sfruttamento edilizio che dovrà caratterizzare ogni zona, la principale limitazione posta alla libertà e, diciamo pure, all'arbitrio del privato, l'unica limitazione che in ogni caso dovrà essere fissa e inderogabile.

Potrà e dovrà poi il piano particolareggiato — e qui ne deriva appunto la già da noi affermata sua necessità — variare entro determinati limiti le modalità di sfruttamento e di utilizzazione della cubatura concessa: per esempio adottare una fabbricazione estesa e poco elevata, oppure una fabbricazione spingentesi a notevole altezza ma con ampi spazi liberi intorno.

Altra serie di dati stabiliti per il calcolo teorico riguarda l'ampiezza della superficie di terreno necessaria a contenere gli impianti di pubblica utilità, ampiezza che deve essere messa in rapporto con la densità di popolazione e perciò deve essere rapportata al singolo abitante. I servizi e le ampiezze (mq./abitante) considerati sono quelli riportati nella tabella a piede pagina.

La variazione delle singole quantità è lineare e deriva dalle considerazioni in seguito riportate.

*Asilo infantile.* La quantità di terreno allo scopo riservata comprende anche l'impianto dell'asi-

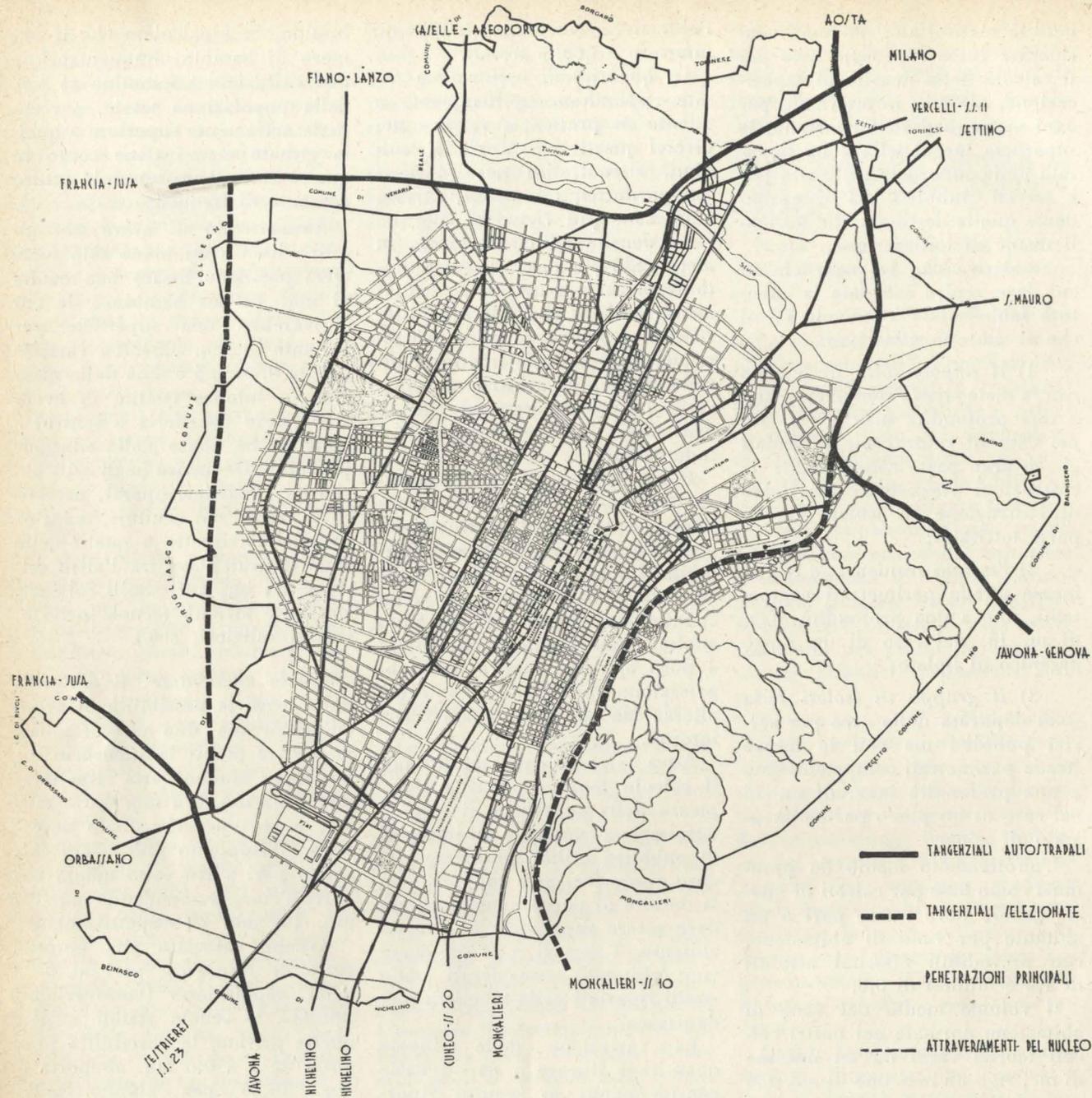
lo-nido. Si è calcolato che il numero di bambini frequentanti le due istituzioni assommino al 3 % della popolazione totale, percentuale nettamente superiore a quella attuale ma si tiene conto in questo caso di un notevole futuro aumento di frequenze.

Ammettendo di avere per gli asili edifici a un piano solo fuori terra possiamo fissare una media di mq. 18 per bambino, da cui deriverebbe una superficie per abitante di mq. 0,54. La variabilità da 0,7 a 0,5 è data dalla maggiore o minore facilità di avere aree libere (periferia o centro) e tiene anche conto della maggior probabile frequenza negli asili periferici (quartieri operai, necessità di lavoro dei genitori, maggior prolificità) rispetto a quelli delle zone centrali dove fra l'altro esistono già impianti simili collegati con altre attività (scuole private, istituti religiosi, ecc.).

*Scuola elementare.* È ammessa dalla legge la possibilità di avere edifici su uno, due ed eccezionalmente tre piani; la superficie coperta per alunno varia rispettivamente da mq. 6 a mq. 4,6 a mq. 3,3, e la superficie totale necessaria all'impianto può essere calcolata pari a tre volte quella coperta e cioè, arrotondando mq. 18, mq. 14, mq. 10 rispettivamente.

Avendo calcolato una percentuale di frequenza pari al 6 % della popolazione (consideriamo soltanto le scuole statali e non quelle private) la variabilità proposta da 1 a 0,6 mq./ab porta a mq. 16,66 per alunno nelle zone con densità 50 ab/ha e mq. 12,5 in quelle con densità 500 ab/ha. Si ammette cioè nelle zone più dense uno sfruttamento in

	densità 50 ab/ha	densità 500 ab/ha
Asilo infantile . . .	mq/ab 0,7	mq/ab 0,5
Scuola elementare . . .	1,0	0,6
Centro culturale . . .	0,5	0,35
Centro religioso . . .	0,5	0,3
Centro sociale . . .	0,7	0,7
Centro sanitario . . .	0,3	0,15
Mercato rionale . . .	0,4	0,3
	mq/ab 4,1	mq/ab 2,9
Giardini pubblici . . .	3,0	1,5
Impianti sportivi . . .	1,0	1,0
	mq/ab 4,0	mq/ab 2,5
Totale	mq/ab 8,1	mq/ab 5,4



Tav. n. 2 - Le penetrazioni principali dal nord e dal sud.

altezza dell'impianto giustificato dal maggior valore del terreno e contemporaneamente dalla minore disponibilità di aree libere (zone più centrali già quasi interamente compromesse).

**Centro culturale.** Comprende la scuola media statale (calcolata in tre anni obbligatori) e quegli impianti sfruttabili anche dalla popolazione (biblioteca, sala di conferenze, aule di studio serale, ecc.). L'edificio sarà a due, tre e quattro piani a seconda dello spazio disponibile, destinati rispettivamente due o tre piani alla scuola

la media e uno ai locali supplementari del centro.

La percentuale scolastica sarà del 3,6% della popolazione (alcuni provenienti dalle elementari e per un ciclo di tre anni), e la variabilità ammessa da 0,5 a 0,35 mq./ab porta rispettivamente da mq. 14 a mq. 10 per alunno.

**Centro religioso.** Comprende oltre alla chiesa parrocchiale anche le istituzioni annesse (oratorio, svago, ritrovo, ecc.). Le quantità proposte portano per una parrocchia periferica di 10.000 abitanti a mq. 2000 coperti e a mq.

3000 scoperti, in totale mq. 5000 ampiamente sufficienti agli scopi prefissi. È bene però in questo caso oltre alla quantità unitaria per abitante (da mq. 0,5 a mq. 0,3) stabilire un minimo assoluto individuabile in mq. 4000.

**Centro sociale.** Per centro sociale abbiamo inteso individuare l'area libera necessaria a facilitare le relazioni reciproche fra gli abitanti di una zona e a polarizzare le attività che a queste relazioni sono collegate. Esso rappresenta cioè in massima parte la piazza e le piazzette di riposo indispensa-

bili in un quartiere residenziale, le attività trovando posto quasi sempre negli edifici privati o pubblici messi a formare l'ambiente architettonico della piazza stessa.

La superficie unitaria proposta è costante (0,7 mq/ab) in quanto, dato lo scopo, è direttamente proporzionale al numero assoluto degli abitanti della zona.

**Centro sanitario.** Assomma a sé la funzione di primo filtro sanitario fra la popolazione e gli ospedali. Vasto e completo poliambulatorio, dispensario, sezione per la cura a domicilio, pochissimi (2-6) letti di ricovero d'urgenza, qualche sezione di cura normale (idro e fisioterapia; elio e marconiterapia, ecc.). La superficie fissata (da mq. 0,3 a mq. 0,15 per abitante) permette la sistemazione di tutte le attività in edificio pro-

prio (da uno a tre piani) con isolamento verde circostante.

**Mercato rionale.** Nella superficie destinata a mercato rionale sono anche compresi quei servizi pubblici che non sono ancora stati sistemati nelle altre voci; per esempio: la sezione di guardie civiche, la sezione nettezza urbana, i bagni e i lavatoi pubblici, ecc. E ciò spiega la leggera sovrabbondanza di area riservata per questa voce.

**Giardini pubblici.** La variabilità della superficie in relazione alla densità è dovuta essenzialmente al maggior costo delle aree nelle zone più dense (e perciò anche più centrali) e alla difficoltà di trovare in dette zone, già ampiamente compromesse, aree libere da destinare allo scopo. D'altra parte si pensa che i gran-

di parchi (elementi di interesse urbano e non di zona) possano sopperire alla relativa deficienza di verde in alcune zone.

La costanza, invece, degli impianti sportivi (mq. 1 per abitante) è dovuta al fatto che tali impianti devono avere un'importanza direttamente proporzionale alla popolazione della zona che ne usufruisce essendo formati quasi esclusivamente da campi liberi di giuochi per bambini e per ragazzi che non possono allontanarsi troppo dalle abitazioni. Le necessità per gli adolescenti e le persone adulte sono invece in massima parte soddisfatte dagli impianti di importanza urbana.

Avendo fissato in piano regolatore le densità di popolazione caratteristiche, le quantità teoriche delle superfici destinate ai singoli servizi pubblici risultano dalla seguente tabella:

	420 ab/ha	330 ab/ha	250 ab/ha	170 ab/ha	90 ab/mq.
Asilo infantile . . .	0,535 mq./ab.	0,575 mq./ab.	0,611 mq./ab.	0,646 mq./ab.	0,682 mq./ab.
Scuola elementare . . .	0,671 »	0,751 »	0,822 »	0,893 »	0,964 »
Centro culturale . . .	0,376 »	0,404 »	0,433 »	0,460 »	0,486 »
Centro religioso . . .	0,335 »	0,375 »	0,411 »	0,446 »	0,482 »
Centro sociale . . .	0,70 »	0,70 »	0,70 »	0,70 »	0,70 »
Centro sanitario . . .	0,176 »	0,204 »	0,233 »	0,260 »	0,286 »
Mercato . . . . .	0,317 »	0,337 »	0,355 »	0,373 »	0,391 »
Giardini pubblici . . .	1,766 »	2,04 »	2,333 »	2,60 »	2,86 »
Impianti sportivi . . .	1,00 »	1,00 »	1,00 »	1,00 »	1,00 »
<b>Totale</b>	<b>5,876</b>	<b>6,386</b>	<b>6,898</b>	<b>7,378</b>	<b>7,851</b>

Quantità che riportate in percentuale sulla superficie totale della zona danno:

	420 ab/ha	330 ab/ha	250 ab/ha	170 ab/ha	90 ab/ha
Servizi pubblici . . .	13,066	11,041	8,912	6,423	3,5919
Giardini e sport . . .	11,613	10,032	8,333	6,12	3,474
<b>Totale</b>	<b>24,679 %</b>	<b>21,073 %</b>	<b>17,245 %</b>	<b>12,542 %</b>	<b>7,0659 %</b>

Come risulta dal diagramma dell'impostazione teorica le cinque densità-tipo adottate nel piano regolatore generale (90, 170, 250, 330, 420, ab/ha.) rappresentano le linee baricentriche di un intorno derivante dalla relazione fra determinate tipiche cubature per vano abitabile (da mc. 90 a mc. 140) e corrispondenti indici di affollamento (da 0,8 a 1,2 ab/vano).

I limiti degli intorni come sopra definiti portano le densità-tipo a essere calcolabili come me-

die fra estremi variabili con scarto in più o in meno del 15%.

La cubatura tipica per vano abitabile, ragionando sempre nello stesso intorno, è da considerarsi come media fra estremi variabili con scarto in più o in meno di mc. 10.

Questo campo di variabilità è evidentemente eccessivo ma è necessario in uno studio di prima approssimazione come è il presente. Si fa notare a questo proposito che i limiti fissati sono completamente ammissibili in quanto

lo scarto — e in questo caso l'errore — che si commette in più o in meno considerando soltanto la densità media si ripercuote nella percentuale di terreno riservata ai servizi di pubblica utilità in un errore trascurabile.

Infatti le percentuali medie della superficie totale della zona definiti il terreno totale da riservarsi a impianti di pubblica utilità e già riportate, subiscono per effetto dell'intorno considerato aumento o diminuzioni dell'ordine di grandezza:

	420 ab/ha	330 ab/ha	250 ab/ha	170 ab/ha	90 ab/ha
densità di popolazione					
massimo scarto positivo	1,7 %	2,0 %	2,0 %	1,5 %	0,9 %
massimo scarto negativo	2,2 %	2,2 %	2,0 %	1,7 %	0,9 %

quantità nella massa perfettamente giustificabili anche a seguito dell'approssimazione grafica esistente sugli elaborati di progetto (scala 1:5000).

#### L'ORGANIZZAZIONE DELL'EDUCAZIONE E DELL'ISTRUZIONE.

Nostra preoccupazione in questo campo è stata quella di dotare la città futura di impianti sufficienti per numero, dimensioni e raggio d'azione, alla popolazione finale prevista.

La nostra organizzazione, impostata su reti sovrapposte, parte dalla minutissima maglia formata dagli *asili infantili* (collegati con gli asili-nido) a stretto contatto con le abitazioni con raggio d'influenza rigidamente controllato e mai sorpassante i 300 metri; ogni zona, perciò, in conseguenza della sua ampiezza e della quantità di bambini (ogni impianto non sorpassa i 200 bambini) avrà uno o più asili formanti nucleo secondario.

La *scuola elementare* si sovrappone alla precedente con maglia più allentata (lato massimo di 500-600 metri); ogni zona ha la sua scuola, e alcune più ampie e con grande numero di abitanti ne hanno più d'una. L'ampiezza funzionale base dell'impianto è stata tenuta in 600-800 bambini con massimi non superiori ai 1000.

La *scuola media statale* segue un po' le sorti della scuola elementare, essa però è stata abbinata al centro culturale — onde ottenere il massimo sfruttamento degli impianti di giorno e di sera — e risulta unica in ogni zona sistemata presso il nucleo degli impianti centralizzati.

La *scuola media superiore* è un elemento che ha bisogno di un numero elevato di allievi (1000-1200) per funzionare economicamente, è un impianto perciò che deve esulare dalla zona propriamente detta per entrare nei servizi interzonali. Esse sono sistemate o sul perimetro comune a due zone o in fasce di terreni poste a divisione di vari quartieri; il raggio d'influenza qui perde importanza mentre ne acquista la specializzazione degli impianti (professionali spostate verso le

aree industriali, classiche e scientifiche invece spostate verso il centro della città).

Le *scuole superiori e universitarie* hanno già i loro nuclei perfettamente definiti, e a questi si sono aggiunti un palazzo per le facoltà umanistiche a fianco di Via Verdi in area demaniale entro la zona culturale, una sede per la facoltà di veterinaria nei pressi del nuovo mattatoio, alcune cliniche specializzate nel grande complesso ospedaliero delle Molinette.

Naturalmente tutti gli impianti e specialmente quelli più diffusi nella compagine urbana (asili, scuole elementari) sono riuniti o avvicinati a giardini pubblici, biblioteche, ecc. e i percorsi casa-scuola sono stati accuratamente selezionati in modo da eliminare incroci con grandi assi di comunicazione.

#### L'ORGANIZZAZIONE SANITARIA.

L'assistenza sanitaria, per essere efficiente in tutti i suoi reparti, deve avere la caratteristica principale di essere alla immediata portata di tutti gli abitanti; ne deriva la necessità di suddividere in modo quasi capillare su tutto il territorio le attrezzature indispensabili, e di creare una gerarchia in tali impianti. L'organizzazione perciò prenderà una forma di sistema stellare con unità di diversa importanza collegate fra loro e dipendenti l'una dall'altra, in modo che le unità minori siano poste a diretto contatto con la popolazione di tutti i ceti e di tutte le zone abitate, e, man mano attraverso unità sempre più complesse e complete, sia raggiunto il nucleo principale formato dall'ospedale generale o da quello speciale.

Un tale sistema oltre a frazionare e a diffondere ovunque e in ugual misura le possibilità di cura, funziona anche come impianto di drenaggio fra la popolazione e gli ospedali principali; ottiene lo scopo di avviare a questi ultimi soltanto le persone che ne hanno effettivamente bisogno, e di smaltire con mezzi locali o con assistenza a domicilio la grande massa dei malati leggeri.

Il sistema previsto dal piano regolatore parte dal « centro di

sanità » destinato a formare l'unità base a diretto contatto con tutta la popolazione e dislocato in modo da essere facilmente e rapidamente raggiungibile da ognuno.

Esso dovrebbe avere ambulatori di ostetricia, pronto soccorso, radiologia diagnostica, odontoiatria, medicina preventiva e sociale, maternità e infanzia, educazione sulla sanità, e al massimo 2-6 letti per il ricovero d'urgenza, sezione per la cura a domicilio, sezione di dispensario.

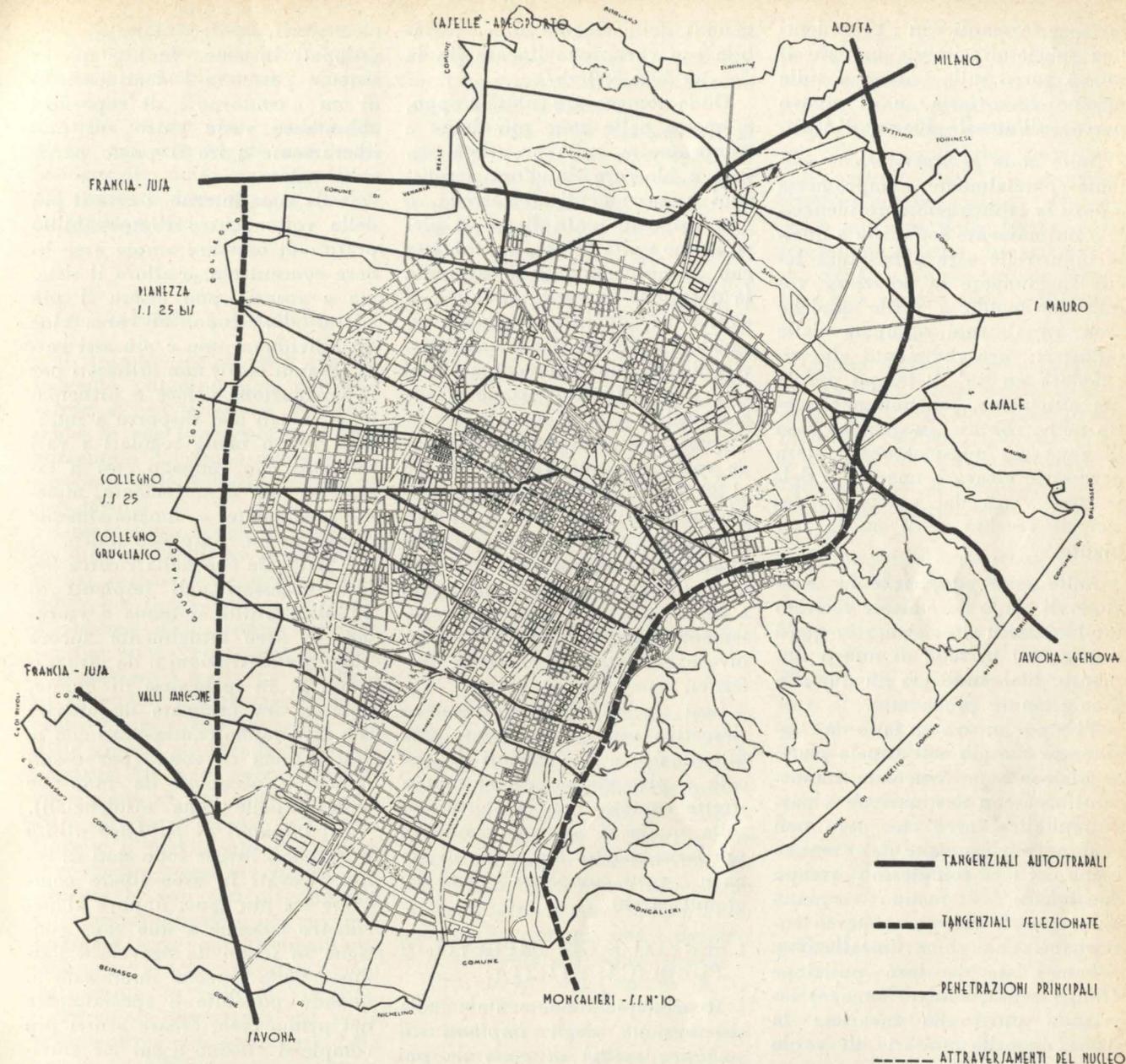
Dal centro di sanità dislocato in ogni zona (ne sono previsti 52) si passa all'ospedale rionale previsto per una capienza di 250-300 letti corredato di tutti gli impianti e le sezioni normali, per esempio: medicina, chirurgia, ostetricia e ginecologia, urologia, pediatria, oftalmia, odontoiatria, otorinolaringoiatria, radiologia terapeutica e diagnostica, patologia, batteriologia.

Di tali ospedali ne sono previsti cinque: uno in Corso Vittorio Emanuele (zona ovest), uno nella zona di nord-ovest, uno in piazza Sempione (zona di nord-est) uno presso la borgata Sassi (zona collinare), e uno a S. Vito (zona collinare).

Dagli ospedali rionali si passa agli « ospedali generali » (S. Giovanni Molinette, S. Giovanni via Giolitti, Mauriziano) con più di 1000 letti ciascuno e corredati di tutti gli impianti normali e particolari oggi in dotazione di questi grandi complessi.

Dai centri di sanità e dagli ospedali rionali, se necessario, i malati sono avviati agli « ospedali speciali » e precisamente a quelli per malattie infettive (Amedeo di Savoia e Birago di Vische) per i quali è previsto lo spostamento su area vincolata a verde a nord della Dora sul terreno dell'attuale Istituto Bonafous in zona particolarmente adatta; al tubercolosario (S. Luigi) di cui è pure previsto lo spostamento in zona collinare: all'ospedale psichiatrico da ridurre a semplice ambulatorio e primo soccorso.

Completano l'organizzazione le numerose case di cura e cliniche private, i preventori antitubercolari, le case di riposo, i convalescenziari, già numerosi nella nostra città e che potranno essere



Tav. n. 3 - Le penetrazioni principali dall'est e dall'ovest.

ancora più potenziati specialmente dall'iniziativa privata o da quella di enti particolari (Amministrazione provinciale, Istituti di prevenzione e assicurazione, ecc.).

#### L'ORGANIZZAZIONE RICREATIVA.

Si individua con la dotazione di aree verdi, giardini e parchi pubblici, e di aree destinate agli impianti sportivi, campi di giochi, campi di atletica, piscine, ecc.

Tale dotazione è stata prevista nel piano regolatore in un totale complessivo di mq. 10 per abitante, dei quali però soltanto mq. 8 sono da considerarsi effettivamente

pubblici in quanto gli altri mq. 2 sono rappresentati da impianti recinti e con canone d'ingresso più assimilabili agli impianti privati (stadi di società, piscine coperte, campi di organizzazioni assistenziali ecc.).

Degli 8 mq. effettivamente pubblici, mq. 3 sono per impianti di giochi e sportivi liberi, e mq. 5 sono per i giardini e i parchi.

Queste quantità sono variamente divise a seconda dei gruppi di zone e precisamente: a) zone centrali; b) zone semiperiferiche; c) zone periferiche.

Nelle zone centrali dove la situazione è definitivamente com-

promessa si tenderà con ogni mezzo ad aumentare la scarsissima dotazione attualmente di molto inferiore a mq. 1 per abitante, ma ben poco si può fare in sito.

Come principio generale, mantenuto intatto quanto esiste, si è cercato di potenziare al massimo la formazione di parchi semiperiferici, calcolando che la loro superficie vada a esclusivo vantaggio degli abitanti del centro.

Non dobbiamo dimenticare a questo proposito l'esistenza del Parco del Valentino, del parco del Giardino reale, lungo il perimetro del centro; a questi sono stati aggiunti, sempre lungo il peri-

metro e formanti con i precedenti una specie di sistema anulare il nuovo parco sulle Carceri e sulle officine ferroviarie, e il nuovo parco sull'attuale Piazza d'Armi.

Nelle zone semiperiferiche soltanto parzialmente compromesse e dove la fabbricazione residenziale è intimamente commista a quella industriale sarà abbastanza facile raggiungere la dotazione voluta destinando a verde qualche area attualmente occupata dalle industrie; provvedimento che richiederà un po' di tempo per la sua attuazione, ma non per questo meno efficace. In qualche caso di zone già quasi sature è stato necessario ricavare una parte delle aree verdi dai parchi periferici di vecchio o di nuovo impianto.

Nelle zone periferiche la dotazione di verde deve essere ricavata totalmente in sito; siamo in quasi tutti i casi in sede di nuovo impianto, bloccando già fin d'ora le aree ritenute più adatte.

Vi è poi ancora un fatto da considerare che già nell'attuale piano regolatore sono vincolate importanti aree con destinazione a parco pubblico, aree che però non sono ancora acquisite dal Comune e che nel loro complesso potranno funzionare — quando verranno sistemate — più come parco suburbano che come installazione urbana data la loro posizione (lungo Stura, lungo Sangone) lasciando purtroppo invariata la bassa quantità unitaria di verde prettamente urbano.

Il criterio generale di suddivisione funzionale è stato così stabilito:

— dei mq. 3 liberi destinati allo sport e ai giuochi, mq. 2 per abitante sono raggruppati in centri sportivi attrezzati situati fuori delle singole zone residenziali; mq. 1 è invece sistemato entro la zona e alle dirette sue dipendenze;

— dei mq. 5 di giardini, mq. 3 saranno da ricercarsi nei grandi parchi al di fuori delle singole zone, ma da queste dipendenti; mq. 2 devono invece essere ricavati entro il perimetro della zona come giardini, giardinetti pubblici. Questo secondo dato è una media ponderata fra mq. 1,5 e mq. 3,0 che rappresentano le do-

tazioni delle singole zone, variabile con variazione lineare fra la densità 50 e 500 ab/ha.

Onde non gravare subito troppo, e questo nelle zone più dense e compromesse, sulla proprietà privata e bloccare fin d'ora amplissimi appezzamenti di terreno, e allo scopo di moltiplicare le piccolissime unità di verde a contatto con le abitazioni, si è aggiunta la dotazione di verde pubblico di ogni zona, un'altra dotazione ricavabile sui lotto fabbricabili col vincolo di una percentuale del lotto da utilizzarsi come verde consortile.

Questa percentuale di area verde consortile può variare dal 10 al 20 % di ogni singolo lotto, impegnando in definitiva i singoli proprietari a lasciare in posizione opportuna in ogni isolato una parte dell'area una volta destinata a cortile privato (secondo il regolamento vigente il 33,3 %) ora, invece, attrezzata per scopi collettivi.

Così anche nell'organizzazione ricreativa abbiamo intessuto una fittissima rete di elementi di piccole e piccolissime dimensioni a stretto contatto con le abitazioni, sulla quale si sovrappongono la più larga maglia del verde di zona e i vasti complessi isolati dei grandi parchi.

#### I SERVIZI E GLI IMPIANTI DI PUBBLICA UTILITÀ.

Il principio fondamentale nella sistemazione degli impianti di pubblica utilità di zona da noi seguito, è quello di creare centri o poli di attrazione principale e secondaria intorno a cui fare gravitare le attività sociali e collettive della popolazione abitante la zona. Questo principio è realizzato con due sistemi: a centro irradiatore, a rosario.

Nelle zone di primo impianto è facile, e anche preferibile dal punto di vista organizzativo, adottare il primo sistema concentrando in uno o in pochissimi nuclei tutti i servizi in modo da servire facilmente la popolazione (raggi d'influenza controllati) e da utilizzare al massimo le relazioni di reciprocità esistenti fra i servizi stessi: basti come esempio citare la convenienza evidente di avere giardini pubblici, scuole

elementari, asili infantili, raggruppati insieme. Inoltre questo sistema permette l'identificazione di un « contorno » di superficie abbastanza vasto entro cui può liberamente agire il piano partecipativo.

Nelle zone interne si urta il più delle volte contro l'impossibilità pratica di ottenere ampie aree libere concentrate, e allora il sistema a rosario può essere il più adatto allo scopo. Si cerca cioè di individuare uno e più assi verdi (grandi corsi) non utilizzati per la circolazione veloce e principale, e su tali assi disporre a intervalli più o meno regolari i vari impianti che vengono così a essere, se non materialmente, almeno idealmente e funzionalmente riuniti in un complesso unico.

È naturale che nella ricerca dei lotti necessari agli impianti di pubblica utilità si tenda a vincolare le aree attualmente ancora libere da costruzioni o da utilizzazioni, e, in mancanza di queste, le aree ora occupate da attività che diverranno contrastanti con la destinazione di zona (per esempio aree occupate da industrie moleste nelle zone residenziali).

Gli impianti di pubblica utilità interzonali invece sono stati di solito ricavati in aree libere comprese fra più zone, oppure al perimetro comune a due zone contigue in modo da agevolare l'afflusso delle persone interessate e, quando possibile e specialmente nel primo caso, creare centri più complessi attorno a cui far gravitare ampie superfici urbane.

Le aree destinate a questi impianti sono state sempre stralciate dal computo della superficie della zona propriamente detta, onde non alterare le proporzioni delle densità di popolazione stabilite sulla base territoriale.

Gli impianti di pubblica utilità urbani formano invece nuclei a sé stanti, condizione giustificata dal carattere di tali impianti, e per essi si sono creati, per quanto possibile, collegamenti con assi verdi e con ampie zone libere. La loro dislocazione è nella massima parte dei casi definita da installazioni preesistenti, potenziate o no, e soltanto in minima parte sono stati spostati in aree più adatte (quando la posizione attua-

le è nettamente errata e quando gli impianti non sono più adeguatamente sfruttabili; per esempio le carceri).

Anche queste aree, qualora capitino nell'interno di una zona residenziale, sono state stralciate dal computo delle superfici e della popolazione.

#### Cap. III

### La viabilità e i trasporti

Il tessuto sociale dell'aggruppamento cittadino non potrebbe vivere e ben presto si atrofizzerebbe se non fosse continuamente alimentato dal flusso vitale che si sprigiona dalle attività di tutta la popolazione.

Questo flusso vitale è incanalato, diretto, suddiviso o concentrato dal sistema delle strade che si snoda nel corpo della città come il sistema delle arterie e delle vene si snoda nel corpo umano.

Immettere i vari tipi di flussi in altrettanti tipi di strade, individuare una esatta gerarchia che dalla grande autostrada porti per passaggi graduati successivi alla piccola via di lottizzazione, accostare alle varie attività la circolazione e il movimento che hanno con quelle maggiori affinità, attrezzare le sedi con gli impianti più consoni al traffico per cui sono destinate, ecco i vari problemi che man mano si sono affacciati e sono stati risolti in sede di viabilità.

Secondo l'importanza del tema organizzativo così passeremo dalla grande viabilità esterna di transito, alla maglia della grande viabilità interna e ai trasporti organizzati che con queste sono strettamente collegati.

#### LA GRANDE VIABILITÀ ESTERNA DI TRANSITO.

Le previsioni sul traffico futuro, considerate naturalmente attuate le nuove grandi direttrici interregionali e internazionali, portano un movimento più o meno uguale nelle diverse direzioni senza l'identificazione di un asse preferito.

Nasce quindi la necessità di impostare la grande viabilità di transito su linee di scorrimento tangenziali al complesso principale del concentrico onde facilitare

la circolazione rapida e di passaggio al di fuori di qualsiasi interferenza con il traffico interno o periferico della città.

Il sistema delle tangenziali si articola in un incrocio nord selezionato a quadrifoglio nelle immediate vicinanze del confine comunale ma in territorio di Settimo, e in due nodi est e ovest, pure selezionati, situati molto più lontano in territorio di Rivoli e in territorio di Poirino.

Questo sistema si sviluppa con sedi di importanza autostradale per le direzioni principali e sedi di importanza selezionata per quei tratti che possono rappresentare il raccordo diretto delle precedenti a immediato contatto con la città dato che non si può pensare di usufruire allo scopo specifico dei due nodi est e ovest troppo lontani (Rivoli e Poirino).

#### Le tangenziali di importanza autostradale.

##### La tangenziale sud.

La posizione determinata per la tangenziale sud a carattere autostradale e che dovrà costituire una parte del collegamento auspicato dei Porti Liguri con la Francia attraverso la valle di Susa, è stata definita anche in funzione dei centri abitati attraversati allo scopo di facilitarne a suo tempo l'esecuzione in armonia con i desideri e le necessità dei centri stessi.

Proveniente dal Comune di Nichelino l'autostrada sorpassa il Sangone su un nuovo ponte, sottopassa il Corso Stupinigi appena attraversato il quale incontra due rampe di disimpegno per l'innesco nella rete urbana, sottopassa pure il nuovo viale tangenziale per il Castello del Drosso, e in terreno completamente libero è portata a sorpassare il Corso Orbassano (dove vi sono altre due rampe di uscita) e a riunirsi con ampia curva all'attuale tracciato della Strada del Portone che sarà opportunamente modificata per assumere la prevista funzione futura.

Il tracciato nell'ambito del territorio comunale costituisce l'inviluppo-limite a sud della città vera e propria, oltre il quale è previsto soltanto un piccolo quartiere residenziale a densità molto controllata.

La fascia di terreno vincolata per la tangenziale è profonda nel suo complesso m. 100 di cui m. 21 per la strada propriamente detta (due carreggiate unisenso di metri 7,50 ciascuna, due soste laterali continue di m. 2,50, uno spartitraffico continuo di m. 1,00) corrente sull'asse della fascia, e lateralmente a essa due strisce di m. 39,50 a verde privato vincolate con servitù non edificandi.

##### La tangenziale nord.

Questa strada, pure a carattere autostradale, rappresenta il prolungamento dell'autostrada proveniente da Milano e diretto verso la Statale XXV bis cioè verso la valle di Susa a costituire il collegamento direttissimo per la Francia.

Prolungata l'autostrada di Milano a sud del nuovo nucleo residenziale della Falchera secondo l'apposito piano di ricostruzione già approvato (dec. mi. 20 giugno 1954 n. 2277) è portata a sorpassare il torrente Stura su nuovo ponte, corre poi sulla sponda destra del torrente in zona in parte vincolata a verde pubblico e in parte ancora completamente libera; in questo tratto è sistemata un'uscita all'altezza del nuovo impianto del Mattatoio (prolungamento di via Stura). Sottopassa poi la nuova strada veloce per Caselle-aeroporto e in tale corrispondenza è prevista un'area vincolata a verde di diametro m. 400 per un eventuale futuro incrocio selezionato; sottopassa poi la vecchia strada di Lanzo e si proietta fuori del territorio comunale verso il comune di Venaria, sul cui piano regolatore è già prevista la continuazione.

La fascia di terreno normalmente vincolata è di m. 100, come per la tangenziale sud, con m. 21 di sezione stradale e strisce laterali verdi private con vincolo non edificandi di m. 39,50.

##### La tangenziale nord-est.

Proveniente dalla zona collinare (cosiddetta camionale Pino-Chieri), sorpassa il Po sul nuovo ponte-diga già costruito, in posizione elevata attraversa la vasta regione della Barca e di Abbadia di Stura contornando la borgata Scarafioti, attraversa in cavalcavia successivamente le strade per San Mau-

ro e per Settimo e si proietta in territorio di Settimo dove, dopo aver sorpassato la Statale XI - Padana Superiore - e la ferrovia per Milano, si riallaccia con nodo a quadrifoglio alle autostrade per Milano (esistente), per Aosta e per Susa (previste dal piano).

Prima di arrivare al Cimitero di Abbazia di Stura è stata vincolata un'area circolare di m. 400 di diametro per un eventuale snodo futuro in funzione del collegamento diretto con le più importanti zone industriali e con il probabile porto canale testa di arrivo della progettata idrovia Venezia-Torino, prevista in territorio di Settimo.

Le sezioni e le caratteristiche di questa tangenziale sono identiche alle altre e cioè: una fascia normale vincolata a verde con servitù non aedificandi di m. 100 di larghezza e sezione stradale in asse alla precedente di m. 21,00.

*La tangenziale di importanza stradale selezionata.*

*La tangenziale ovest.*

È la più importante fra le tangenziali a carattere stradale selezionato e nel suo tracciato presenta anche la possibilità di essere sistemata in un tempo futuro come autostrada. Non è stata per ora risolta come autostrada perchè deve assorbire un traffico tangenziale alla città, ma ancora a carattere urbano come il collegamento diretto di zone industriali di grande importanza, e il collegamento periferico di zone residenziali con zone industriali.

Essa rappresenta in quasi tutta la sua lunghezza la strada-limite dell'espansione cittadina in quella direzione.

Già in parte prevista dal vecchio piano regolatore (col nome di Radiale Fiat), il suo tracciato è stato mantenuto nel tratto più a nord, tratto che è già quasi completamente compromesso da costruzioni e da allineamenti prefissi; nel prolungamento verso sud è stato però raddrizzato e portato a confluire con il Corso Orbassano nei pressi dell'incrocio selezionato con la tangenziale sud.

Questa strada così collega anche direttamente le due autostrade

nord e sud di fuori del traffico urbano.

In qualche tratto la tangenziale esce dal territorio di Torino per entrare in quello di Grugliasco e poi rientrare in Torino. Appositi accordi sono già intervenuti fra i due comuni per gli opportuni collegamenti.

La sezione della tangenziale ovest si avvicina a quella dei grandi corsi cittadini in quanto è prevedibile per la sua funzione la necessità di risolverla con carreggiate separate. La sezione, già approvata con R.D. 12 maggio 1939, n. 798, è stata fissata in m. 42 così utilizzabile: una carreggiata centrale di m. 21 con spartitraffico continuo (traffico veloce unisenso con tre strisce di corsa per ogni senso di marcia); due carreggiate laterali unisenso per il traffico lento di m. 7,50 ciascuna; due marciapiedi di m. 1,50 (il traffico pedonale sarà ridottissimo); due alberate su strisce di m. 1,50 ciascuna a divisione delle varie sedi.

Lateralmente a questa strada è stato previsto dove è ancora possibile un arretramento del filo di fabbricazione con fascia a verde privato vincolato.

La sistemazione prevista permette la formazione, se ritenuta necessaria in un secondo tempo, di incroci selezionati con la carreggiata veloce in sopra o sottopasso e le carreggiate lente a raso.

*La tangenziale est*

A collegamento delle tangenziali di massima importanza è stata pure istituita una tangenziale est a traffico selezionato con carreggiata veloce che ricalca in parte il tracciato dell'esistente corso Moncalieri, tangenziale più opportunamente descritta nella relazione riguardante il piano della zona collinare, in quanto serve anche come raccogliitrice delle provenienze dalla collina.

**LA GRANDE VIABILITÀ INTERNA.**

La tessitura stradale principale già in massima parte perfettamente definita nella città attuale e imperniata sui grandi corsi alberati che formano una delle caratteristiche più importanti di Torino, porta, in sede di piano regolatore

generale, a dover individuare una gerarchia di strade piuttosto che a dover cercare nuove linee e nuove sedi. Soltanto in qualche tratto particolare e per esigenze organizzative evidenti è stato necessario prevedere nuovi tracciati in parte su terreno libero, verso la periferia, e in parte incidendo, anche profondamente dove era indispensabile, nel nucleo urbano.

La grande viabilità interna è stata risolta con un triplice sistema formato:

a) dalle grandi linee di penetrazione, per le quali si è cercato di suddividere il movimento da e per l'esterno in tante sezioni e queste sezioni condurle a servire determinate zone urbane o particolari nodi di smistamento;

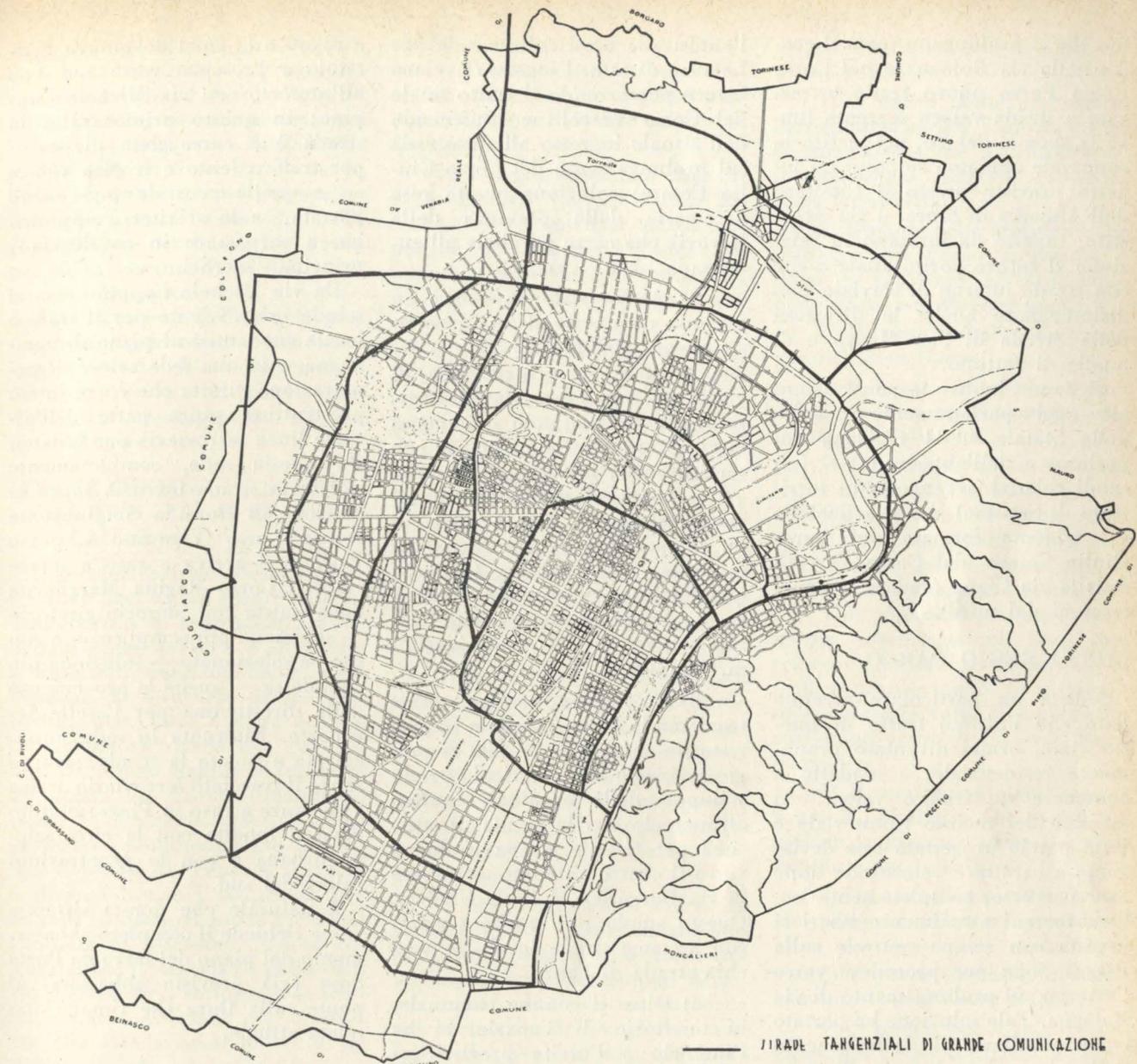
b) dalle grandi linee di arroccamento, tratti di tangenziali o anelli completi di circonvallazione, destinati a ricevere tutto il traffico di scorrimento laterale e di unione diretta e veloce dei quartieri periferici;

c) dagli assi di comunicazione interna di quartiere che ricevono il traffico minuto ma formato dagli scambi fra zone e gruppi di zone contigue.

**LE PENETRAZIONI PRINCIPALI.**

In generale il problema delle penetrazioni è stato da noi risolto collegando i tronchi stradali principali provenienti dall'esterno del territorio comunale oppure dalle tangenziali autostradali con successivi tratti di diagonali o di tangenziali interne allo scopo di realizzare una progressiva suddivisione del traffico di entrata, dalla periferia verso il centro, e inversamente riunire in un numero crescente di collettori il traffico di uscita.

Le penetrazioni opposte poi sono tutte saldate fra loro in modo da permettere, in via subordinata, l'attraversamento del concentrico e del nucleo centrale, realizzando un doppio pettine (nord-sud ed est-ovest) di attraversamenti all'incirca paralleli da noi ritenuto più funzionale e più rispondente agli scopi organizzativi della città piuttosto che un unico asse sia pure attrezzato completamente per le grandi velocità.



Tav. n. 4 - Le grandi tangenziali interne.

**LE PENETRAZIONI DAL SUD.**

Procedendo dall'est verso l'ovest abbiamo:

1) La cosiddetta « nuova radiale di Moncalieri » che proviene da questa città e attraversata un'importante zona destinata a parco, si riallaccia verso l'interno al Corso Massimo d'Azeglio.

2) La via Nizza che raccoglie le provenienze dalla Statale n. 20 (Cuneo, Colle di Tenda).

Queste due strade sono allacciate alla nuova tangenziale autostradale sud in territorio di Nichelino, seguendo accordi particolari già avvenuti, e tali allacciamenti tendono anche a scaricare le due vie dall'eccessivo traffico

attuale smistandolo sulle penetrazioni di seguito riportate.

3-4) Seguono due nuove strade che raccolgono parte del traffico oggi insistente soltanto sulla via Nizza e che sono dirette, la prima verso via Pio VII convenientemente allargata a m. 36 in media (traffico per la zona anonaria), la seconda verso la via delle Cacce allargata a m. 60 con spartitraffico assiale di m. 20 di larghezza sistemato a verde. Queste due strade sono inoltre ricordate in territorio di Nichelino a vie di notevole importanza per il movimento di penetrazione intercomunale.

5) Il Corso Stupinigi che oltre a ricevere il traffico dal Sestriere

ha un raccordo diretto con la tangenziale sud (rampe svolgentisi nell'area vincolata a verde del Cimitero di Mirafiori) e si suddivide verso il centro nella via Sacchi e nel corso Re Umberto.

6) Il Corso Orbassano debitamente ampliato secondo i tratti a m. 30 e m. 50, pure interessato da un nodo con rampe di allacciamento alla tangenziale sud e poco più a nord dallo smistamento con la tangenziale ovest.

**LE PENETRAZIONI DAL NORD EST.**

Oltre alle penetrazioni già in atto rappresentate dalla Strada di San Mauro e dalla Strada di Setti-

mo che si prolungano verso il centro nella via Bologna e nel Corso Regio Parco nuovo tratto attrezzato a strada veloce corrente lungo la sponda del Po, nel territorio comunale abbiamo soltanto un innesto previsto presso il Cimitero dell'Abbadia di Stura, e già ricordato, innesto da formarsi in relazione al futuro porto-canale e che con strade interne di servizio può disimpegnare anche le direzioni della Strada di San Mauro e di quella di Settimo.

Si hanno inoltre le penetrazioni già oggi perfettamente definite della Statale n. 11 (Padana Superiore) e dell'autostrada — (gli snodi relativi avvengono in territorio di Settimo) che si articolano sul tridente formato dal Corso Giulio Cesare, dal Corso Vercelli e dalla via Cigna (vedere le penetrazioni dal nord).

#### CORSO REGIO PARCO.

Merita un particolare accenno dato che l'ultimo tratto di questo viale, ormai diventato prettamente residenziale, è inadatto a contenere un traffico veloce. Al termine del recinto Cimiteriale è stata perciò progettata una deviazione a carattere veloce che dopo aver percorso, completamente isolata, terreni attualmente liberi si innesta con rampa centrale sulla Piazza Sofia per procedere verso l'esterno sul prolungamento di via Bologna. Tale soluzione ha portato come corollario il declassamento della tangenziale di Corso Taranto (diventato asse verde) e il potenziamento come asse stradale veloce della via Botticelli con fasce laterali di servitù non aedificandi dove queste risultano necessarie.

#### LE PENETRAZIONI DAL NORD

Procedendo dall'est verso l'ovest abbiamo:

1) un primo disinnesto dall'autostrada tangenziale nord in corrispondenza della strada per Leynì (che porta anche alle zone residenziali nord e alla zona verde riservata per gli impianti dell'autodromo) e che verso la città si smista — con la provenienza attuale dell'autostrada per Milano — sul tridente di Corso Giulio Cesare, Corso Vercelli e Via Cigna. Da notare che l'uscita dal-

l'autostrada nord sulla strada per Leynì è diretta, l'ingresso avviene invece percorrendo il tratto finale del Corso Vercelli e usufruendo dell'attuale ingresso all'autostrada sul prolungamento del Corso Giulio Cesare; soluzione questa resa necessaria dalla presenza della ferrovia che corre parallela all'autostrada.

2) Attraversata la Stura un secondo disinnesto si ha in corrispondenza dell'attuale Tiro a segno militare in prosecuzione di via Stura, verso esso, la città serve il nuovo Mattatoio e imbocca la via Stura ampliata a m. 40 con servitù verde laterale.

Nei tratti selezionati la carreggiata veloce ha una sezione di m. 18 composta da due carreggiate di m. 7,50 ciascuna (la sosta è vietata) uno spartitraffico di m. 1 e due banchine di servizio laterali con muretto di protezione di m. 1 ciascuna.

3) Proseguendo verso ovest troviamo lo snodo possibile (è previsto un cerchio di m. 200 di raggio a vincolo verde agricolo per lo sviluppo delle eventuali rampe) all'incrocio con la strada direttissima per Caselle che si prolunga verso il centro cittadino attraverso la via Borgaro e il Viale Umbria. Questo snodo può anche servire, con acconce strade locali, la vecchia strada di Lanzo.

4) Oltre il confine comunale, in territorio di Venaria, si ha l'incrocio e l'uscita previsti fra l'autostrada e la nuova strada direttissima per Fiano-Lanzo, che verso la città ha un prolungamento diretto fino ad innestarsi sul Corso Regina Margherita presso l'incrocio con il Corso Cincinnato.

5) Pure in territorio di Venaria è previsto lo snodo fra l'autostrada e la tangenziale limite ovest già descritto.

Fra queste strade accenniamo più dettagliatamente alle seguenti: Strada veloce sopra la ferrovia. Le previsioni di progetto si ri-allacciano in parte a studi già fatti a diverse riprese, e la sua definizione è stata collegata con l'attuazione del grande impianto del Mattatoio.

Dall'apposito snodo di uscita dall'autostrada nord il traffico lambisce la zona militare del Tiro

a segno e la zona del nuovo Mattatoio e prosegue verso sud fino all'incrocio con via Michele Coppino; in questo primo tratto la strada è a carreggiate divise — per traffico lento e traffico veloce — e quella centrale può essere portata, se lo si riterrà opportuno, a sorpassare in cavalcavia i principali incroci.

Da via Michele Coppino essa si scinde in sedi lente per il traffico locale snodantisi al piano di campagna, e in una sede veloce di penetrazione diretta che corre in soprastruttura sopra parte dell'attuale linea ferroviaria per Milano. Su questa sede, completamente isolata la strada incrocia sopra la Stazione di Dora la congiungente veloce Corso Vigevano - Corso Mortara e arriva a raso a incrociare il Corso Regina Margherita dove smista con incrocio giratorio — soluzione più semplice — o con rampe selezionate — soluzione più complessa — anche le provenienze della direttissima per Caselle-Aeroporto. Ritornata in sede sopraelevata e isolata la strada, sempre sopra il tracciato ferroviario arriva a sboccare a raso in Piazza Statuto dove si innesta con la circolazione urbana e con le penetrazioni veloci dal sud.

È naturale che questa sistemazione richiede il completo abbassamento del piano del ferro da Porta Susa (già prevista abbassata) al ponte sulla Dora che rimane alla quota attuale.

#### COLLEGAMENTO DIRETTO CON L'AEROPORTO DI CASELLE E CON L'AUTODROMO.

Lo studio affrontato in pieno accordo con l'Amministrazione Provinciale prevede il distacco dal Corso Regina Margherita (direzione est-ovest) e dalla strada veloce sopra ferrovia (direzione nord-sud) all'altezza dell'attuale sottopassaggio alla ferrovia. Abbassato il piano del ferro, naturale viene l'inserimento nel crocevia giratorio del viale Umbria di sezione sufficiente a contenere una carreggiata veloce. Dalla diagonale di Viale Umbria la via più diretta verso Caselle è la via Borgaro di sezione sufficiente per essere attrezzata a via veloce data la presenza di pochissimi incroci

molto distanziali fra loro (grandi isolati industriali). Proseguita quasi in rettilineo, la via Borgaro oltre il corso Grosseto incrocia con innesto selezionato l'autostrada per la valle di Susa, attraversa la Stura su nuovo ponte e prosegue con curva amplissima fino alla congiunzione con la vecchia strada presso la cascina Barale in territorio di Borgaro.

Appena passata la Stura, la strada disimpegna verso est la zona verde riservata all'autodromo e costituisce uno dei collegamenti più diretti fra questo impianto e le zone interne urbane.

#### COLLEGAMENTO DIRETTO CON VENARIA E LE VALLI DI LANZO.

Dato che l'attuale traffico è incanalato oggi su vie strette da continue cortine di costruzioni, insufficienti come sezione e diventate a carattere eminentemente residenziale, la soluzione della direttissima per Lanzo è stata cercata su una nuova strada che staccandosi dal Corso Regina Margherita all'altezza di Corso Cincinnato, punta decisamente verso il nord su terreno completamente libero; nel Comune di Venaria incrocia a diverso livello l'autostrada per le valli di Susa, si porta vicino al Cimitero di Altessano di dove costeggiando il tracciato della ferrovia secondaria sottopassa la strada Venaria Altessano e si riallaccia alla strada esistente al di là della Ceronda.

Anche questa soluzione è stata presa in stretta collaborazione con l'Amministrazione Provinciale e con il Comune di Venaria che ha allestito in questi tempi il suo progetto di Piano regolatore.

#### LE PENETRAZIONI DALL'OVEST.

Procedendo dal nord verso il sud troviamo:

1) Il prolungamento di Corso Grosseto che smista i quartieri nord di Torino;

2) Il prolungamento di Corso Regina Margherita che dopo aver attraversato il Parco della Pellerina si riunisce alla strada provinciale per Pianezza;

3) Oltrepassata la Dora si ha l'incrocio con il prolungamento di

via Lessona che porta verso il centro in Piazza Statuto e verso l'esterno prosegue su nuova sede stradale fino al vecchio centro di Collegno;

4) L'importantissimo asse di Corso Francia (attuale statale 25) che verso il centro si smista nel pettine dei successivi Corso Peschiera, Corso Vittorio Emanuele, via Cavalli e via Garibaldi; tutte strade già esistenti.

5) A lato della ferrovia per Bardonecchia si hanno gli innesti delle due strade laterali alla linea ferrata che portano verso l'interno al nuovo scalo ferroviario di San Paolo e al nodo di Corso Orbassano e Corso Mediterraneo, e verso l'esterno sono prolungate fino a Collegno — zona industriale — e così formano un altro dente del pettine accennato al n. 4 snodato sul Corso Francia, in territorio di Collegno.

6) In territorio di Grugliasco si ha l'innesto con il Corso Sebastopoli prolungato fino alla confluenza con la tangenziale ovest, ma non oltre, e destinato alla sola penetrazione verso l'intero in servizio dei maggiori campi sportivi e con carattere di comunicazione non veloce.

7) Scendendo più a sud si ha l'incrocio con il prolungamento di Corso Cosenza in servizio con un importantissimo gruppo di zone industriali; esso si raccorda nel territorio di Grugliasco alla strada del Gerbido ed è destinato a proseguire, in piano intercomunale, per formare l'asse principale di unione con le valli del Sangone (Giaveno, Trana, Coazze).

8) Anche per il Corso Tazzoli, come per il Corso Sebastopoli, è prevista la sola funzione di penetrazione verso l'interno della città (zona industriale Fiat) senza funzioni di collegamento esterno.

9) Infine abbiamo l'innesto con la Via Settembrini in servizio all'ampliamento delle zone industriali sud.

#### LE PENETRAZIONI DALL'EST.

Queste penetrazioni avvengono per la parte pianeggiante attraverso i successivi ponti sul Po, in parte esistenti e in parte in progetto, e si saldano tutte le penetrazioni provenienti dall'ovest.

Procedendo dal sud al nord abbiamo perciò:

1) Il nuovo ponte previsto in corrispondenza del Viale ai Caduti sul Lavoro che si riunisce al sottopassaggio Lingotto (sotto la linea ferroviaria);

2) Il ponte delle Molinette che prosegue sul Corso Bramante e dopo si riallaccia all'importante nodo di Corso Mediterraneo;

3) Il ponte Isabella che prosegue in Corso Dante;

4) Il Ponte Umberto a testata del Corso Vittorio Emanuele, asse principale della città;

5) Il ponte Vittorio che prosegue in Piazza Vittorio e Via Po e dall'altra parte del fiume sbocca sul complesso della Gran Madre di Dio; questo ponte per le funzioni dei complessi monumentali che riunisce (raduno, cerimonie, manifestazioni, ecc.), potrà essere isolato, se necessario, al traffico trasportando in determinate occasioni tutto il movimento sul vicino ponte di Corso S. Maurizio;

6) Il nuovo ponte sull'asse di Corso S. Maurizio che dovrà assorbire la maggior parte del traffico da e per la collina;

7) Il ponte Regina Margherita che prosegue nel corso omonimo; altro asse principale della città;

8) Il ponte di Sassi, in collegamento con il Corso Belgio;

9) Il nuovo ponte in prosecuzione del Corso Botticelli e riunito con snodo apposito verso la Collina con la Camionale del Pigno.

#### LE PENETRAZIONI AL CENTRO

Particolare cura, come è naturale data la delicatezza della materia e i molti vincoli esistenti, è stata da noi posta per risolvere i problemi delle penetrazioni al vecchio centro, e specialmente per quelle in direzione nord-sud perchè per l'orientazione est-ovest esiste tutta una serie di strade parallele, sia pure a sezione un po' ristretta, su cui si può smistare il movimento stradale.

Data la sede di lavoro — piano regolatore generale — abbiamo soltanto previsto le principali linee di traffico demandando ai sin-

goli piani particolareggiati le soluzioni di dettaglio e i tracciati secondari che potranno servire di alleggerimento a quelli ora previsti.

Per il nostro lavoro abbiamo seguito dove era possibile i piani di ricostruzione già approvati, e in parte già da noi stessi concordati, onde avere una base sicura e un appoggio di validità giuridica immediata sempre utile in questi casi dove l'iniziativa privata, deve essere rigidamente guidata e controllata.

Per comodità di esposizione suddivideremo la materia in gruppi aventi d'altronde anche una loro unità funzionale.

#### LE PENETRAZIONI DEL GRUPPO DI PIAZZA DELLA REPUBBLICA

Fra le penetrazioni principali troviamo che presso la Dora vengono a raggrupparsi il Corso Vercelli e il Corso Giulio Cesare provenienti dal settore nord e la via Bologna dal settore nord-est. Attraversata la Dora queste tre vie sono riunite con un collegamento che sfruttando la differenza di livello sottopassa il corso Giulio Cesare, raggiungibile con rampe laterali, e si prolunga fino alla confluenza con via Cigna onde smistare il traffico che fin qui penetrato non interessa e non deve interessare le zone del centro.

Da questo punto le tre vie (la via Bologna è proseguita nella via Priocca allargata) convergono leggermente a formare un tridente che sfocia nel nodo di Piazza della Repubblica sull'asse di Corso Regina Margherita.

Il tridente così formato trova poi la sua naturale prosecuzione verso il centro cittadino nelle vie Bellezia e Botero allargate a metri 24 e nella nuova via a lato delle Torri Palatine con sezione di m. 18 più i portici pedonali.

La via Milano, attuale unica penetrazione, perde della sua importanza di traffico, rimane con la sua attuale sezione abbastanza ristretta e assume una funzione puramente locale.

Ricordiamo ancora che il traffico che arriva sul nodo di Piazza della Repubblica sarà quasi esclusivamente traffico di penetrazione

al centro, quello diverso essendosi già smistato in precedenza attraverso le numerose tangenziali; e che la piazza deve essere liberata dalle attuali installazioni del mercato per assumere definitivamente la funzione di nodo di traffico.

Per la via Bellezia è previsto l'allargamento sul lato ovest fino a via Garibaldi, per la via Botero è invece previsto lo allargamento sul lato est fino a Piazza Solferino; fra via Garibaldi e via Corte d'Appello una piazzetta permette lo snodo a baionetta fra le due strade e dà il necessario sfogo al palazzo comunale.

Da piazza Solferino l'arteria si collega con il Corso Re Umberto per le comunicazioni dirette verso il sud e comprese nella fascia di influenza del Corso stesso.

Dall'altro lato di via Milano, la nuova via si apre a fianco della Galleria Umberto I, oltre la via della Basilica una deviazione a baionetta la porta sull'asse di via Porta Palatina ampliata e di qui si riallaccia verso est attraverso la via Palazzo di Città allargata alla piazza Castello e verso sud al sistema di strade a senso unico formato dalle vie S. Tommaso e Arsenale in salita e via XX Settembre in discesa.

In senso trasversale le vie Torquato Tasso e S. Domenico in andata e le vie Corte d'Appello e IV Marzo in ritorno formano una altra coppia di strade a senso unico che si riuniscono sulla piazzetta IV Marzo prima di arrivare all'incrocio principale della via Porta Palatina.

Il movimento locale è affidato alle strade urbane già esistenti che saranno in parte ritoccate e ampliate dai piani particolareggiati.

Da notare a questo riguardo che il prolungamento di via Cardinal Cagliero è da considerarsi come strada posta al servizio del nuovo mercato, e il corso XI Febbraio è da ritenersi come strada di servizio e di sosta necessaria nelle vicinanze del grande centro di smistamento.

La via XX Settembre nel tratto fra Corso Regina Margherita e la Piazza del Duomo con la sistemazione prevista perde la massima parte della sua importanza come

strada di traffico, e potrà essere sostituita da un passaggio secondario — anche semplicemente pedonale — con il vantaggio di rendere sempre più tranquilla e riservata la Piazza del Duomo.

#### LE PENETRAZIONI DEL GRUPPO DI PORTA SUSA

Questo gruppo di sistemazioni prevede nelle sue linee fondamentali un collegamento nord-sud fra il Corso Vinzaglio e il Corso Palestro, e un collegamento est-ovest fra via Duchessa Jolanda e la zona centrale.

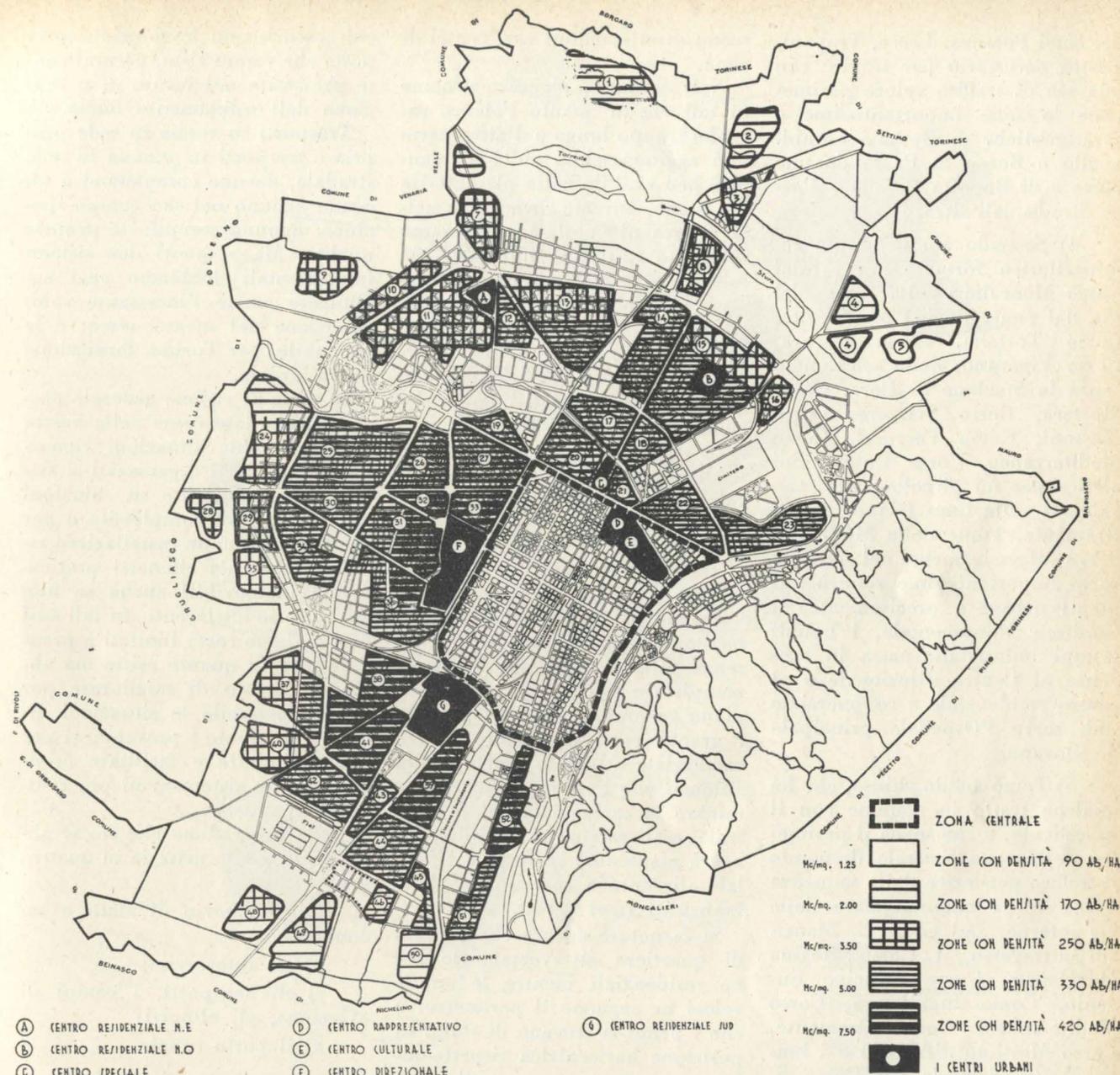
Per il primo problema erano state, nei tempi passati, tentate soluzioni a nord di via Cernaia le quali però incappavano in difficoltà dimostratesi quasi insormontabili.

La soluzione adottata dal piano regolatore prevede invece lo spostamento dell'innesto nella zona a sud di via Cernaia e cioè mediante la deviazione del traffico del Corso Vinzaglio prima della sua confluenza con la via Cernaia, ottenendosi così l'attraversamento della via Cernaia stessa con incrocio normale retto all'altezza di Corso Palestro e del suo previsto prolungamento in rettilineo.

Da ricordare che il corso Palestro, per l'allargamento di via Cigna, dovrà assumere caratteristiche di strada di traffico sempre più importante ed abbastanza veloce.

Il nuovo asse est-ovest viene creato sul prolungamento della via Duchessa Jolanda e segue la via Grandis ampliata, un nuovo tronco attraverso la Caserma della Cernaia, i giardini della Cittadella, via Promis e oltre, e rappresenta un valido raddoppio di alleggerimento del traffico della via Cernaia, anche in vista della nuova sistemazione della Stazione di Porta Susa.

Il sacrificio di parte dell'area della Caserma Cernaia e di parte della ex Scuola di guerra, rientra nelle rivendicazioni delle aree militari da parte del Comune di Torino. La sistemazione prevista permette di risolvere oltre al traffico anche il problema urgentissimo delle Scuole elementari e delle scuole medie inferiori e superiori della zona centrale di Torino.



Tav. n. 5 - La zonizzazione. Le zone residenziali e la loro densità.

#### LE TANGENZIALI DI ARROCCAMENTO

Le strade di arroccamento sono ottenute con successivi tratti di tangenziali che possono anche raccordarsi ad anello chiuso a formare una completa circoscrizione.

Queste vie importantissime dal punto di vista di un graduale frazionamento delle penetrazioni, hanno però il loro compito principale nella funzione di smistare al di fuori dell'attraversamento del centro — già congestionato dal traffico locale — la circolazione periferica e semiperiferica fra zone residenziali e fra queste e le zone industriali.

Già quasi in totale individuate nella tessitura attuale, le previsioni di progetto si limitano a tratti di raccordo e di completamento dettati dalla nuova organizzazione urbanistica fissata dal piano regolatore generale.

Nel loro complesso esse sono:

- 1) Strada tangenziale nuova oltre la Stura fra la strada di S. Mauro e quella per Caselle, creata per il servizio delle nuove zone industriali nord e delle zone residenziali organiche (tragitto casa-lavoro). Essa serve nel suo tratto ovest anche l'importantissimo impianto del nuovo autodromo.
- 2) Primo anello chiuso peri-

ferico formato successivamente dal Corso Moncalieri sulla destra del Po, dal nuovo ponte, via Botticelli, Corso Grosseto, Corso Cincinnato, Corso Telesio, Corso Brunelleschi, Corso Trapani, Corso Cosenza, Corso Giambone, sottopassaggio alla ferrovia del Lingotto, nuovo Corso Caduti sul Lavoro, nuovo ponte sul Po. Questo anello nei suoi tratti elementari serve tutte le zone più periferiche e sarà utilizzato per le comunicazioni dirette fra le zone industriali più importanti.

3) Tratto di tangenziale formante la corda di un settore del precedente anello e individuato

dai corsi Potenza, Lecce, Trapani. Tratto necessario per servire con una via di traffico veloce perimetrica le zone importantissime e caratteristiche di Borgata Campidoglio e Borgo S. Paolo da una parte e di Borgata Parella e Pozzo Strada dall'altra.

4) Secondo anello chiuso semiperiferico formato ancora dal Corso Moncalieri sulla destra del Po, dal ponte Regina Margherita, Corso Tortona, Corso Novara, Corso Vigevano, nodo selezionato sopra la Stazione di Dora, Corso Mortara, Corso Svizzera, Corso Tassoni, Corso Ferrucci, Corso Mediterraneo, Corso Unione Sovietica per un piccolo tratto, Cavalcavia sulla linea ferrata, Corso Bramante, Ponte delle Molinette. Serve successivamente nel suo percorso importantissime zone e impianti urbani e precisamente, il Cimitero Monumentale, i grandi gruppi industriali, passa in tangenza al Centro direzionale e al centro residenziale e commerciale sud, serve l'Ospedale principale S. Giovanni.

5) Terzo anello chiuso, che ha qualche tratto in comune con il precedente, e che segna il perimetro della zona centrale drenando il traffico periferico dalla sequenza a scacchiera quadrangolare delle vie interne. Dal Corso S. Maurizio attraverso il Corso Regina Margherita, Corso Principe Eugenio, Corso Inghilterra, Corso Mediterraneo, Corso Bramante, Corso Massimo d'Azeglio e i lungo Po si richiude sul Corso S. Maurizio. La sua funzione di circoscrizione al nucleo è accentuata dal fatto che l'anello serve perimetralmente il Centro Culturale, il Centro direzionale, il Centro residenziale sud.

#### LE COMUNICAZIONI INTERNE ASSI DI QUARTIERE

Proseguendo nello studio inteso a creare una gerarchia e una specializzazione nella rete stradale cittadina ci siamo anche fermati a definire quelle vie destinate a ricevere il traffico di piccolo cabottaggio non veloce ma intenso esistente fra una zona e le zone contigue, cioè a definire i cosiddetti « assi di quartiere » che uni-

scono direttamente i vari centri di zona.

Non staremo a elencare il nome di tali vie in quanto l'elenco sarebbe troppo lungo e d'altra parte non aggiungerebbe nulla a quanto è ben visibile nella planimetria del piano. Diremo invece che nella ricerca di questa rete abbiamo utilizzato tutti i grandi corsi già esistenti e non riservati dal piano a comunicazioni veloci (penetrazioni, arroccamenti), rete completata da assi stradali non alberati ma di sezione sufficiente e che già oggi sono preferiti dalla circolazione di questo tipo.

Le sistemazioni previste dal piano hanno puramente carattere locale (piccoli ampliamenti, eliminazione di strozzature, ecc.) o si limitano alla formazione ex-novo di tratti di collegamento indispensabili.

I piani particolareggiati potranno, con più utilità e maggiore aderenza alle condizioni effettive, completare quanto previsto dal piano generale e per esempio per i grandi corsi mantenere le tre carreggiate attuali o arrivare alla sistemazione limite opposta di eliminare la carreggiata veloce centrale realizzando un giardino lineare mantenute sempre le strade laterali lente a servizio dei lotti fabbricati (assi verdi).

Si fa notare ancora che gli assi di quartiere attraversano le zone residenziali mentre le strade veloci ne seguono il perimetro, e che i primi si trovano di solito in posizione baricentrica rispetto alle zone e raggruppano nella loro area d'influenza, la maggior parte degli impianti di pubblica utilità.

Un'ultima osservazione che richiameremo anche in seguito parlando del verde è data dalla ricerca di usare gli assi verdi come collegamento delle più ampie zone sistemate a giardini e parchi pubblici.

#### I TRASPORTI ORGANIZZATI

La rete dei trasporti organizzati con i problemi specifici e le necessità derivanti dai vari tipi di trasporto adottati si sovrappone alla grande maglia delle strade e la completa venendo a formare nel complesso una serie di interdipendenza fra l'una e l'altra da

cui scaturiscono le soluzioni proposte che vanno viste, naturalmente proiettate nel futuro e in funzione dell'ordinamento finale.

Trasporti su rotaia in sede propria e trasporti su gomma in sede stradale, devono completarsi a vicenda ognuno nel suo campo specifico, ognuno secondo le proprie qualità. Ma a questi due sistemi fondamentali dobbiamo oggi aggiungere anche l'incessante valorizzazione del mezzo aereo, e la probabile, per Torino, formazione di un'idrovia.

In tema di visione generale possiamo ricordare come nella nostra città parecchie situazioni riguardanti i trasporti organizzati si siano già cristallizzate in soluzioni che per la loro complessità e per l'importanza delle installazioni richieste sono da ritenersi praticamente inamovibili anche se non del tutto soddisfacenti. In tali casi non ci siamo certo limitati a prendere atto di quanto esiste ma abbiamo cercato di migliorare per quanto possibile le situazioni attuali e di creare i presupposti per ben delimitare e facilitare eventuali future sistemazioni più radicali e organiche.

Nella descrizione che segue abbiamo diviso la materia in quattro gruppi:

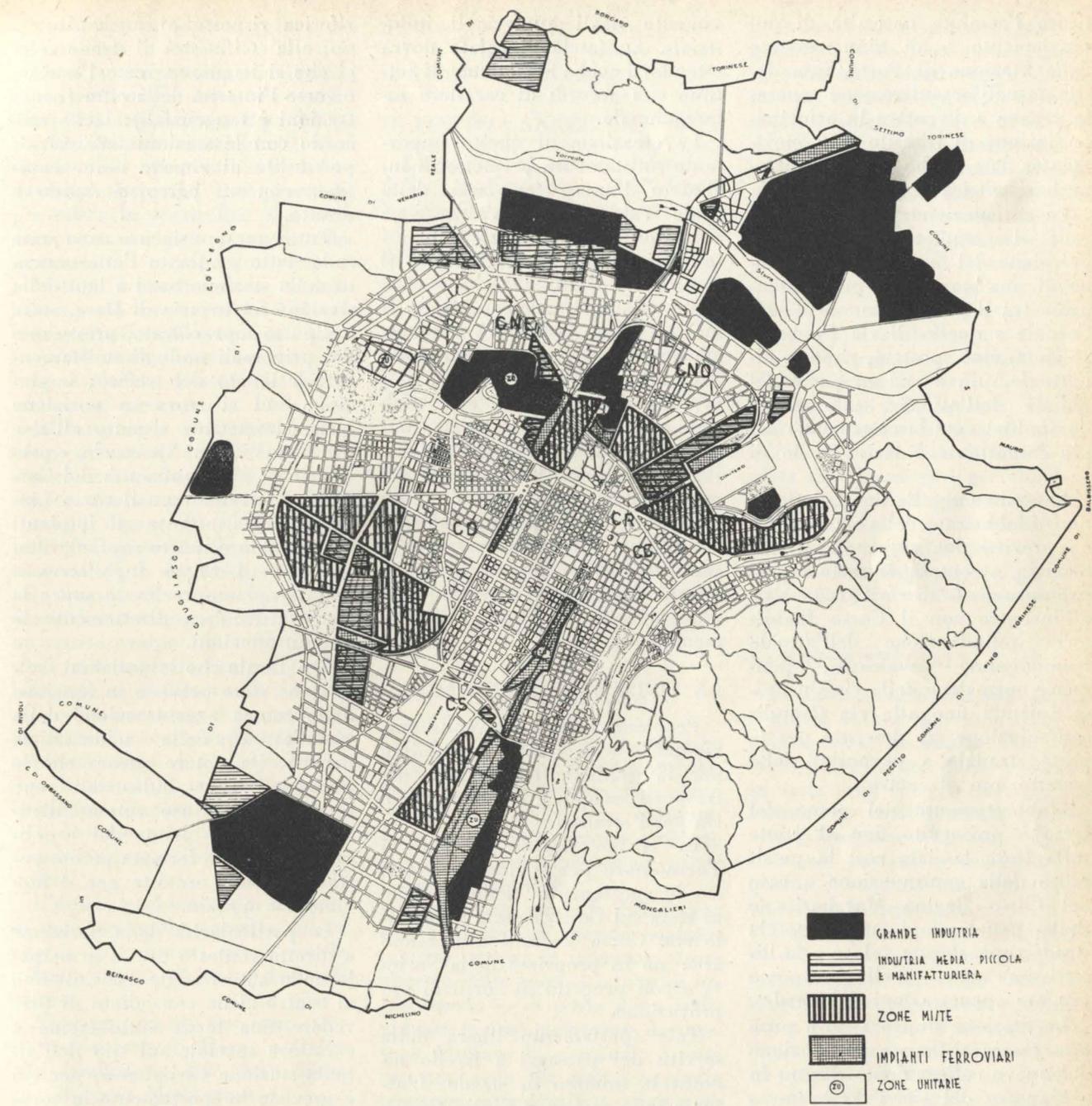
- le ferrovie di stato e secondarie;
- gli autoservizi;
- gli aeroporti, i campi di aviazione, gli eliporti;
- il porto canale.

#### LE FERROVIE DELLO STATO

Il problema ferroviario è appunto uno di quelli che deve essere studiato con visione realistica sia in seguito ai recenti importantissimi lavori eseguiti nel dopo guerra e sia per il tipo delle installazioni difficili a spostarsi.

La Stazione di Porta Nuova che avrebbe potuto essere portata forse in posizione più corretta è ormai fissata al posto primitivo e sarebbe oggi un'utopia il prevederle lo spostamento anche in un piano regolatore a lunga scadenza.

D'altra parte Porta Nuova innestata come è quasi al baricentro della città soddisfa tutta quella parte di movimento passeggeri che fa capo con treni direttissimi



Tav. n. 6 - La zonizzazione. Le zone industriali e le zone miste.

e internazionali a Torino. Rimane però allo stato potenziale la possibilità di abbassare completamente il piano del ferro (seguendo in questo l'esempio di altre città straniere, caratteristico quello di New York) e sfruttare l'ampissima superficie risultante per una sistemazione organica di altro tipo.

Per questa ragione la zona di Porta Nuova perfettamente delimitata dalle strade perimetrali. (Corso Vittorio, via Nizza, via Agrigento, Cavalcavia di Corso Dante, via Chisone, via Sacchi) è

stata definita del tipo Z.U., cioè di zona che debba rimanere allo stato e con la destinazione attuale, e una sua eventuale futura trasformazione debba avvenire con piano unitario e organico secondo le condizioni che verranno in quell'epoca ad affermarsi.

Lo stesso tipo di zona Z.U. è stato fissato dal piano per l'area oggi occupata dalla Stazione di Smistamento della quale sarebbe pure opportuno provvedere allo spostamento in territorio più a sud, da definirsi in sede di piano intercomunale. In questa zona pe-

rò, limitata dal Cavalcavia di Corso Bramante, dalla via Nizza, dal Cavalcavia di via Onorato Vigliani, dal corso Plinio, via Pio VII e via Giordano Bruno, sono incluse anche aree non appartenenti all'Amministrazione ferroviaria ma che hanno una destinazione strettamente legata con lo smistamento (industrie, mercati, ecc.) ed è prevedibile perciò che uno spostamento degli impianti ferroviari porti anche un contemporaneo spostamento delle attività private a essi connesse.

Il piano però non può dimen-

ticare l'assoluta necessità di potenziamento e di rinnovamento della Stazione di Porta Susa destinata nell'organizzazione generale urbana a diventare la principale stazione di transito e di movimento, data anche la sua posizione baricentrica rispetto alla città.

La sistemazione progettata prevede il completo abbassamento del piano del ferro e la costruzione di una stazione a ponte compresa fra il prolungamento di via Cernaia e quello di via Duchessa Jolanda, cioè spostata, rispetto all'attuale, più a sud su parte del sedime dell'attuale scalo merci da abolirsi data la costruzione del più importante e vicino scalo di S. Paolo.

Lateralmente alle due fronti del nuovo fabbricato della stazione sono previsti due ampi piazzali di servizio, e contemporaneamente il prolungamento di via Cernaia sino all'incontro con il Corso Inghilterra (eliminazione dell'attuale scomodissimo cavalcavia; pendenze normali) e della via Duchessa Jolanda fino alla via Grandis con soluzione già descritta per la parte stradale a proposito delle penetrazioni al centro.

L'abbassamento del piano del ferro è proseguito fino al ponte sulla Dora lasciata così la possibilità della continuazione a raso del Corso Regina Margherita e delle penetrazioni attraverso la strada sopraelevata veloce e la dirrettissima per Caselle-Aeroporto (vedere «penetrazioni dal nord»).

La Stazione di Dora deve pure essa essere sistemata in funzione del nuovo collegamento diretto in soprappasso dei Corsi Vigevano e Mortara, ma la sua posizione planimetrica non varia, come non varia la Stazione di Stura per quanto riguarda il movimento dei viaggiatori.

La Stazione di Stura però deve acquistare maggiore importanza per quanto riguarda il movimento merci data la creazione delle nuove vaste zone industriali nel nord di Torino al confine con Settimo. A tale scopo è stata vincolata una ampia superficie compresa fra la Statale Padana Superiore e la ferrovia per Milano da destinarsi a Stazione di smistamento nord e scalo merci in testa a un vasto piazzale per il parcheggio e il mo-

vimento degli autoveicoli industriali. La fascia vincolata dovrà estendersi anche in Comune di Settimo con accordi di carattere intercomunale.

La creazione di questo importante smistamento permette di includere l'area ferroviaria dello Scalo Valdocco in un'altra zona Z.U. che comprende gli impianti industriali oggi esistenti presso il centro di Torino.

Sul piano è stato indicato il nuovo Scalo S. Paolo problema già impostato e deliberato dalla Amministrazione ferroviaria e nella zona d'influenza di esso sono state previste, com'è naturale, ampie aree destinate all'industria.

L'ultima considerazione da fare in materia è la possibilità, tenuta presente nel piano, del raddoppio dei binari di corsa colleganti le stazioni situate ai limiti esterni della città, agevolata così una soluzione di carattere prettamente ferroviario.

## LE FERROVIE SECONDARIE

Problema questo una volta gravissimo e oggi ridotto al minimo per la graduale sostituzione dei trasporti secondari su binario con trasporti stradali.

In Torino rimane soltanto la Torino-nord per la quale è previsto lo spostamento della stazione di testa sul Corso Emilia all'angolo con Corso Vercelli utilizzando aree già in proprietà della Società e con progetto in corso di approvazione.

Tale spostamento libera dalla servitù dei passaggi a livello un notevole numero di strade. L'attuale sede di Corso Giulio Cesare è lasciata per altre iniziative a carattere commerciale e residenziale.

## GLI AUTOSERVIZI

Il sempre crescente sviluppo degli automezzi stradali come servizi di linea e come servizi interurbani a breve raggio di azione ci ha spinto a suddividere le autostazioni in due capilinea uno a nord e uno a sud destinati a raccogliere le provenienze dei due principali settori di movimento.

La posizione dei capilinea è stata dettata da diverse esigenze: centrale rispetto alla città ma pe-

riferica rispetto al nucleo interno; alla confluenza di strade veloci che si irradiano verso l'esterno e verso l'interno della città (penetrazioni e tangenziali); facile raccordo con le stazioni ferroviarie; possibilità di riunire i due capilinea con un percorso rapido e diretto.

Tutte queste esigenze sono state soddisfatte mediante l'attestamento della stazione nord a lato della stazione ferroviaria di Dora, sotto l'eliporto sopraelevato, presso uno dei principali nodi di smistamento selezionato del traffico; la stazione sud si trova in posizione quasi simmetrica rispetto all'asse di Corso Vittorio Emanuele, e precisamente alla confluenza del Corso Mediterraneo con il corso Leone, pure sottostante gli impianti del secondo eliporto sopraelevato.

L'asse di Corso Inghilterra e della strada sopraelevata sopra la ferrovia riunisce direttamente le due autostazioni.

È naturale che le posizioni scelte siano state previste in funzione della futura organizzazione della viabilità e della zonizzazione urbana. Da notare ancora che le principali zone industriali sono servite, dalle linee automobilistiche in arrivo, prima del capolinea, e apposite fermate perciò potranno essere previste per il movimento operaio.

Le particolarità della posizione a diretto contatto con il principale nodo autostradale e vicinissimo al centro ci ha consigliato di prevedere una terza autostazione a carattere speciale sul sito dell'attuale stazione Ciriè-Lanzo per cui è previsto lo spostamento in corso Emilia. La differenza di livello esistente fra il corso Giulio Cesare e il corso Vercelli permette un completo sfruttamento del piano seminterrato e del piano terreno dove potrebbe essere sistemata anche l'autostazione dei servizi di linea che potranno però sempre avere semplici fermate in punti più centrali della città, seguendo in parte quanto avviene oggi.

## GLI AEROPORTI, I CAMPI DI AVIAZIONE, GLI ELIPORTI.

La maggior parte di questi problemi esulano dal piano regolatore generale del territorio comunale

per entrare in sede di piano intercomunale.

Data la sempre maggior specializzazione degli aeroporti e dei campi di aviazione, e data la necessità di non intralciare i vari servizi con elementi estranei e dannosi si rende indispensabile prevedere la possibilità di attrezzare la nostra città in modo adeguato.

Fissato e realizzato a Caselle l'Aeroporto commerciale è da ritenere che il traffico aereo di linea su quel campo assuma uno sviluppo tale da giustificare le installazioni previste.

Rimangono a soddisfare le esigenze industriali (collaudo, prove, esperienze) per cui è stato previsto di mantenere ancora in efficienza il campo di volo industriale di Collegno; le esigenze del turismo aereo e dei trasporti a piccolo raggio di azione (aerotaxi) dovrebbero essere soddisfatte da un nuovo campo sito nelle immediate vicinanze di Torino, probabilmente in territorio di Grugliasco, o in mancanza di questo e se mancasse lo scopo industriale ancora sul campo di Collegno; e infine le necessità militari normali di tempo di pace potrebbero essere disimpegnate dal campo della Venaria riportato all'efficienza primitiva.

L'unico problema da risolvere in sede comunale è quello che riguarda gli eliporti per i servizi a breve raggio d'azione degli elicotteri.

Ne sono previsti due, uno presso la stazione di Dora, e l'altro alla confluenza del corso Leone con il corso Mediterraneo.

Tutti e due sono posti su piattaforma sopraelevata e sotto di essi sono sistemate l'autostazione nord e l'autostazione sud, in modo da permettere l'immediato cambio di veicolo.

In posizione abbastanza centrale rispondono tutti e due alle esigenze del volo angoli d'involò e di atterraggio intorno ai 30°, spazio libero circostante, lunghezza delle piste da 200 a 300 metri — e dal punto di vista planimetrico sono posti alla confluenza di importantissimi assi stradali veloci che si irradiano nelle principali direzioni e permettono rapidi spostamenti a terra onde non

perdere in percorsi lenti o inutili il vantaggio di tempo acquistato nel viaggio aereo.

## IL PORTO CANALE

La possibilità ancora potenziale della realizzazione dell'idrovia Venezia-Lago Maggiore-Svizzera con derivazione verso Torino, ci obbliga anche a prevedere e tenere in considerazione la sistemazione del porto canale. Esso non compare nel piano in quanto il progetto dell'idrovia lo prevede in territorio di Settimo a nord est delle nuove grandi zone industriali sistemate oltre Stura.

L'unica opera interessante il piano regolatore di Torino è il vincolo verde agricolo posto su un cerchio di m. 400 di diametro a cavallo dell'autostrada tangenziale di nord est in previsione di uno snodo di derivazione verso il porto-canale.

### Cap. IV

## La zonizzazione

Con la zonizzazione entriamo nella suddivisione funzionale della superficie compresa nel piano regolatore; suddivisione coerente, è naturale, con quanto previsto per l'organizzazione sociale e per le linee di traffico.

Il principio generale di far scorrere le strade di grande comunicazione interna in tangenza al perimetro delle zone — e non di attraversarle — ci porta già a individuare le aree elementari destinate a formare la «zona»: i suoi caratteri e la sua posizione nella tessitura organizzativa urbana ne definiscono contemporaneamente la funzione; e dalla funzione derivano le principali sistemazioni interne.

Il nostro lavoro è così perfettamente conseguente e nello stesso tempo interdipendente in quanto non è la strada di traffico a delimitare a priori la zona come non avviene il viceversa, ma l'ordinamento totale della città nasce contemporaneamente in tutte le sue funzioni tenuto conto di tutti i fattori determinanti.

La previsione della soluzione definitiva da ottenersi per mezzo dei piani particolareggiati ha permesso una speciale e convenziona-

le indicazione di piano regolatore generale. Nella planimetria, infatti, sono state tenute come strade interne soltanto quelle effettivamente esistenti e aperte al traffico o quelle ritenute indispensabili per la principale circolazione di zona; le altre non sono state confermate. Con questo non intendiamo annullare completamente il reticolo previsto, ma non attuato, dal vecchio piano regolatore; intendiamo soltanto affermare che il piano particolareggiato ne terrà o meno conto a seconda delle effettive esigenze che in detta sede verranno a manifestarsi. Diamo così la massima libertà di manovra e la possibilità di una completa rilottizzazione (perfettamente aderente alla legge urbanistica) onde si possa formare senza inutili legami o pesanti pastoie e dove non siano impegni assoluti preesistenti, il volto della nuova Torino.

## I CENTRI SPECIALI

La città attuale non può vivere e quella futura non può avere la spinta vitale necessaria, con l'attuale unico centro esteso e diluito su vasta area (piazza Castello, via Roma, via dell'Arsenale e loro zone d'influenza diretta) con situazione confusa e mancante di quella differenziazione delle attività oggi indispensabile.

D'altra parte il notevole aumento della popolazione e conseguentemente della superficie della città settecentesca al nuovo organismo del xx secolo porta alla necessità di spezzare e di moltiplicare i centri specializzati e nello stesso tempo di riunirli funzionalmente fra loro sia attraverso la sequenza delle zone e sia materialmente per mezzo di facili percorsi di arroccamento.

La presenza poi nel centro cittadino e in particolari posizioni nevralgiche di impianti anacronistici, oggi completamente fuori posto e sorpassati dal punto di vista funzionale, ci permette di individuare e delimitare le estese superfici che possono — con procedimento di permuta, di esproprio e di rilottizzazione — essere rese libere e subire il processo di organizzazione necessario a trasformarle.

Il fatto poi che in gran parte

gli impianti a cui abbiamo accennato siano posti su aree demaniali non è elemento negativo. L'unica sede giuridica e legalmente riconosciuta per proporre rivendicazioni o permutazioni di aree demaniali è appunto il piano regolatore, opera di ampio respiro, di organizzazione generale, di coordinamento delle attività, in vista di miglioramento delle condizioni sociali di un importante gruppo di popolazione.

Anche nell'articolare i nuovi centri principali di vita abbiamo seguito il concetto base del sistema stellare già altrove affermato.

#### IL CENTRO AULICO E RAPPRESENTATIVO

L'attuale centro (Piazza Castello, via Roma, e immediate adiacenze) ha sempre avuto e acquista ancora più il carattere di centro aulico e rappresentativo della città, ampiamente giustificato dalle tradizioni, dall'importanza storica e dall'imponente gruppo monumentale che in esso si addensa.

#### IL CENTRO CULTURALE

La vasta zona che si trova a est di Piazza Castello ed è compresa fra la via Po e il corso S. Maurizio ha già un'importante gruppo di costruzioni caratteristiche: il Teatro Regio — ora distrutto — l'Archivio di Stato, l'Università degli Studi, il Teatro Vittorio — ora Auditorium —, gli impianti della Rai, parecchie scuole di ordine secondario professionale e superiore.

In questa zona poi vi sono aree appartenenti all'ex Demanio della Corona con costruzioni in parte danneggiate notevolmente dalla guerra, in parte inutilizzate e difficilmente trasformabili (scuderie, camerate per militari di guardia, depositi, ecc.); vi sono aree date in uso all'autorità Militare (ex Distretto) in cui le costruzioni sono pure notevolmente danneggiate; vi sono infine aree e impianti vetusti e in pessimo stato di manutenzione in proprietà del demanio Militare (Caserma d'Azeglio con maneggio e Caserma Carlo Emanuele).

Data la sua posizione centrale ma tranquilla e fuori dalle grandi direttrici di traffico, data la sua

tradizione e data la massa di impianti già esistenti, la zona è destinata a centro culturale, e la sua sistemazione è stata segnata nel piano regolatore in modo abbastanza particolareggiato perchè derivata dal progetto vincitore (arch. Annibale Rigotti) di un pubblico concorso appositamente bandito.

Nella zona sono previsti: l'Archivio di Stato e il Teatro Regio affacciati su una nuova piazzetta ricavata sul vecchio e ormai quasi completamente distrutto cortile del Castellamonte; la Biblioteca nazionale a cavallo fra via Verdi e la nuova via alla Mole a est del prolungamento di via Vico, su area in parte comunale e in parte demaniale; la nuova sede del Palazzo delle Esposizioni di arte sull'area della caserma Arimondi in parte distrutta; la nuova sede dell'Università — Facoltà Umanistiche — sull'area dell'ex Caserma D'Azeglio in massima parte distrutta; l'ampliamento delle scuole medie professionali e dei licei classici; l'ampliamento e la creazione ex-novo di scuole elementari e di asili infantili su aree in parte demaniali e in parte private. Nella sistemazione sono pure previsti alcuni ampliamenti di strade secondarie chiaramente indicati nella planimetria.

#### IL CENTRO DIREZIONALE

A cavallo di Corso Vittorio Emanuele e compresa fra i corsi Ferruccio e Inghilterra importantissimi assi cittadini, è stato sistemato il nuovo centro direzionale della città che si spinge verso sud fino alla via Osasco e alla via S. Paolo, e a nord fino alla via Cavalli.

Esso è destinato a contenere le principali attività direzionali pubbliche e private della città specialmente per quanto riguarda i complessi di uffici, le sedi di istituti bancari e di grandi società industriali, e commerciali, le direzioni generali delle amministrazioni dipendenti dallo stato.

Dovrebbe insomma rappresentare la nuova city della nuova Torino, situata in posizione baricentrica rispetto alla città futura contigua alla stazione ferroviaria di Porta Susa prevista di grande importanza, in comunicazione di-

retta per mezzo di strade di comunicazione veloce con l'aeroporto, gli eliporti, le autostazioni, la stazione ferroviaria di Porta Nuova.

In questo centro una parte non indifferente sarà riservata alla residenza collettiva, ai complessi alberghieri, ai locali di divertimento e di ritrovo.

In tangenza al centro direzione è previsto il nuovo grande parco urbano (area attualmente occupata dalle Carceri e dalle officine ferroviarie) dove potranno trovare posto in costruzioni isolate, e opportunamente disposte in modo da non precludere le visuali verdi, i servizi pubblici e gli impianti di pubblica utilità necessari alla popolazione stabile della zona (asili infantili, scuole elementari, ecc.).

#### IL CENTRO RESIDENZIALE-COMMERCIALE SUD

Limitato dalla via Tirreno, dai corsi Unione Sovietica, Sebastopoli, G. Agnelli, dalla via Caprera e dal corso Orbassano, cioè al baricentro della principale espansione sud a carattere residenziale, servito in tangenza da assi di comunicazione veloce e da questi collegato con il centro direzionale, in area oggi occupata da un gruppo di caserme che dovrebbero essere trasferite in posizione più consona con i moderni sistemi di alloggiamento è di addestramento militare, sorge il nuovo centro sud.

Esso conserverà in notevole parte il carattere residenziale a cui si abbina con pari valore la funzione commerciale.

I fabbricati per uffici, i grandi magazzini di vendita, gli alberghi di permanenza, i locali di ritrovo e di divertimento principali perciò si alterneranno ai fabbricati destinati esclusivamente alle abitazioni.

Anche qui la presenza di una vasta superficie destinata a parco pubblico (l'attuale piazza d'armi) permette di installarvi nell'interno in fabbricati isolati nel verde i servizi di pubblica utilità necessari agli abitanti della zona.

#### I CENTRI RESIDENZIALI-COMMERCIALI NORD-EST E NORD-OVEST

Fanno equilibrio al centro più sopra descritto e hanno più o meno gli stessi caratteri funzionali.

Essi accentrano le attività dei settori nord della città che oggi, e per un certo periodo di anni ancora, sono abbastanza nettamente divisi da impianti ferroviari, industriali, e speciali.

I limiti di questi centri sono: nord-est: Via Puccini, via Cruto, via Sempione, via Mercadante; nord-ovest: Corso Lombardia, via Borgaro, via Quadrone, corso Potenza, via Foligno.

Essi sono posti al baricentro di zone già popolate e ricche di attività, ma destinate a uno sviluppo e a una saturazione completa.

#### CENTRO SPECIALE DI PIAZZA DELLA REPUBBLICA

Gli isolati affacciati a nord sulla Piazza della Repubblica e quelli che costeggiano a ovest il primo tratto di Corso Giulio Cesare danno vita a un centro tradizionale (vecchi mercati di Porta Palazzo) di grande importanza, che nella nuova organizzazione urbana dovrà trasformarsi e assumere la funzione di un nucleo di movimento e di commercio particolari. La prima funzione è giustificata dalla posizione posta a cavallo del tridente formato dalle tre principali penetrazioni dal nord (Corso Vercelli, Giulio Cesare e via Priocca); la seconda dalla tradizione che vuole in sito il più grande mercato a carattere urbano.

La già ricordata autostazione prevista sulla sede dell'attuale stazione delle Ferrovie Nord, ne accentua il carattere.

Per la sistemazione dei nuovi centri il piano regolatore generale demanda integralmente ai piani particolareggiati, in essi infatti non si prevede alcun limite di cubatura e nessuna installazione di pubblica utilità, per essi le strade di lottizzazione possono anche variare completamente (essendo il transito principale garantito dalle vie a circolazione veloce scorrenti alla periferia o nell'interno), entro il loro perimetro la riottizzazione deve essere completa. La loro sistemazione dovrebbe avvenire in regime di completa libertà e unità d'azione da parte dell'Amministrazione comunale (e la grande massa di terreni demaniali facilita la soluzione del tema) ottenibile soltanto con un piano

particolareggiato plani-volumetrico.

Nel piano regolatore generale sono previste solamente in linea di massima le aree destinate al verde pubblico, aree nelle quali, ripetiamo, è possibile impiantare qualche servizio di pubblica utilità purchè isolato e mantenuta sempre la preponderanza assoluta del verde.

Nel calcolo della popolazione la densità è stata prevista in 330 ab/ha considerando in essa soltanto la popolazione stabile e non quella fluttuante ivi concentrata in ben maggior quantità, per ragioni di lavoro.

#### LA ZONA CENTRALE

È stata definita come «zona centrale» la parte più vecchia della città e quella più intensamente fabbricata. Essa è limitata a nord dal Corso Regina Margherita, a ovest dai corsi Principe Oddone, Inghilterra e Castelfidardo, a sud dal corso Mediterraneo, dalla via Camogli e dal corso Bramante, a est dal fiume Po.

La giustificazione della delimitazione della zona centrale è puramente funzionale: si tratta di una zona completamente costruita sia pure in epoche diverse e non con caratteri unitari, con pochissime aree ancora edificabili, già attrezzata da impianti di pubblica utilità delimitati e costruiti negli anni passati, zona che non può essere modificata se non con un lentissimo e sminuzzato lavoro di sistemazione locale, zona che ha una sua completa economia equilibrata, che subirà soltanto in un lungo periodo di anni la naturale evoluzione; zona cioè che non giustifica interventi di piano regolatore generale ma che deve essere oggetto di tanti piani particolareggiati di sistemazione — o anche semplicemente di piani di isolato — da farsi quando se ne presenti l'occasione o la necessità.

Di amplissima superficie (ha 987) fittamente abitata (ab. 240 mila) essa è contornata, come si nota, dal più ristretto anello delle grandi tangenziali che ne smistano il traffico perimetrale, ed è attraversata in direzione nord-sud ed est-ovest dalle penetrazioni al centro già in altra parte descritte.

Opera di grande importanza

stradale nell'interno del perimetro è l'apertura della penetrazione principale dal nord ottenuta mediante l'ampliamento delle vie Bellezia e Botero che sboccando in piazza Solferino si riallacciano all'asse di Corso Re Umberto.

Un'altra opera in parte stradale, in parte di bonifica e in parte di sistemazione architettonico-ambientale è quella relativa alla zona delle Torri Palatine già oggetto di piano particolareggiato di ricostruzione (P.R.).

Come pure attinenti ad altri piani di ricostruzione approvati sono sistemazioni particolari, più o meno limitate, e già descritte.

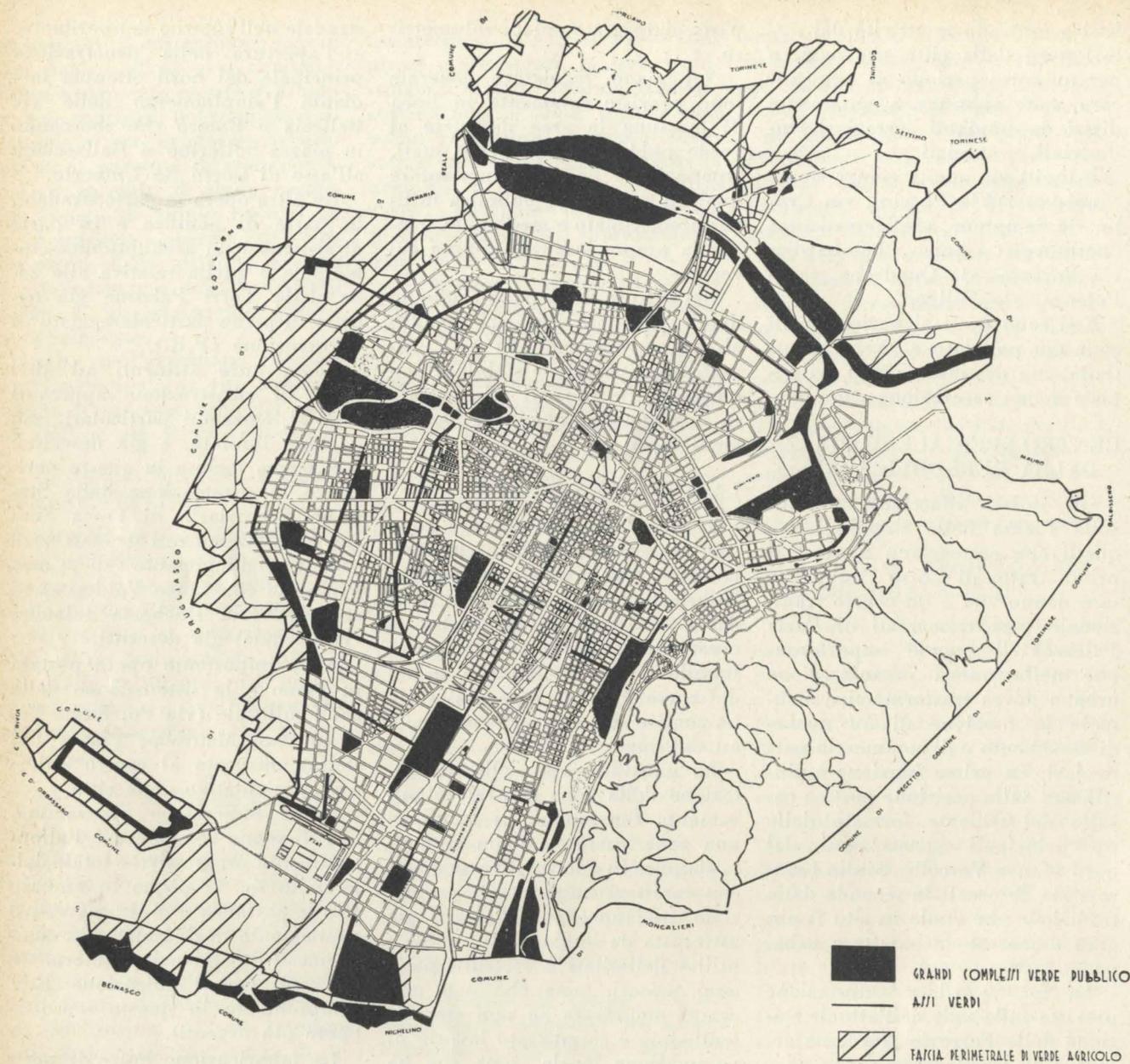
È anche inclusa in questo perimetro la sistemazione della Stazione Ferroviaria di Porta Susa con gli allacciamenti stradali nord sud (congiungimento di Corso Vinzaglio con Corso Valdocco) ed est-ovest (via Duchessa Jolanda, via Cernaia) già descritti.

Altra importante opera portata in piano è la sistemazione della zona culturale (via Po, fiume Po, Corso San Maurizio, Piazza Castello) affiancata al centro aulico e rappresentativo della città.

Unica indicazione programmatica di piano regolatore è l'allontanamento progressivo e totale delle industrie — poche in numero e in importanza — e il progressivo risanamento degli isolati più compromessi da costruzioni interne (e le zone con l'indicazione R.S. comprendono in questo senso le opere più urgenti).

La fabbricazione entro il perimetro indicato non ha un indice specifico — stabilito invece per le altre zone — ma la sua fabbricazione nel caso di lotti singoli a completamento di isolati esistenti segue i disposti del regolamento edilizio, e nel caso di sistemazioni di una certa importanza — isolato, gruppo di isolati — seguirà le indicazioni di piano particolareggiato.

Esse dovranno sottostare alle disposizioni che volta per volta verranno prese di concerto con l'Amministrazione comunale al fine di attrezzare completamente la zona dei servizi di pubblica utilità ancora mancanti, delle aree libere da destinarsi a parcheggio, delle aree da destinarsi a verde di cui sente ora la deficienza.



Tav. n. 7 - Lo schema dei grandi parchi urbani e i collegamenti verdi.

Entro il perimetro indicato poi sono segnate zone soggette a vincoli edilizi particolari: si tratta sempre di vincoli già esistenti che sono convalidati e confermati da nuovo piano regolatore (V.I.; V.L.; P.A.; ecc.).

### LE ZONE RESIDENZIALI

Nello studio organizzativo delle zone residenziali si può definire in un primo esame una suddivisione di carattere generale e che potrebbe indicarsi «di posizione». Questa suddivisione porta a quattro grandi complessi.

Il primo è costituito dal vecchio centro urbano, completamente

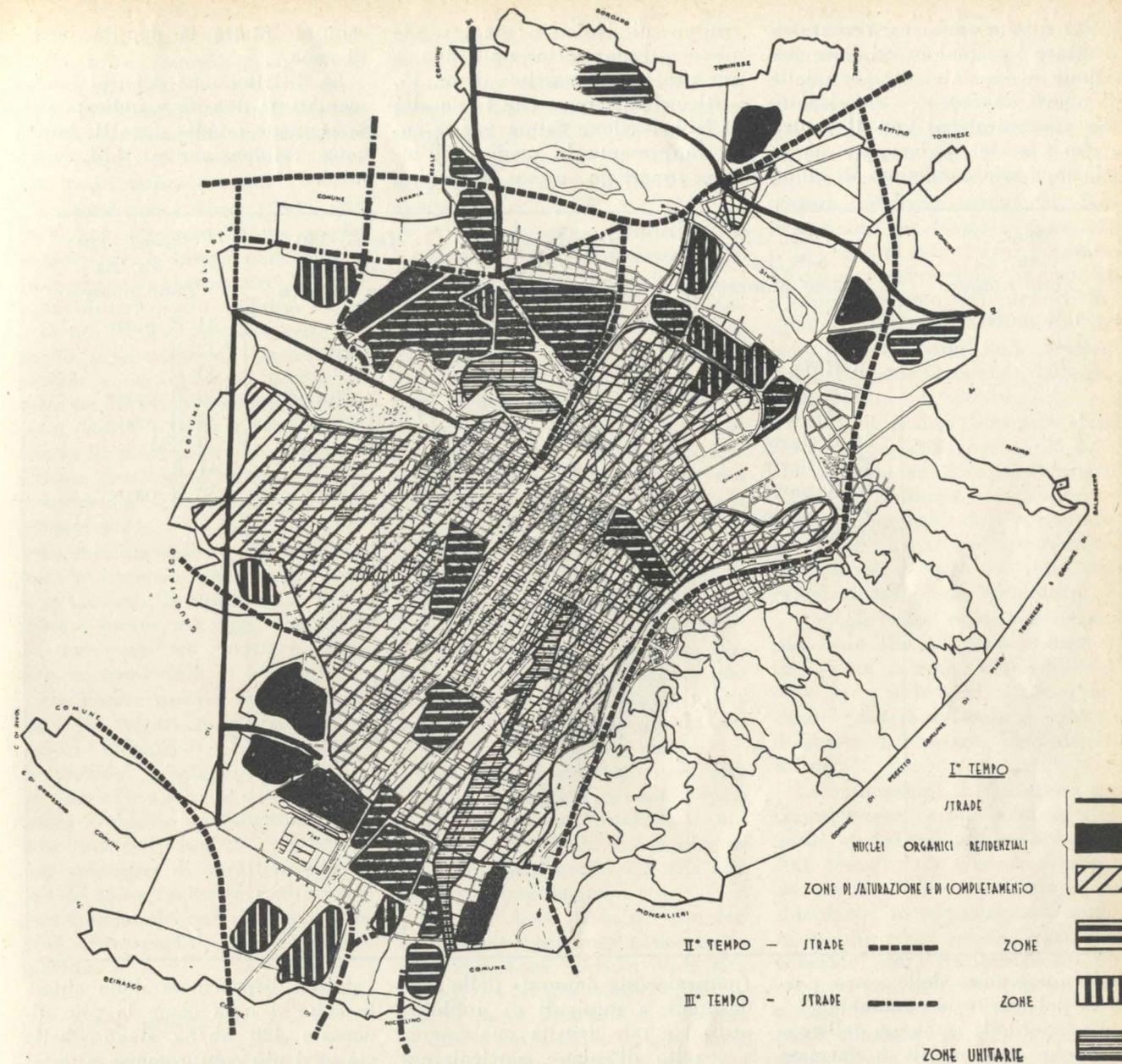
compromesso, per il quale esistono problemi diversi inerenti al risanamento, alla viabilità e all'estetica ambientale, e per il quale non è possibile prevedere un'attrezzatura adeguata se non a seguito di importanti demolizioni quanto mai problematiche e già a priori in massima parte inattuabili senza compromettere l'impianto economico preconstituito.

Il secondo complesso è dato dalla zona anulare compresa fra il centro e l'anello delle grandi tangenziali (all'incirca il perimetro del vecchio piano regolatore) in cui la zonizzazione è in parte compromessa, ma è possibile ancora, sia pure con provvedimenti dila-

zionati nel tempo come l'allontanamento delle industrie, prevedere e provvedere a una completa attrezzatura.

Il terzo complesso rappresenta la zona esterna al precedente anello fino al confine del territorio comunale, dove la zonizzazione potrà avere il massimo effetto perchè le aree sono ancora libere e la destinazione delle singole aree potrà costituire un vincolo già fin d'ora operante allo scopo di ottenere la formazione di quartieri organici isolati.

Il quarto è rappresentato dalla zona oltre Po e collinare che per la sua natura speciale è opportuno fare oggetto di studio a sè



Tav. n. 8 - I tempi di attuazione del piano regolatore.

stante e completamente diverso da quello della zona pianeggiante.

Come indicazione generale è da notare che nelle zone residenziali, come d'altronde anche per le altre, non ci siamo mai soffermati — se non dove era strettamente necessario — alla risoluzione dei particolari di suddivisione in isolati e di lottizzazioni, ma abbiamo soltanto enunciato vincoli e limiti lasciando il compito della progettazione vera e propria ai piani particolareggiati da farsi in un secondo tempo.

Altra indicazione di carattere generale è quella che riguarda i pubblici servizi e impianti che sono oggi indispensabili in una

comunità di persone, previsti separatamente in tutte le zone che così assumono il carattere — in seguito maggiormente potenziato — di cellule urbane ad ampliamento controllato e limitato e autosufficienti.

Nelle zone residenziali è di regola bandita ogni costruzione industriale. È fatale e d'altronde anche necessario che dovrà esservi un periodo intermedio in cui le industrie esistenti dovranno essere tollerate; ma ogni sforzo dovrà essere fatto da parte dell'Amministrazione comunale per il loro trasferimento nelle zone allo scopo attrezzate.

Già nel tracciamento delle gran-

di direttrici di penetrazione e di arroccamento abbiamo tenuto presente la convenienza di isolare unità il più possibile omogenee, di ampiezza sufficiente a permettere la creazione e la saturazione dei necessari servizi e degli impianti di pubblica utilità, e già allo stato attuale — almeno potenzialmente — aventi caratteristiche uniformi.

Le zone residenziali risultano così servite perifericamente da strade di grande comunicazione e nel loro interno dovrà penetrare soltanto il traffico a esse direttamente connesso, realizzato così uno dei principali postulati della moderna organizzazione urbanistica.

Per queste zone si è cercato di sfruttare i terreni in migliore posizione — specialmente per quelle di nuovo impianto — sia rispetto alle comunicazioni con il centro e con i nuclei di lavoro e sia in relazione alle condizioni di clima

gruppo di isolati, comprese le mezze strade perimetrali fino a una profondità massima di m. 15. Ricordiamo pure che la densità di fabbricazione fissata per la zona rappresenta la media sull'intera superficie presa in esame

sempre intatta la densità media di zona. La distribuzione dei tipi fondamentali di densità è indicata nella seguente tabella dove R, indica zona residenziale e R.M. zona mista:

Dens. 90 ab./ha Zone numero	Dens. 170 ab./ha Zone numero	Dens. 250 ab./ha Zone numero	Dens. 330 ab./ha Zone numero	Dens. 420 ab./ha Zone numero
4 R parte	1 R	7 R parte	12 R	31 R parte
5 R	2 R	8 R	13 R parte	32 R
	3 RM	9 R	14 R	33 R
	4 R parte	10 R	15 R parte	36 R parte
	7 R parte	11 R	17 RM	38 R parte
	24 R parte	13 R parte	18 RM	39 RM
	25 R parte	15 R parte	19 R	41 R
	48 R parte	16 R	19 bis RM	52 R parte
	49 R parte	24 R parte	20 RM	
	50 R	28 R	21 RM	
		29 R	22 RM	
		35 R	23 RM	
		37 R parte	25 R parte	
		38 R parte	26 R	
		40 R	27 R	
		45 R	30 RM	
		48 R parte	31 RM	
		49 R parte	34 RM	
			36 R parte	
			36 RM	
			37 R parte	
			42 R	
			43 R	
			44 R	
			46 R	
			51 R	

e di microclima delle varie porzioni del territorio comunale.

La base della tipologia delle varie zone residenziali è formata dalla densità di popolazione che, come abbiamo già visto nell'impostazione teorica, è direttamente collegata alla densità di fabbricazione. I tipi fondamentali sono dunque:

densità di popolazione ab./ha.	densità di fabbricazione mc./mq.
90	1,25
170	2,0
250	3,5
330	5,0
420	7,5

Ricordiamo, come già detto, che la superficie da prendere come base per il computo della cubatura è secondo i casi che si possono affacciare, il singolo lotto di terreno, l'isolato urbano, il

(naturalmente depurata delle aree destinate a impianti di pubblica utilità) e tale densità può essere, a seguito di piano particolareggiato, consolidata in modo diverso a seconda delle caratteristiche di ciascun lotto — principio, della trasferibilità della cubatura — purchè su ogni lotto non vengano mai sorpassati i massimi assoluti seguenti:

densità di popolazione ab./ha.	densità max. di fabbricazione mc./mq.
90	3,5
170	5,0
250	7,5
330	9,0
420	11,0

È naturale che a ogni aumento di densità fabbricativa su determinati lotti, debba corrispondere una proporzionale diminuzione su altri lotti, in modo da mantenere

Dalla disposizione delle singole zone si nota come le più adensate 420 ab/ha siano quelle già oggi più compromesse e quasi completamente fabbricate. Esse formano tre gruppi principali:

gruppo sud: polarizzate intorno al nuovo centro residenziale-commerciale (zone n. 38, 39, 41);

gruppo ovest: polarizzate intorno al nuovo centro direzionale (zone n. 31 parte, n. 32, n. 33, n. 36 parte);

gruppo sud-est: la zona 52 che si appoggia in tangenza all'asse di via Nizza.

Le zone con 330 ab/ha formano nel loro complesso espansioni radiali (rimane ancora confermato il sistema stellare di prima impostazione) sugli assi dei precedenti gruppi e cioè verso sud (nuovi quartieri in regione Mirafiori),

verso ovest (quartieri in regione S. Paolo e Campidoglio), verso nord (quartieri in regione barriera di Milano); e individuano nel loro insieme le tre direttrici principali dell'espansione della città negli ultimi decenni.

Le zone meno dense (250 e 170 ab/ha) si affermano come nuclei organici nella fascia periferica e dovrebbero rappresentare la spinta vivificante allo sviluppo della città nel futuro. Anche queste seguono grosso modo l'andamento radiale a cui abbiamo accennato nelle tre direzioni principali (sud, ovest, nord) e nella direzione aggiunta di nord-ovest dove si polarizzano intorno al nuovo centro residenziale e commerciale di nord-ovest.

La minima densità (90 ab/ha) è stata utilizzata soltanto nella zona n. 5 (borgata Bertolla) dove le residenze hanno già oggi, e dovranno mantenere un carattere estensivo e semirurale.

Da notare ancora come l'alternarsi di settori residenziali e di settori industriali, faciliti molto le relazioni di interdipendenza fra un'attività e l'altra e specialmente tenda a ridurre la lunghezza e la faticosità del tragitto casa-lavoro con vantaggio di carattere sociale per le masse operaie e di carattere funzionale per i servizi pubblici di trasporto e la circolazione interna.

#### LE ZONE MISTE.

La situazione attuale di determinate zone urbane in cui industrie e residenze sono intimamente commiste e l'importanza funzionale delle prime è, nell'ordinamento urbano, pari a quella delle seconde, ci ha spinto alla definizione di zone con caratteri speciali in cui abitazioni e luoghi di lavoro possono convivere fianco a fianco: cioè « zone miste ».

Soluzione forse di compromesso, non certo ideale da un punto di vista puramente teorico, ma riteniamo pratica ai fini della attuazione del piano regolatore. Non dobbiamo sottovalutare la potenza attuale dei complessi industriali, anche di quelli di media importanza, e non possiamo neppure dimenticare il disagio creato da

restrizioni troppo rigide in molti piani regolatori moderni.

Le zone miste formano nella nostra organizzazione eminentemente tre gruppi:

il gruppo sud: a lato della zona annonaria e dello Smistamento;

il gruppo ovest: intorno alla zona industriale individuata dalla Lancia, legata allo scalo San Paolo e formante oggi l'aggruppamento chiamato appunto borgo San Paolo.

il gruppo nord: che dallo scalo Valdocco si spinge verso est oltrepassando gli importanti assi di comunicazione del corso Giulio Cesare, della via Bologna, del corso Regio Parco, per arrivare a quella lingua di terra compresa fra il Po e la Dora dove attualmente sono gli impianti di distillazione del carbon fossile.

Sono tre gruppi caratteristici nel loro impianto e nel loro sviluppo, a cui ben difficilmente può essere mutata la fisionomia e che giustificano in pieno la nostra decisione di formare zone miste.

Essi completano per così dire le zone industriali urbane e permettono di avere attorno al nucleo centrale quella massa di attività lavorativa necessaria alla vita della sua popolazione.

Occorre però stabilire concetti di carattere generale e fissare limiti abbastanza precisi onde non vedere nel tempo troppo appesantita la parte industriale a scapito di quella residenziale, e per porre le basi di un riordinamento generale tendente, se possibile, a creare fasce industriali alternate e fasce residenziali come in qualche caso fortunato è stato già riportato in piano.

La zona mista perciò non è genericamente definita tale, ma in essa isolati industriali e isolati residenziali (o che dovranno diventare tali) sono perfettamente individuati, e questo anche allo scopo di seguire l'organizzazione delle zone residenziali e cioè calcolare in base alla densità e alla superficie la popolazione finale onde prevedere già in sede di piano generale in posizione e in superficie l'attrezzatura di pubblica utilità necessaria alla zona stessa.

Premesso che in queste zone potranno trovare posto soltanto le

industrie innocue a carattere manifatturiero — esclusione assoluta di quelle nocive o rumorose anche se piccole — si prevede che:

a) gli isolati attualmente occupati almeno fino al 50 % dall'industria e che non abbiano una densità fondiaria attuale di fabbricazione residenziale superiore a 220 camere per ettaro, potranno diventare interamente industriali e come tali sono stati definiti dal piano regolatore (stralciati dal computo delle aree della zona ai fini della densità calcolo della popolazione);

b) gli isolati occupati dalle residenze almeno per il 75 % o che abbiano una densità fondiaria attuale di fabbricazione superiore a 220 camere abitabili per ettaro, dovranno diventare interamente residenziali e come tali sono stati calcolati dal piano regolatore.

c) gli isolati misti con densità superiore alle 600 camere per ettaro, sono da considerarsi bloccati e le aree industriali in essi esistenti rimarranno tali o saranno destinate a impianti di pubblica utilità.

Le indicazioni di cui sopra potranno essere variate soltanto a seguito di piani particolareggiati. Nel caso si addivenisse alla trasformazione da industriale a residenziale, in opposizione a quanto stabilito dal piano regolatore generale, detta trasformazione potrà avvenire soltanto contemporaneamente su tutto l'isolato e nella trasformazione dovrà essere lasciata libera una percentuale dell'area privata — da cedere gratuitamente alla Amministrazione comunale — proporzionale alla densità di popolazione prevista per la zona cui l'area è assimilata e precisamente il 24 %, 21 %, 17 %, 12 %, 7 %, rispettivamente per le zone a 420, 330, 250, 170, 90 ab/ha. La superficie di terreno lasciata libera sarà utilizzata esclusivamente per completare l'attrezzatura di pubblica utilità della zona.

In caso contrario se un isolato residenziale dovesse — con trasformazione sempre totale e contemporanea divenire industriale — dovrà rispettare le norme di costruzione previste allo scopo e principalmente un arretramento dai fili stradali perimetrali non

inferiore a m. 10, arretramento da tenersi a verde con piante di alto fusto.

## LE ZONE INDUSTRIALI.

Il problema industriale è stato da noi affrontato con stretta aderenza alle condizioni effettive esistenti in Torino.

I grandi complessi che ne formano l'attività principale sono nati e si sono accresciuti nelle posizioni, si può dire, meno idonee dal punto di vista organizzativo. Sorte alla periferia della vecchia città hanno formato man mano un anello quasi completamente chiuso a comprimere le altre attività urbane che, per necessità di cose, scavalcata la cerchia delle industrie hanno ripreso a espandersi più o meno uniformemente verso l'esterno del territorio.

È un fatto però notorio che così importanti organismi, malgrado tutto finiscono quasi sempre per dettare legge — almeno nelle condizioni in cui ci troviamo ora — e per imporre la propria potenza anche contro gli stessi interessi della collettività.

Dopo maturo esame della situazione siamo venuti nella determinazione di prevedere come ordinamento finale della Città un impianto delle industrie su base a settori radiali piuttosto che su base anulare come l'attuale. Dove è stato possibile si è cercato di attuare fin d'ora il programma spezzando l'anello esistente, alternando settori di resistenza a settori di lavoro, e inserendo fra gli uni e gli altri cunei di verde — pubblico o agricolo — che penetrano profondamente nel corso urbano.

Ma in qualche caso tale soluzione è stata impossibile a effettuarsi già ora per la presenza di importantissimi complessi ancora in completa efficienza produttiva per cui sarebbe un'utopia il prevederle lo spostamento. In questi casi abbiamo mantenuto le zone industriali nella loro posizione attuale — sia pure errata — circoscrivendole però entro un perimetro delimitato da zona verde vincolata — perimetro che ne permette ancora un certo sviluppo molto limitato — idoneo a soddisfare le necessità più immediate.

Quando si presenterà l'oppo-

rità di una revisione completa degli impianti o di una loro trasformazione apparirà certamente agli stessi interessati la convenienza di un trasporto totale in zona più adatta e più attrezzata. L'area oggi precinta sarà atta a ricevere una nuova organizzazione consona con le necessità del momento. Di questo tipo sono la zona Z.U. a cavallo della Dora comprendente le Ferriere Fiat, la Savigliano, la Michelin, e altri impianti minori; la zona pure essa Z.U. a lato della stazione di Smistamento con i vecchi impianti Fiat Lingotto, la Riv e altri.

Le nuove zone industriali per grandi complessi di qualsiasi tipo sono state individuate:

verso sud, nell'ampliamento della zona Fiat Mirafiori;

verso ovest, nell'ampliamento della zona industriale che fa capo alla Lancia e nei terreni immediatamente a sud; questa sistemazione è collegata alla costruzione già iniziata del nuovo scalo merci San Paolo delle Ferrovie dello Stato;

verso nord, vi sono le nuove zone più importanti immediatamente a sud del torrente Stura (a est e a ovest del corso Giulio Cesare) e a nord-est del territorio comunale verso il confine di Settimo a formare quel principio di organizzazione lineare lungo l'asse padano che può essere uno, ma non certo il solo e più importante tema di piano regionale.

Non compaiono nella zonizzazione le industrie nocive. Per queste, data la configurazione e la limitazione del territorio di Torino, non si è trovato posto adatto entro i confini comunali. Dovranno di necessità essere trasportate altrove, nei comuni contermini o vicini, dove il regime dei venti, le condizioni climatiche, le condizioni topografiche, gli allacciamenti alle reti di grandi comunicazioni, lo permetteranno (da un primo esame la zona più adatta risulta quella verso il piede delle Prealpi in direzione di S. Gillio) problema da risolvere in sede di piano intercomunale.

Verso l'interno della Città e sempre con disposizione radiale

sono state tenute zone destinate all'industria manifatturiera non molesta (grande e media). Le più importanti si sviluppano lungo lo scalo merci di Vanchiglia, lungo lo scalo merci di Valdocco, lungo lo scalo merci di Smistamento, e sono contigue a popolose zone residenziali a carattere medio e operaio, onde ridurre al minimo il tragitto casa-lavoro.

Completano l'attrezzatura industriale le zone miste di cui abbiamo parlato a parte.

Tutte le principali zone sono allacciate da raccordi ferroviari diretti partenti dallo scalo Smistamento per le zone a sud; dallo scalo S. Paolo per quelle a ovest; dallo scalo Valdocco per le zone a nord-ovest; dallo scalo di Vanchiglia per quelle a nord-est; e dal nuovo scalo dello Smistamento nord, previsto in piano regolatore, per i più importanti gruppi a nord.

Questi ultimi poi sono in ottima posizione e in facilissimo collegamento con l'eventuale portocanale progettato in territorio di Settimo.

Le zone a nord sono collegate con il principale sistema autostradale del quadrivio Francia-Milano, Aosta-Genova; quelle a sud hanno come asse autostradale la tangenziale sud che si riconnette con la direzione Francia da una parte e con la direzione Liguria dall'altra; il collegamento diretto fra i due gruppi è dato dalla tangenziale ovest di importanza selezionata completamente al di fuori del corpo cittadino.

Verso l'interno della città le varie zone, situate come sono a lato di assi di penetrazione principale e di strade di arroccamento, hanno la possibilità di rapide comunicazioni.

Il piano regolatore non prevede alcun limite alla densità edilizia nelle costruzioni industriali in modo che queste possano svilupparsi come meglio si addice ai diversi tipi di impianti. Sono soltanto fissate norme di isolamento di ogni singolo impianto (distacco dai confini) per evitare interferenze e pericoli reciproci e per interrompere lungo determinati allineamenti la continuità della massa costruita. Da notare a questo riguardo l'esistenza nell'inter-

no delle più ampie e più importanti zone di « corridoi di servizio » con vincolo verde per il passaggio delle linee aeree ad alta tensione e delle tubazioni a pressione, corridoi che formano una pausa verde alla sequenza fitta di capannoni.

La grande massa delle aree destinate all'industria (ha. 1500) garantisce la possibilità del trasporto su nuova sede di quegli impianti che dovranno abbandonare le aree attualmente occupate perché contrari alla destinazione di zona (industrie in zone residenziali), e nello stesso tempo garantisce le possibilità di nuovi insediamenti entro il perimetro del territorio.

È naturale però che il problema dovrà essere rivisto e completato in sede di piano intercomunale e di piano regionale, dove il più ampio respiro concesso potrà portare al completamento di quelle soluzioni che qui sono per la ristrettezza del territorio soltanto accennate.

## LE ZONE SPECIALI

Alcune zone del piano regolatore generale non possono essere, per particolari motivi, raggruppate insieme a quelle precedentemente descritte.

Partendo dalle loro caratteristiche costruttive o dalla loro funzione nell'organizzazione generale del piano, cercheremo di isolarle e di inquadrarle entro le linee dell'ordinamento urbano.

Esse sono:

- a) le zone con indicazioni speciali (ZU; RS; RL; PR);
- b) le zone con vincoli edilizi (VI; VL; PA; FI);
- c) le zone militari;
- d) le zone annonarie e il macello;
- e) le zone cimiteriali.

### Le zone con indicazioni speciali.

Sono eminentemente zone che nel piano regolatore generale (a parte quelle contrassegnate con PR) non sono state completamente organizzate, ma sono state individuate soltanto nel loro contorno demandando il loro ordinamento a futuri piani particolareggiati.

Le ragioni principali di tale stato di cose dipendono quasi esclusivamente dal fatto che esse richiedono un'analisi molto approfondita di ogni singolo elemento costitutivo, e in base a questa una soluzione di carattere unitario tenuto conto dei fattori determinanti e delle prescrizioni funzionali generali già indicate sul piano oppure di quelle che sono venute man mano maturando al momento della utilizzazione delle aree.

### Zone Z.U.

Zone Unitarie sono state definite quelle zone che oggi contengono impianti in posizione errata o non consona con le finalità del piano, impianti che sono attualmente in pieno ciclo produttivo o di attività e per i quali è impossibile prevedere quando potrà avvenire lo spostamento e il recupero delle aree attualmente occupate.

Sono zone perfettamente delimitate o da strade di ampia sezione o da fasce verdi di protezione in piccola parte già esistenti e in gran parte imposte dal piano regolatore generale; sono zone già servite sul loro perimetro dalle vie di grande comunicazione, completamente individuate, e che perciò possono essere oggi avulse e domani sostituite con organizzazioni particolari organiche secondo le necessità che verranno a manifestarsi al momento del loro cambiamento d'uso.

La loro utilizzazione rimane quella attuale, — anzi è ancorata alla attuale non potendosi entro la zona eseguire variazioni parziali di destinazione — fino a quando il ciclo produttivo o di attività oggi in atto dovrà sussistere. La futura trasformazione d'uso dovrà avvenire contemporaneamente e completamente per tutta la zona secondo le indicazioni di piano particolareggiato e le esigenze del futuro ordinamento urbano. Sono cioè nel loro complesso « zone precinte » che attendono la loro futura funzione finale e in quell'attesa svolgono ancora la loro funzione attuale.

Fra queste abbiamo già ricordato le due zone oggi occupate dai servizi ferroviari di Porta Nuova e dello Smistamento (ve-

dere capitolo sulle ferrovie); la prima comprendente quasi esclusivamente gli impianti della principale stazione viaggiatori; la seconda invece raggruppante intorno all'area dello Smistamento anche un certo numero di impianti industriali (Riv, Fiat, ecc.) e di impianti di pubblica utilità urbani (grandi mercati) che per esigenze funzionali sono e devono essere collegati con i principali scali merci.

Abbassato completamente il piano del ferro e le installazioni della stazione, spostato verso sud il nuovo grande Smistamento, le due zone oggi individuate Z.U. potranno essere diversamente e unitariamente organizzate secondo le condizioni che verranno in quell'epoca a determinarsi.

La terza importante zona Z.U. è data dal grande concentrazione industriale esistente quasi nel centro di Torino (Fiat Ferriere, Michelin, Savigliano, ecc.) e limitata dal Viale Umbria, dal torrente Dora, dal Corso Potenza, Via Valdellatorre, Via Viterbo, via Verolengo, via Orvieto, via Tesso, via Giachino e Corso Principe Oddone.

Nell'interno di questo perimetro oggi operano in pieno ciclo produttivo industrie vitali per la nostra città, industrie però che per il loro carattere devono essere annoverate fra le moleste e le nocive e perciò dovrebbero essere allontanate decisamente dalle zone residenziali. Non possiamo oggi prevedere quando potrà avvenire lo spostamento, e se pure questo avverrà, ma con l'individuazione della zona Z.U. poniamo un limite all'espansione industriale, e poniamo un'ipoteca valida sulle aree che potranno formare in futuro la prima e vera « cellula urbana » isolata, organica, autosufficiente.

### Le zone R.S.

Sono esclusivamente le zone di risanamento delimitate da un contorno e comprendenti aree che nella loro totalità o in massima parte devono essere risanate.

Esse saranno risolte esclusivamente con un piano particolareggiato unitario esteso a tutta la superficie bloccata e in attesa del piano non dovrebbero avvenire

mutamenti importanti nei fabbricati esistenti.

Sulle aree R.S. sono state poste dal piano regolatore generale le indicazioni di destinazione, di densità fabbricativa e di popolazione, e degli impianti di pubblica utilità che dovranno essere previsti impianti definiti come qualità e come ampiezza di area occupata ma non come posizione derivando questa dalla composizione del piano particolareggiato.

Sono in generale limitate porzioni di zone più grandi — nell'individuare ci siamo tenuti allo stretto necessario — e sono quasi esclusivamente a carattere residenziale; e la causa principale della loro delimitazione dipende dalle pessime condizioni della quasi totalità delle costruzioni, dalla ristrettezza delle strade, dalla assoluta mancanza di impianti di pubblica utilità, dalla insolubilità delle abitazioni, condizioni queste che accompagnano quasi sempre un'eccessiva morbilità e mortalità nella popolazione.

Fa eccezione soltanto la grande zona del più vecchio centro di Torino, centro ricco di argomenti monumentali e ambientali, ma anche in parecchi punti ridotto in uno stato non degno di una grande città. Delimitata dalla via Pietro Micca, dalla Piazza Castello, dalle vie Garibaldi, Berchet, Conte Verde, della Basilica, Milano, dal corso Regina Margherita, Corso Valdocco, via Cittadella, Corso Suardi, via S. Maria, via Stampatori, via Bellezia e Piazza Solferino, essa comprende una vastissima zona che evidentemente non può essere definita nei suoi particolari dal piano regolatore generale, ma che deve essere riordinata e risanata con particolare cautela in modo da valorizzare quanto esiste ed è degno, da riparare quanto è riparabile e da rifare quanto deve essere eliminato; opere queste da eseguire solamente in seguito a un piano particolareggiato.

Un'altra zona R.S. delimitata nel centro di Torino e avente carattere particolare è quella compresa fra Corso Vittorio, le vie Carlo Alberto, Mazzini, S. Massimo, dei Mille, della Rocca, Mazzini, e corso Cairoli; zona questa comprendente isolati di grandis-

sime dimensioni, con fabbricazione perimetrale e volte con spiccati caratteri architettonici (periodo ottocentesco), densissima di maniche interne e con cortili di dimensioni troppo ridotte. Per esse si dovrà procedere a un piano di risanamento quasi esclusivamente inteso nell'interno di ogni isolato, e perciò più che a un solo piano particolareggiato dovrà essere demandato a singoli piani di sistemazione di isolato.

#### Zone R.L.

Dove non esistono gli estremi del risanamento, ma dove le proprietà sono eccessivamente frammentate mal costruite e mal suddivise, dove la rete stradale è inadatta allo scopo, o dove le attività oggi esistenti devono far posto ad altre previste dal piano generale, abbiamo posto il vincolo di rilotizzazione (R.L.) di tutta la superficie, demandando tale rilotizzazione a piano particolareggiato retto dalle condizioni di destinazione, di densità, di uso, stabilite dal piano regolatore generale che, come per le zone di risanamento, prevede pure il genere e l'ampiezza degli impianti di pubblica utilità da sistemare.

Sono queste sempre parti limitate di zone residenziali, perfettamente individuate da un perimetro stradale esistente, in cui possono anche esserci fabbricati e proprietà che non verranno toccati, e per le quali non è necessaria una singola descrizione.

#### Zone P.R.

Sono zone già provviste di piano particolareggiato derivante da piani di ricostruzione legalmente approvati e che il piano regolatore generale conferma e completa nell'allacciamento con le zone contermini.

Esse sono esclusivamente individuate con le dizioni:

1. zona del Centro;
2. zona di via Nizza;
3. zona di S. Paolo;
4. zona di Corso Orbassano;
5. zona di via Valperga Caluso;

approvate con decreto 6 agosto 1951, n. 993

Quartiere Mirafiori;  
Quartiere Falchera;  
Piano Torri Palatine;

approvate con decreto 20 luglio 1954, n. 2277.

#### Le zone con vincoli edilizi.

In questa categoria abbiamo raggruppato tutte quelle zone che sono rette da speciali vincoli edilizi già esistenti nel vecchio piano regolatore o resi necessari da particolari sistemazioni previste dal nuovo piano.

Sono in genere gruppi di isolati con limitazioni e abbassamenti del coefficiente di sfruttabilità del terreno previsto come media sulla intera zona e formano complessi oggi esistenti che conviene mantenere a interrompere la continuità urbana troppo densa e monotona, o a valorizzare zone panoramiche.

Allo scopo di uniformare i vari tipi di vecchie norme ai nuovi limiti di fabbricazione e agli scopi del piano regolatore generale, i vincoli vengono fissati nelle seguenti classi:

#### Zone V.I.

Zone esclusivamente residenziali vincolate a villini, dove la superficie coperta non può essere superiore ai 2/6 dell'area del lotto; l'altezza di fabbricazione è limitata a m. 12 (misurata alla gronda); 3/6 del lotto devono essere sistemati a giardino con alberi di alto fusto; i distacchi dai confini dovranno essere al minimo di m. 6,00; sono abbinabili al massimo due costruzioni su lotti contigui.

#### Zone V.L.

Zone esclusivamente residenziali vincolate a ville; la superficie coperta non può essere superiore ai 2/5 dell'area del lotto; l'altezza di fabbricazione è limitata a m. 12 (misurata alla gronda); per un terzo della superficie coperta è ammesso un piano arretrato; i 2/5 del lotto devono essere sistemati a giardino con alberi di alto fusto; i distacchi dai confini devono essere pari a 2/3 dell'altezza della parete confrontante, con minimo di m. 6,00; sono abbinabili al massimo due costruzioni su lotti contigui.

#### Zone P.A.

Zone esclusivamente residenziali vincolate a palazzotti; la superficie coperta non può essere

superiore ai 2/5 dell'area del lotto; l'altezza di fabbricazione è limitata a m. 15,50; 2/5 dell'area devono essere sistemati a giardino con alberi di alto fusto; i distacchi dai confini dovranno essere pari ai 2/3 dell'altezza della parete confrontante, con minimo di m. 6,00; non è permesso l'abbinamento di fabbricati contigui.

#### Zone F.I.

Sono zone in cui per particolari ragioni la fabbricazione deve essere isolata; di solito sistemate in fregio a parchi o a giardini pubblici devono presentare ampie aperture fra un fabbricato e l'altro in modo da dare con sistemazioni a giardino privato, una certa continuità al verde pubblico e da aprire dalle strade visuali libere sui parchi.

La densità di fabbricazione è quella stabilita dal piano regolatore, come pure dal piano regolatore sono fissati in ampiezza e qualità gli impianti di pubblica utilità da prevedersi.

Per « fabbricazione isolata » si intende che ogni unità edilizia (comprendente al massimo due scale di cui una di servizio, ed escluso il disimpegno degli alloggi a ballatoio) deve essere da ogni parte isolata rispettando le confrontanze stabilite dal regolamento edilizio.

Tutta la superficie appositamente delimitata deve essere risolta con un piano particolareggiato unitario.

#### Le zone militari.

Impostati parecchi problemi del piano regolatore generale sull'allontanamento di molti impianti militari, una volta periferici oggi invece conglobati in zone urbane interne, in gran parte sorpassati dal punto di vista funzionale e dal punto di vista dei nuovi concetti di addestramento delle forze armate, e in qualche non raro caso anche sistemati in fabbricati inadatti o ancora parzialmente danneggiati dai recenti eventi bellici, ci siamo preoccupati di ricercare entro il territorio del comune di Torino nuove aree sufficienti a contenere i principali impianti e in posizione tale da soddisfare le esigenze organizzative della più

grande città prevista dal piano regolatore.

Precisiamo subito che la soluzione integrale del problema non può essere vista se non in una sede più ampia del ristretto confine territoriale di Torino, essa deve essere demandata al piano di coordinamento regionale, per il più adatto dislocamento nel territorio delle unità specializzate formanti l'esercito di oggi.

In sede di piano generale comunale abbiamo previsto di mantenere entro il perimetro della città propriamente detta la sede degli alti Comandi, gli Uffici e le abitazioni annesse, la sede della Scuola di guerra; la sede del Distretto; la sede dell'Ospedale Militare; e qualche caserma di piccola importanza o specializzata (Carabinieri, Guardie di P. S., Guardie di Finanza, ecc.).

È pure previsto di mantenere sotto la giurisdizione militare l'area dell'attuale Tiro a Segno con i terreni circostanti per ha. 30 (lungo Stura); l'area delle attuali Casermette fra via Veglia, via Guido Reni, via Tirreno e il confine di Grugliasco (ha. 15,4).

#### Le zone annonarie e il macello.

La presenza di un mercato generale completamente attrezzato e di recente costruzione blocca l'individuazione della zona annonaria nell'attuale posizione a lato della ferrovia (Smistamento) e compreso fra via Pio VII, via Giordano Bruno, corso Sebastopoli, via Zini. Nella zona sono inclusi anche altri impianti più o meno legati alla ferrovia o al mercato, e vi sono ancora aree libere per l'eventuale e prevedibile ampliamento o formazione di nuove installazioni (come per esempio la costruzione di un frigorifero capace di contenere importanti quantità di derrate).

La zona è compresa però in un più ampio intorno definito a suo tempo come zona Z.U. e perciò dovrà seguire le sorti di un eventuale futuro trasferimento obbligato dal trasferimento della Stazione di Smistamento e dallo Scalo merci.

In questo caso gli impianti esistenti dovranno essere inclusi nel piano particolareggiato unitario che allora sarà predisposto.

Nelle more dello studio del piano regolatore generale, l'Amministrazione Comunale, d'accordo con la Commissione per il P.R., ha ritenuto necessario risolvere l'annoso e urgente problema della costruzione di un nuovo Mattatoio. L'area scelta è a ovest della ferrovia di Milano e compresa fra il corso Grosseto, la via Stura e la strada delle Campagne. Area sufficiente anche agli sviluppi futuri (complessivamente ha. 27,75) con comodi scarichi per la vicinanza della Stura, allacciata alla ferrovia con raccordo che dovrà servire anche l'adiacente zona industriale, collegata direttamente con le autostrade provenienti dai settori di nord (massima provenienza del bestiame per via stradale), in facile collegamento con le autostrade sud, e in diretta comunicazione con le strade di penetrazione veloce per il rapido smistamento della carne macellata entro la città.

#### I Cimiteri.

Il computo della superficie necessaria per il Cimitero di Torino ci dà le seguenti quantità:

Mortalità media nel quinquennio 1947-51: 10,92 ‰.

Popolazione base abitanti numero 1.500.000.

Media annuale dei morti numero 16.500.

È bene elevare a mq. 3 la superficie media delle sepolture decennali (per le indicazioni di legge pari a mq. 2,80) data la diminuita mortalità infantile.

Lo spazio necessario è dunque:

16.500 × 10 × mq. 3	mq.	495.000
area di riserva 20%	mq.	99.000
	mq.	594.000

Per tumulazioni, tombe private, ecc. 33% mq. | 196.020 ||  | mq. | 790.020 |

Per strade e servizi vari, 33% mq. | 260.706 |

Totale mq. 1.050.726

Ammesso che metà del Cimitero venga sistemata del tipo a parco sarà necessario aumentare la superficie ancora del 50 % e cioè arrivare in cifra tonda a ha. 150.

La situazione attuale può riassumersi così:

Cimitero esistente (tipo monumentale)	mq. 580.000
Ampliamento fino al Po (in atto)	mq. 171.500
Cimitero di Sassi e ampliamento	mq. 52.500
<b>Totale</b>	<b>mq. 804.000</b>

Sono previsti annullati (la relativa delibera è già da tempo in atto) il vecchio Cimitero di San Pietro in Vincoli, il Cimitero di Pozzo Strada, il Cimitero di Madonna di Campagna, il Cimitero del Lingotto e dovrà essere annullato anche il Cimitero di Mirafiori.

Ora le esigenze organizzative di una grande città di circa un milione e mezzo di abitanti, l'attuale sistemazione del Cimitero confinato all'angolo nord est della città, la presenza già nel vecchio piano regolatore di una zona vincolata per un nuovo cimitero nell'opposto angolo sud-ovest di Torino (superficie ha. 72), e premesso che nessuna considerazione di ordine igienico e sanitario si oppone alla costituzione del nuovo Cimitero in detta zona, siamo venuti nella determinazione di mantenere i vincoli attuali e risolvere il problema cimiteriale mediante.

a) un Cimitero nord a carattere prevalentemente monumentale sull'attuale area occupata prolungata fino al Po;

b) un Cimitero sud a carattere prevalentemente a parco sull'area già vincolata dal vecchio piano regolatore.

Le superfici occupate sono dunque:

a) mq.	751.500	(Cimitero nord)
b) mq.	720.000	(Cimitero sud)
c) mq.	52.500	(Cimitero di Sassi)
<b>mq.</b>	<b>1.523.00</b>	

sufficienti, secondo quanto prima calcolato, ai bisogni della futura città.

#### Le carceri.

La posizione che con l'ampliarsi della città è diventata comple-

tamente errata, la vetustà degli impianti oggi sorpassati dal punto di vista funzionale, la necessità di destinare nell'organizzazione urbana ad altri scopi — centro direzionale — l'area attualmente occupata, hanno obbligato la previsione in piano regolatore dello spostamento delle attuali carceri.

Dopo maturo esame di parecchie posizioni, la più adatta appare ancora quella da tempo scelta — secondo il progetto già approntato prima della guerra — al di là di Lucento, fra la Cascina Cravetta e Villa Cristina, a lato della tangenziale ovest (rapide comunicazioni verso l'esterno) e servita direttamente dal Corso Regina Margherita per quanto riguarda le comunicazioni con l'interno della città e specialmente per il collegamento con il Palazzo di Giustizia.

L'impianto previsto occupa una area di ha. 20 e per esso è fissata una fascia di isolamento a verde agricolo di m. 200 di larghezza minima.

#### IL VERDE PUBBLICO.

È stata data nel piano regolatore particolare importanza alle attrezzature del verde pubblico siano esse attrezzate di isolato, di zona, oppure di interesse urbano. Abbiamo già accennato alla fitta e minuta suddivisione dei giardinetti di isolato ricavabili su terreni in parte completamente pubblici e in parte consortili e derivanti dalla sistemazione o dalla rilottizzazione oppure ancora dal piano di isolato e che devono comprendere una percentuale dell'area lottizzata da destinarsi allo scopo specifico. (Dal 10 al 20 %).

Oltre a questo l'attrezzatura di zona è completata da giardini pubblici di una certa consistenza (come minimo si è tenuto mezzo ettaro di superficie per ogni unità) raggruppati nel centro della zona o, meglio, suddivisi in elementi aventi un raggio d'azione non superiore ai 200-300 metri.

Questi impianti garantiscono una superficie di mq. 2 per ogni abitante nelle zone attrezzate, cioè in quelle esterne al nucleo centrale.

Gli altri tre metri quadrati necessari per raggiungere lo standard fissato di mq. 5 per abitante

sono raggruppati nei grandi parchi, urbani, centrali, semiperiferici o periferici che siano, esistenti o progettati che suppliscono anche alla deficienza di zone verdi riscontrata nel nucleo centrale.

Di questi i principali sono: — nel centro, gli esistenti parchi del Valentino e del complesso dei giardini reali che si prevedono resi completamente pubblici.

— nelle zone nord, le aree intorno al Cimitero Generale, già vincolate dal vecchio piano regolatore e che attendono una sistemazione definitiva; le due fasce lungo Stura pure esse già vincolate dal vecchio piano regolatore e pure esse da attrezzare completamente, in quanto oggi sono in parte agricole e in massima parte a gerbido non coltivato; l'area di rispetto dell'annullato Cimitero di Madonna di Campagna e l'area occupata dallo stesso Cimitero quando sarà resa libera, parco di nuovo impianto; l'area di rispetto dell'annullato Cimitero di Pozzo Strada e l'area occupata dallo stesso Cimitero quando sarà resa libera, parco di nuovo impianto; l'area occupata attualmente dagli ospedali Amedeo di Savoia e Birago di Vische — trasferiti in zona più idonea —, parco di nuovo impianto; il grande complesso del parco della Pellerina, già vincolato dal vecchio piano regolatore ma che deve ancora essere in gran parte sistemato;

— nelle zone a ovest, il nuovo parco posto in periferia al nucleo centrale completarne l'attrezzatura tangente al nuovo centro direzionale e ricavato sull'area delle Carceri e dell'Officina ferroviaria; l'esistente e già in gran parte attrezzato Parco Ruffini a ovest di corso Trapani al vertice della Borgata S. Paolo; il nuovo parco ricavato sopra l'attuale poligono ferroviario a ovest di corso Brunelleschi;

— nelle zone sud, l'attuale piazza d'armi, parco da attrezzare in servizio al nuovo centro residenziale e commerciale sud; la fascia di rispetto del nuovo Cimitero sud già vincolata dal vecchio piano regolatore ma completamente da attrezzare; la fascia lungo la sponda nord del Sangone, pure essa vincolata dal vecchio piano ma ancora da attrezzare;

l'area di rispetto dell'annullato Cimitero del Lingotto e l'area occupata dallo stesso Cimitero quando sarà resa libera, parco di nuovo impianto; la prosecuzione del parco del Valentino ai lati della radiale per Moncalieri e sulle sponde del Po, parco già vincolato dal vecchio piano e ancora da attrezzare.

Tutte le aree ricavate su vecchi cimiteri annullati sono già state vincolate, nelle more di studio del piano regolatore, da apposite delibere d'urgenza prese dall'Amministrazione comunale d'accordo con la Commissione di piano regolatore.

La sequenza di questi impianti di principale importanza è completata da giardini di più limitata superficie in modo da ottenere una maglia più o meno uniforme che abbia lati non superiori in media agli 800-1200 metri (raggio d'azione 400-600 m.).

Completa il sistema del verde l'adozione di cosiddetti « assi verdi » (già ricordati a proposito delle comunicazioni interne di quartiere) che sfruttano in massima parte viali già esistenti e collegano in una continua passeggiata verde i parchi di maggiore importanza. Questi viali (di più di 40 Km. di lunghezza complessiva) non destinati alla circolazione veloce di penetrazione e di arroccamento, possono essere sistemati per la nuova funzione e come sistemazione totale si prevede l'annullamento della carreggiata veloce centrale — lasciate le due carreggiate laterali al disimpegno lento delle case — e la sua sostituzione con un giardino lineare che penetra profondamente nel corpo urbano, è naturale che questa sistemazione — limite potrà in molti casi non essere adottata o esserlo soltanto parzialmente, a seguito di piano particolareggiato o di analisi locali più approfondite.

#### IL VERDE SPORTIVO.

Le attrezzature destinate ai giuochi e agli sport sono state pure esse, come abbiamo già accennato, impostate su un sistema multiplo di rete a piccola maglia per quanto riguarda i campi di giuochi, e a grande maglia per i campi sportivi propriamente detti.

La prima comprende piccole sistemazioni consortili di isolato; l'attrezzatura di zona comprende impianti di una certa ampiezza (ha. 1 come minimo, in generale) che raggruppano 1 mq. di superficie per ogni abitante della zona (zone attrezzate); altri 2 mq. (e si giunge al totale di mq. 3/ab.) sono raggruppati negli impianti completamente attrezzati (grandi stadi o campi di interesse urbano) che sono in massima parte collegati con i più importanti parchi urbani.

Tralasciando una descrizione minuta degli impianti di isolato e di zona facilmente individuabili, d'altronde, nella planimetria del piano regolatore, accenniamo brevemente ai più grandi complessi.

nel centro: entro il perimetro del centro propriamente detto non vi è nessun impianto, ma entro la sua diretta zona d'influenza può essere considerato lo stadio comunale con gli impianti contigui esistenti (circolo Sporting ora privato ma che dovrà diventare pubblico) e nuovi (da ricavarsi sull'area della Piazza d'Armi);

nelle zone nord: il grande nuovo impianto dell'autodromo che descriveremo più diffusamente in seguito, parte delle zone a parco nelle fasce lungo Stura per nuovi impianti specializzati (piscine, bagni estivi, ecc.); il nuovo impianto di stadio nord previsto nel triangolo verde compreso fra via Fossata e via Sempione; gli impianti da sistemare nella parte del parco della Pellerina situata a nord del Corso Regina Margherita (impianti specializzati per atletica, per allenamento e istruzione scolastica, ecc.);

nelle zone ovest: le attrezzature del parco Ruffini in parte già attuate (campo sportivo generico) e in parte da attuare (campi specializzati); gli impianti nuovi collegati al lago artificiale posto a ovest di Corso Correnti ricavato in zona di scavo di ghiaia (che può anche servire come vasca di raccolta e di compenso delle numerose bealere che in quella zona confluiscano);

nelle zone sud: il campo esistente di corso Filadelfia (campo

Torino); le attrezzature previste per il quartiere Mirafiori (piano di ricostruzione); parte della fascia verde lungo Sangone per impianti specializzati (bagni, piscina, ecc.); ex aeroporto di Mirafiori tenuto come area di riserva (oggi occupata temporaneamente dagli impianti di meccanizzazione agraria).

Tutti questi impianti sono collegati, come i grandi parchi, da assi verdi che completano il sistema urbano in una passeggiata verde che si sviluppa per oltre km. 40.

#### Autodromo.

La funzione dell'autodromo moderno non è soltanto spettacolare nei giorni di gara, ma è, specialmente in una città ricca di industrie di costruzioni automobilistiche, la giornaliera e continuativa pista di prova per automobili di serie e sperimentali. Questa semplice considerazione ci ha spinto a mantenere l'impianto entro i confini territoriali di Torino a stretto contatto con la massima zona industriale e in facilissimo e fluido collegamento con le importanti zone industriali situate nel sud di Torino.

Lo sviluppo richiesto dalla pista di prova per alte velocità è di km. 8 circa con rettilineo di km. 2 e curve sopraelevate di almeno m. 500 di raggio; lo sviluppo invece richiesto per le competizioni sportive dovrebbe essere almeno di km. 10; inoltre è raccomandabile la formazione di una pista a catino (tipo Indianapolis) per determinati collaudi e corse particolari.

Sono necessari poi, oltre agli spazi per gli spettatori e per il parcheggio delle macchine, spazi liberi per l'eventuale sistemazione di capannoni semindustriali adatti alla messa a punto di motori e alle piccole riparazioni urgenti.

La superficie allo scopo vincolata è situata immediatamente a nord della Stura, a ovest della ferrovia per Milano, a est della nuova strada direttissima per Caselle aeroporto; a sud della nuova tangenziale interna nord di arroccamento; area in gran parte già vincolata dal vecchio piano regolatore a verde pubblico.

Il sito proposto ha dal punto di

vista organizzativo i seguenti vantaggi:

a) si trova in posizione tale da non intralciare le comunicazioni nord-sud e quelle est-ovest esistenti o in progetto;

b) non compromette un'eventuale fabbricabilità della zona data l'attuale situazione in parte a gerbido incolto, in parte agricolo, e per un'importante porzione già vincolata a verde pubblico;

c) la posizione a nord di Torino a diretto contatto con grandi arterie di comunicazione risolve nel miglior modo i problemi creati dall'afflusso eccezionale di autoveicoli nei giorni di gare (la massima parte di questi proviene infatti dalle direzioni di nord e nord-est);

d) l'isolamento verde da una parte e quello opposto dalla Stura dall'altra garantiscono una completa sicurezza al circuito e nello stesso tempo evita noiosi disturbi alle zone residenziali vicine.

Unica osservazione da tenersi presente in sede di progetto è quella di non sacrificare le zone verdi pubbliche che dovranno essere attrezzate per il libero accesso della popolazione a impianti sportivi (piscine, tennis, ecc.). Le piste perciò dovranno essere accuratamente isolate e protette e gli impianti fissi non potranno essere sistemati nella fascia già ora vincolata a verde pubblico.

#### Ippodromo.

Fra gli impianti di grande importanza merita un cenno particolare l'ippodromo. Le installazioni ora esistenti presso Mirafiori, una volta circondata da territorio completamente libero e da terreni destinati all'allevamento dei cavalli da corsa, sono state, poco per volta, serrate da tutte le parti dall'espansione della città che ha ridotto la superficie occupata dall'impianto alla pura e semplice pista.

In queste condizioni è prevedibile che l'ippodromo non possa più rimanere a lungo nella posizione attuale e che in futuro esso debba spostarsi su area più adatta.

Siccome l'ippodromo è tradizione di Torino, è un impianto che non deve mancare in una grande città, è una scuola di ardi-

mento, abbiamo previsto nel piano generale di mantenerlo nella situazione attuale fino a quando sarà possibile.

Quando esso sarà trasportato e costruito in altra zona in Torino (per esempio sull'ex campo di aviazione di Mirafiori) o nelle immediate adiacenze, l'area occupata attualmente e che verrà a essere liberata potrà essere sfruttata per scopi residenziali purchè abbia un piano particolareggiato unitario con fabbricazione isolata, con ampie superfici destinate a verde, prevista l'istallazione di tutti gli impianti di pubblica utilità competenti.

#### IL VERDE VINCOLATO PRIVATO.

Quattro sono essenzialmente le cause che hanno portato al vincolo verde posto su aree private, tutte cause perfettamente giustificate dal punto di vista funzionale e organizzativo. Esse sono:

- a) vincoli panoramici;
- b) vincoli di arretramento stradale;
- c) vincoli di elettrodotto (corridoi di servizio);
- d) vincolo agricolo generico.

#### Vincoli panoramici.

Onde non lasciare alterare le caratteristiche verdi panoramiche di importanti complessi esistenti (parchi di ville private, gruppi di alberi di alto fusto con essenza di pregio, ecc.) si è posto su questi il vincolo panoramico, confermando in piano regolatore, e nella massima parte dei casi, analoghi vincoli già posti dalla Soprintendenza ai monumenti.

Il vincolo posto ora può precludere in un tempo futuro al completo riscatto da parte dell'Amministrazione comunale delle aree oggi vincolate onde formare complessi verdi pubblici e nelle costruzioni in essi esistenti — ville, palazzotti — impianti di pubblica utilità (musei, biblioteche, eccetera).

I principali complessi sono: la villa Rignon, detta degli Amoretto, a ovest di corso Orbassano, per cui sono già in corso trattative con l'Amministrazione comunale per una parziale cessione a parco pubblico; la villa Rignon all'angolo di corso Peschiera e

corso G. Ferraris, importantissimo elemento data la scarsità del verde nella zona circostante, la Tesoriera, in corso Francia, per cui è prevista in piano regolatore un parziale sfruttamento per impianti di pubblica utilità (asilo e scuola) e una parziale riduzione a parco pubblico; la villa di via Mombasiglio angolo via Gradisca, complesso importante date anche le caratteristiche della zona. Altre piccole sistemazioni locali possono essere ricavate dalle tavole di piano regolatore.

#### Vincoli di arretramento stradale.

Ai lati delle vie di grande traffico, delle penetrazioni e delle tangenziali principali, delle autostrade o strade selezionate, è stato posto un vincolo di arretramento dei fili di costruzione con servitù non aedificandi, onde non pregiudicare le possibilità di futuro ampliamento della strada, evitare che le costruzioni si addensino a chiudere in cortina continua la via, togliere alle case le noie e i pericoli derivanti dal traffico e reciprocamente liberare la circolazione stradale da soggezioni derivanti dai troppo frequenti innesti e dalle uscite carraie dalle singole case.

Tale vincolo è graduato in relazione all'importanza dell'asse stradale e isola per le autostrade una fascia di metri 100 di profondità; per le altre strade il vincolo di arretramento varia da m. 50 a m. 25 a m. 12,5 dall'asse della strada a seconda delle caratteristiche previste per il traffico.

#### Vincoli di elettrodotto.

L'avvicinamento delle linee ad alta tensione a una città è un problema grave specialmente se questa città, come Torino, ha una caratteristica industriale. Le linee provenienti da diverse direzioni si raggruppano caoticamente nelle immediate vicinanze della città e bloccano con la loro servitù importantissime zone che potrebbero essere più utilmente usate per altri scopi.

Onde evitare questo inconveniente abbiamo progettato « corridoi di servizio » che sono fasce di terreno privato ma vincolate a verde entro cui dovranno correre tutte le nuove linee ed entro cui dovranno essere man mano spo-

state le linee oggi esistenti ma seguenti un tracciato diverso.

L'ampiezza di tali fasce è variabile (da 50 a 200 metri) a seconda del nucleo di conduttori previsto e prevedibile e a seconda della tensione usata, e il loro tracciato fa capo alle stazioni di trasformazione e di abbassamento di tensione esistenti o previste nell'organizzazione urbana. La posizione di dette fasce è stata scelta in modo da obbligare lo spostamento di un minimo numero di linee, e in funzione della utilizzazione dei terreni circostanti; esse rimarranno agricole e serviranno anche come fasce di isolamento se poste a suddividere zone di diverso carattere o nuclei autonomi, potranno essere utilizzate anche come aree di manovra o di deposito nei tratti che attraversano le zone industriali.

#### Vincolo agricolo generico.

Per salvaguardare l'autonomia territoriale del Comune di Torino da possibili intrusioni dall'esterno verso l'interno di attività contrastanti con l'ordinamento urbano, per dare un limite esatto all'espansione della città propriamente detta, e per mantenere quel minimo indispensabile di terreni agricoli, è stato posto il vincolo agricolo generico su una fascia di terreno periferico di profondità variabile a seconda della posizione, del grado di compromissione attuale dell'organizzazione delle singole zone.

Questa fascia potrà essere variata leggermente in sede di piano intercomunale, a seconda delle esigenze che verranno in quella sede a manifestarsi — creazione di unità residenziali autonome, continuità di zone industriali, eccetera —, ma il suo impianto fondamentale dovrebbe rimanere come è stato ora previsto.

Nei terreni così vincolati non potrà essere sviluppata altra attività di quella agricola e su essi è inibita qualsiasi fabbricazione che non sia attinente alle aziende agricole. Il minimo appezzamento di terreno non dovrebbe scendere al di sotto dell'unità lavorativa locale e in prima approssimazione fissabile in ha. 4 per aziende agricole generiche, in ha. 1,5 nel caso di esclusiva coltivazione orticola o fioreale.

#### Le superfici e la popolazione

Il proporzionamento del piano regolatore a seguito dell'organizzazione predisposta risulta dai calcoli finali delle superfici e della popolazione.

#### LE SUPERFICI.

1) Per il calcolo delle superfici abbiamo raggruppato le zone residenziali esterne al centro in

zona centrale . . . . .	ha. 987,397	ha. 987,397
settore sud-est . . . . .	ha. 113,535	
settore sud . . . . .	ha. 885,529	
settore ovest . . . . .	ha. 944,144	
settore nord-ovest . . . . .	ha. 650,488	
settore nord-est . . . . .	ha. 767,156	ha. 3.360,852
centro direzionale . . . . .	ha. 37,350	
centro sud . . . . .	ha. 22,175	
centro nord-est . . . . .	ha. 17,069	
centro nord-ovest . . . . .	ha. 13,245	ha. 89,839
Totale		ha. 4.538,088

2) Le aree destinate ai servizi generali urbani (ospedali, università, carceri, macello, ecc.) e

servizi generali . . . . .	ha. 224,3925	
aree militari . . . . .	ha. 45,400	
aree ferroviarie . . . . .	ha. 227,340	
aree ferrovie secondarie . . . . .	ha. 4,300	
vecchio Cimitero . . . . .	ha. 75,150	
nuovo Cimitero . . . . .	ha. 72,252	
Totale		ha. 648,8345

3) Le aree destinate al verde pubblico e agli impianti sportivi di importanza urbana (e cioè esclusi gli impianti di zona) assommano a: Totale ha. 810,00.

4) Le strade non ancora conteggiate nelle aree delle zone assommano a: totale ha. 350,00

5) Le aree industriali comprese nelle grandi zone industriali allo scopo attrezzate e nelle zone miste assommano in totale a: ha. 1.578,80

6) Le aree vincolate a verde

zona centrale . . . . .	ab. 240.000	ab. 240.000
settore sud-est . . . . .	ab. 42.358	
settore sud . . . . .	ab. 285.102	
settore ovest . . . . .	ab. 299.931	
settore nord-ovest . . . . .	ab. 164.139	
settore nord-est . . . . .	ab. 191.581	ab. 973.111
centro direzionale . . . . .	ab. 12.325	
centro sud . . . . .	ab. 7.317	
centro nord-est . . . . .	ab. 5.638	
centro nord-ovest . . . . .	ab. 4.371	ab. 29.651
2) Aree destinate ai servizi (10 ab./ha)		ab. 7.276
3) Aree destinate al verde pubblico		ab. . . . .
4) Aree destinate a strade di grande comunicaz.		ab. . . . .
5) Aree destinate all'industria (10 ab./ha)		ab. 15.000
6) Aree agricole (10 ab./ha)		ab. 21.712
Totale popolazione		ab. 1.286.750

cinque settori: 1°, sud-est fra la ferrovia e il Po; 2°, sud, fra la ferrovia di Genova e la ferrovia per Bardonecchia; 3°, ovest, fra la ferrovia per Bardonecchia e la Dora; 4°, nord-ovest, fra la Dora e la ferrovia per Milano; 5°, nord-est, fra la ferrovia per Milano e il Po.

Oltre questi settori abbiamo ancora il grande centro vecchio, e i nuovi centri funzionali.

quella con destinazione speciali (esclusi gli impianti di zona) assommano a:		
servizi generali . . . . .	ha. 224,3925	
aree militari . . . . .	ha. 45,400	
aree ferroviarie . . . . .	ha. 227,340	
aree ferrovie secondarie . . . . .	ha. 4,300	
vecchio Cimitero . . . . .	ha. 75,150	
nuovo Cimitero . . . . .	ha. 72,252	
Totale		ha. 648,8345

quella con destinazione speciali (esclusi gli impianti di zona) assommano a:

servizi generali . . . . .	ha. 224,3925	
aree militari . . . . .	ha. 45,400	
aree ferroviarie . . . . .	ha. 227,340	
aree ferrovie secondarie . . . . .	ha. 4,300	
vecchio Cimitero . . . . .	ha. 75,150	
nuovo Cimitero . . . . .	ha. 72,252	
Totale		ha. 648,8345

agricolo generico assommano a: totale ha. 2.171,278

Il totale generale delle superfici comprese dal n. 1 a n. 6 corrisponde a ha. 10.097,00 che è la superficie del territorio di Torino nella sua parte pianeggiante sulla sinistra del Po.

#### LA POPOLAZIONE.

1) Nelle zone residenziali dei vari gruppi come precedentemente suddivisi la popolazione è dislocata nel modo seguente:

zona centrale . . . . .	ab. 240.000	ab. 240.000
settore sud-est . . . . .	ab. 42.358	
settore sud . . . . .	ab. 285.102	
settore ovest . . . . .	ab. 299.931	
settore nord-ovest . . . . .	ab. 164.139	
settore nord-est . . . . .	ab. 191.581	ab. 973.111
centro direzionale . . . . .	ab. 12.325	
centro sud . . . . .	ab. 7.317	
centro nord-est . . . . .	ab. 5.638	
centro nord-ovest . . . . .	ab. 4.371	ab. 29.651
2) Aree destinate ai servizi (10 ab./ha)		ab. 7.276
3) Aree destinate al verde pubblico		ab. . . . .
4) Aree destinate a strade di grande comunicaz.		ab. . . . .
5) Aree destinate all'industria (10 ab./ha)		ab. 15.000
6) Aree agricole (10 ab./ha)		ab. 21.712
Totale popolazione		ab. 1.286.750

## LA GRADUALITÀ DI ATTUAZIONE DEL PIANO

Difficile è stabilire in modo preciso la graduazione nel tempo delle opere di piano regolatore, dipendendo esse da una quantità di fattori che esorbitano dalle umane facoltà di previsione.

Cercheremo di definire con l'approssimazione che ci è concessa le opere che per la loro interdipendenza dovrebbero essere collegate insieme, e nello stesso tempo indicheremo la sequenza logica di tali opere, suddividendole in tre grandi gruppi.

### OPERE DI PRIMO TEMPO

Sarebbe opportuno procedere immediatamente all'impianto delle grandi tangenziali a carattere autostradale, però per queste il necessario inserimento in un piano di più vasta portata — intercomunale, regionale e nazionale — renderà alquanto lento lo sviluppo, per cui oggi, in sede di piano comunale, occorre creare soltanto i presupposti per la rete tangenziale di transito bloccando le strisce di terreno e i passaggi obbligati su cui dette strade dovranno correre.

L'importante sviluppo che sta prendendo fin d'ora la nuova zona industriale al di là della Stura porta a dover prevedere come opere di primo tempo le sistemazioni a quella connesse, e specialmente la realizzazione della strada — prima tangenziale interna nord — che congiungendo la strada per San Mauro a quella per Caselle attraverso la zona industriale rappresenta un asse di grande importanza per le comunicazioni oltre Stura.

Pure strettamente collegato allo sviluppo industriale è la formazione dei nuclei residenziali organici previsti nella zona e serviti dalla strada a cui si è fatto cenno; e precisamente la zona n. 2 (Falchera) da completare, le zone n. 4 e n. 5 (Barca e Bertolla) da riorganizzare e da completare.

In questo settore opera di primo tempo è anche da considerarsi la strada direttissima per Caselle-aeroporto per cui sono già in atto convenzioni fra l'Amministrazione comunale e quella Provinciale.

A sud della Stura ma sempre nello stesso settore dobbiamo considerare la zona residenziale n. 10 (a ovest di Lucento) che sta nascendo su piano organico per iniziativa di enti pubblici (Case Popolari, ecc.) zona posta in tangenza a un asse di comunicazione urbana e perciò abbastanza ben servita e per cui gli altri allacciamenti con la rete stradale di grande importanza possono essere rimandati in un secondo tempo.

Il prolungamento del Corso Regina Margherita in rettilineo fino all'innesto con la strada per Pianezza è un'opera di cui è sentita la necessità da parecchio tempo, già in massima parte prevista dal vecchio piano regolatore, collegata allo sviluppo e alla sistemazione in atto del parco della Pellerina, è perciò da considerare di primo tempo.

Lo sviluppo del più grande gruppo industriale sud (Fiat e terreni contermini) porta a dover completare in quella zona la attrezzatura residenziale con il completamento della zona n. 42 (Mirafiori) e l'impostazione delle nuove unità organiche n. 40 e n. 37 verso il confine con Grugliasco. Le opere stradali connesse sono il prolungamento di corso Cosenza (che dovrebbe poi essere proseguito come comunicazione verso le valli del Sangone) e il completamento della tangenziale selezionata ovest, asse indispensabile per collegare direttamente e al di fuori del centro le zone sud con quelle nord.

La recente apertura della cosiddetta Radiale di Moncalieri e la collegata e iniziata sistemazione del parco lungo il Po porta alla necessità di prevedere come immediato il completamento e l'attrezzatura della zona 51 compresa fra il parco e la via Nizza.

Avrà inizio immediato pure la sistemazione, il completamento e, la saturazione e l'attrezzatura della grande zona già oggi in gran parte compromessa formata dal centro propriamente detto e dalle zone a questo direttamente collegate.

### OPERE DI SECONDO TEMPO

È augurabile, per l'avvenire di Torino, che si avvenga presto

alla definizione della rete autostradale prevista, e d'altra parte quest'opera assumerà una certa urgenza appena le più grandi zone industriali previste avranno assunto la loro importanza definitiva e si proietteranno verso i comuni contermini.

Abbiamo perciò impostato come opere principali di secondo tempo la costruzione di tutte le tangenziali autostradali.

Collegata a queste e collegata al graduale sviluppo contemporaneo delle zone industriali è la formazione dei nuclei organici autonomi previsti alla periferia della città al nord al di qua e al di là della Stura, e alla formazione dei quartieri semiperiferici collegati con le industrie al nord e al sud di Torino.

Intanto anche il nucleo centrale sta assumendo la sua forma definitiva, le trattative di riscatto da parte dei demani — che dovranno però essere subito iniziate — avranno portato i loro frutti, le principali industrie nel perimetro urbano avranno trovato modo e convenienza a spostarsi nelle zone a loro destinate, la città tutta è aumentata di importanza e si rende necessario e indispensabile in questo periodo procedere alla formazione e al completamento dei centri specializzati (direzionali, residenziali-commerciali, culturali) onde polarizzare e sistemare definitivamente le varie attività principali di Torino.

### OPERE DI TERZO TEMPO

Saturato e attrezzato il vastissimo nucleo centrale e le zone di nuovo impianto si potrà provvedere alla formazione dei centri organici satelliti posti nell'interno del territorio comunale ma collegati funzionalmente con il più vasto piano intercomunale. In questo periodo si avrà pure il completamento della rete stradale regionale con gli allacciamenti diretti e veloci ai nuclei e alle zone di maggiore importanza nell'ordinamento della regione.

Rimangono le zone unitarie (Z. U.) che possono essere considerate per così dire fuori tempo perchè la loro sistemazione deve dipendere da fattori imponderabili e non esattamente valutabili oggi. Esse però potranno essere inseri-

te in qualsiasi periodo dato che le opere necessarie sono esclusivamente interne alla zona e non de-

vono essere nè precedenti nè conseguenti ad altre opere di piano regolatore.

## Relazione della parte collinare (destra del Po)

(relatore Sandro Molli Boffa)

### Relazione sui criteri informativi del piano proposto

Le proposte per il Nuovo Piano Regolatore della zona collinare si estendono a tutta la zona a levante del Po delimitata dai confini territoriali dei Comuni di S. Mauro, Baldissero, Pino Torinese, Pecetto e Moncalieri.

A differenza del vigente Piano Regolatore, approvato con il Decreto Legge 10 marzo 1918 e relativo regolamento e norme tecniche approvati con Decreto 28 settembre 1919, riferendosi esclusivamente alla zona collinare vera e propria, il Nuovo Piano Regolatore Generale sarà unico per tutto il territorio della Città e pertanto agli effetti delle previsioni e delle direttive per le costruzioni sulla destra del Po si è ritenuto necessario unificare le norme, come risulta dalle proposte allegate al Piano.

Il vigente piano del 1918, elaborato nel periodo degli anni 1909-1913, e perfettamente aderente ai criteri e bisogni dell'epoca, era limitato alla sola parte bassa della collina e mirava più che altro ad una viabilità in funzione delle residenze e delle passeggiate: non si poneva il problema di strade di traffico, nè quello di differenziazione di zone.

La viabilità oggi, per motivi tanto funzionali quanto economici, occorre distinguerla nelle sue varie funzioni: strade di traffico veicolare costituenti la rete stradale principale; strade residenziali e strade o passeggiate pedonali.

In conformità della legge urbanistica, non si può ignorare la destinazione delle singole zone ed occorre non solo precisarla, ma individuare anche quelle aree destinate alle istituzioni ed ai servizi di interesse collettivo. È inoltre intervenuto recentemente un fatto nuovo e cioè il vincolo generico della legge del 1939 per la pro-

tezione delle bellezze naturali e panoramiche dell'intera zona collinare situata nel territorio di Torino e tale vincolo esteso anche alle sponde del Po, importa l'obbligo ancora più stretto della protezione di determinate zone, nelle quali le costruzioni debbono essere particolarmente curate o addirittura annullate, mentre altre che non interessano le visuali principali, da Torino verso la collina e dalla collina verso Torino, possono essere oggetto di fabbricazione più intensiva, pur restando in armonia con i vincoli suddetti.

Per tali considerazioni si è dovuto rivedere ed estendere l'attuale piano contemplando particolarmente la rete principale stradale (sia veicolare che pedonale) e la destinazione di zona.

Lo studio per ora si estende, come d'obbligo, soltanto al territorio della Città, il quale, per altro, in certe zone non giunge nemmeno sino al culmine della collina torinese: dovrà quindi essere integrato, appena possibile, con le previsioni che saranno concepite e dettate dal Piano Regolatore Intercomunale.

### LA RETE STRADALE PRINCIPALE

Particolarmente innestata alla rete delle grandi comunicazioni, è la viabilità principale della zona della collina.

Ai suoi piedi, presso la riva del Po, corre la grande tangenziale est, che, raccogliendo le provenienze dal Sud, serve da collegamento con le provenienze dal Nord. Inoltre, incrociando con i ponti, che proseguono nell'interno della città tutti con ampi corsi o con una non meno ampia via Po, tale tangenziale può alimentare efficacemente la penetrazione di tutta la parte orientale della città dalle predette provenienze meridionali e

settecentrali. Attualmente tale tangenziale è costituita dai corsi Casale e Moncalieri, già insufficienti di sezione. Il piano prevede un allargamento minimo di 36 metri nel tratto immediatamente a valle del Ponte Regina Margherita fino al tratto a monte del Ponte Isabella. Tale tronco avrà una carreggiata centrale a quattro piste per il traffico veloce e due carreggiate laterali per il traffico lento o locale o per passeggiata.

Per i due tronchi esterni, verso i confini del territorio comunale, poichè è stato possibile, la carreggiata è stata sdoppiata.

Il tracciato della sede attuale è mantenuto per il traffico locale e lento, quello veloce è stato trasferito verso via Po, in sede completamente indipendente dall'attuale, con le sue due piste per ogni senso, assai più comode e tra loro separate.

L'innesto e il disinnesto dei due tronchi indipendenti di tale tangenziale sono previsti mediante due sottopassi della carreggiata laterale verso il Po destinata al traffico lento del tronco intermedio.

All'estremità settentrionale della tangenziale Est, presso il Cimitero di Sassi, un ampio incrocio a circolazione rotatoria provvederà ai reciproci smistamenti nelle sei direzioni: tronco veloce della tangenziale; nuovo viale che, con il nuovo ponte sul Po, imbrocherà il Corso Taranto; le due direzioni della camionale scendente dal Pino; le due direzioni del Corso Casale, debitamente migliorate.

Strada di grande comunicazione che interessa pure la zona collinare è la cosiddetta « Camionale » che, staccatasi dalla Statale n. 10, sottopassando in galleria l'abitato di Pino, percorrendo la falda nord-est della valle del Cartman e sorpassando la strada di Casale, a nord del Cimitero di Sassi, raggiungerà la pianura, attraverserà sul nuovo ponte-diga il Po e punterà verso l'incrocio dei tronchi dell'autostrada per Milano, Aosta e Susa. L'interesse particolare che questa strada di grande comunicazione interregionale ha per la collina, è di servire ad un suo rapido valico nonchè di collegare la città con la nuova strada collinare che porta a Su-



Tav. n. 9 - Le grandi comunicazioni.

perga e con l'eventuale strada di piano intercomunale adducante a Baldissero.

Le altre strade, esistenti od in progetto, non hanno più importanza di traffico interregionale, ma puramente di collegamento con i comuni vicini o per valorizzare la zona collinare.

Di tali strade che, relativamente all'importanza della collina, possiamo ancora ritenere di « viabilità principale », possiamo distinguere due categorie: viabilità veicolare e viabilità pedonale. Della prima categoria le strade

possono distinguersi per due loro funzioni essenziali: funzioni di valico con lo scopo di collegare nodi importanti sui due versanti opposti della collina, con tracciato risalenti le valli che sboccano al Po, con tendenza a tagliare normalmente (compatibilmente con le pendenze prefissate) le curve di livello — e funzione di « collettori » di tutte le strade e stradine che drenano le zone residenziali, aventi un tracciato tendente a seguire le curve di livello.

La rete della viabilità veicolare principale assume quindi uno

schema assai semplice e sarà particolarmente destinata ai servizi di trasporti pubblici urbani, i quali, risalendo un primo tronco di strada di valico, percorrendo un secondo tratto di « collettore » all'altezza voluta e ridiscendendo per un altro tronco di strada di valico, potranno, unitamente ai corsi Casale e Moncalieri, completare dei percorsi che, con l'integrazione di tutte le strade di lottizzazione che confluiranno ai tronchi principali, serviranno gli abitanti delle zone interessate da tali strade con quella elasticità

che la progressività delle opere nello spazio e nel tempo richiederà.

Criterio informatore per il tracciato di queste strade è di usufruire di tutte quelle che possono essere inserite nel sistema e che già si trovano in piena efficienza o che possono essere rese efficienti con poche opere: abbandonare alla funzione secondaria di strade residenziali quelle che per migliorarle richiedessero un rifacimento totale. Diminuire una pendenza o allargare una curva di strada significa rifarla; allargarne una stretta fra case e muraglioni significa spendere di più che passare con una nuova su terreno libero. Meglio, a parità di spesa, avere due strade, una vecchia ed una nuova in due zone diverse, che una sola: la vecchia ringiovanita.

Le strade di valico, in parte di nuovo tracciato, oltre alla camionale già accennata, sono due: la Torino-Pecetto e la Torino-Revigliasco. La prima, abbandonata la poco efficiente strada di Santa Margherita, partendo dal corso Fiume, usufruisce il viale Enrico Thovez e la strada del Nobile, già sistemati o facilmente ampliabili e con dolci pendenze; quindi con un tronco nuovo di circa 1,6 Km. di lunghezza attraverso il Podere Romano si riallaccia con l'antica strada proveniente da Santa Margherita che, salvo non laboriosi ritocchi, da questo punto potrà fino al confine comunale, essere sistemata a via di traffico. La seconda strada di valico, abbandonata l'attuale strada di San Vito, anch'essa poco efficiente, ed usufruendo il viale XXVI aprile (girone di Cavoretto) fino all'altezza dell'incrocio con la strada di val Pattonera, prosegue con un tronco nuovo di circa tre chilometri di lunghezza, e sorpassando la villa Avogadro della Motta, scartando l'abitato di Cavoretto, incrociando la « Creusa » a circa 300 m. sotto il « Cavallino Bianco » ed inserendosi nella bella strada della Viola, con le opportune rettifiche, raggiunge presso il confine territoriale la strada per Revigliasco.

Presso l'incrocio di questo nuovo tronco con la « Creusa » si diparte una nuova strada che si in-

nesta nella strada Ronchi-Cunioli Alti: in tal modo questa bella strada che prosegue per Moncalieri sarà direttamente collegata con Torino senza la molestia dell'abitato di Cavoretto (già ben servito dal « girone ») il quale, alla sua volta, non verrà molestato dal valico di transito diretto oltre il piccolo centro.

Il valico della collina per raggiungere Revigliasco, potrà in un primo tempo migliorare con una nuova strada della lunghezza di circa 2,15 Km. che, staccandosi dalla estremità della strada del Nobile, risale dal recente seminario San Vincenzo la testata della Val Salice e si ricongiunge con l'ultimo tratto della strada che risale tale valle a 700 metri circa sotto il quadrivio Rabby, nel punto dove nuovi lavori di consolidamento l'hanno notevolmente allargata: da questo punto si potrà proseguire assai più comodamente nell'attuale strada, per vari tratti migliorata, fino al confine di Revigliasco.

Queste strade, che si prevedono percorse dal più intenso traffico della collina e dai più efficienti servizi di trasporti pubblici, sono previste con carreggiata a tre piste, con un marciapiedi e un salvagente, per la complessiva larghezza di m. 11,50; la pendenza massima è del 6,50 %. La lunghezza dei tronchi nuovi o migliorati sarà di 7 km.

Di gerarchia immediatamente inferiore a queste strade di valico sono i « collettori » ad andamento tendenzialmente pianeggiante, che taglieranno la collina in varie striscie orizzontali: essi saranno alimentati dalle strade di valico ed alimenteranno alla loro volta le strade di lottizzazione (comuni, consortili o private), che drenano tutte le zone residenziali della collina. Tre sono i principali collettori previsti dal piano, disposti a tre differenti altezze.

L'inferiore corre lungo le prime propaggini collinari ad una quota che ondeggia sui 260 m. sul livello del mare. (La quota media dei corsi Casale e Moncalieri è di circa 222 m.) ed interessa la zona delle ville Boyd - Villa Rey - Villa della Regina - Villa Imperiali, parte inferiore della Villa ex Gualino - Parco Leopardi,

Ospedale S. Vito e Castello di Cavoretto.

Il collettore mediano ondeggia a quota 390 ed interessa le borgate sottostanti a Superga, le zone di Reagle, delle Ville Carignano e Camandona, di Santa Margherita, la zona sottostante il Seminario di S. Vincenzo, scende in Val Salice, per inserirsi sul viale Seneca fino a S. Vito, si dirige verso Val Pattonera, sorpassa la villa della Motta e si inserisce sulla strada dei Ronchi, puntando verso Moncalieri.

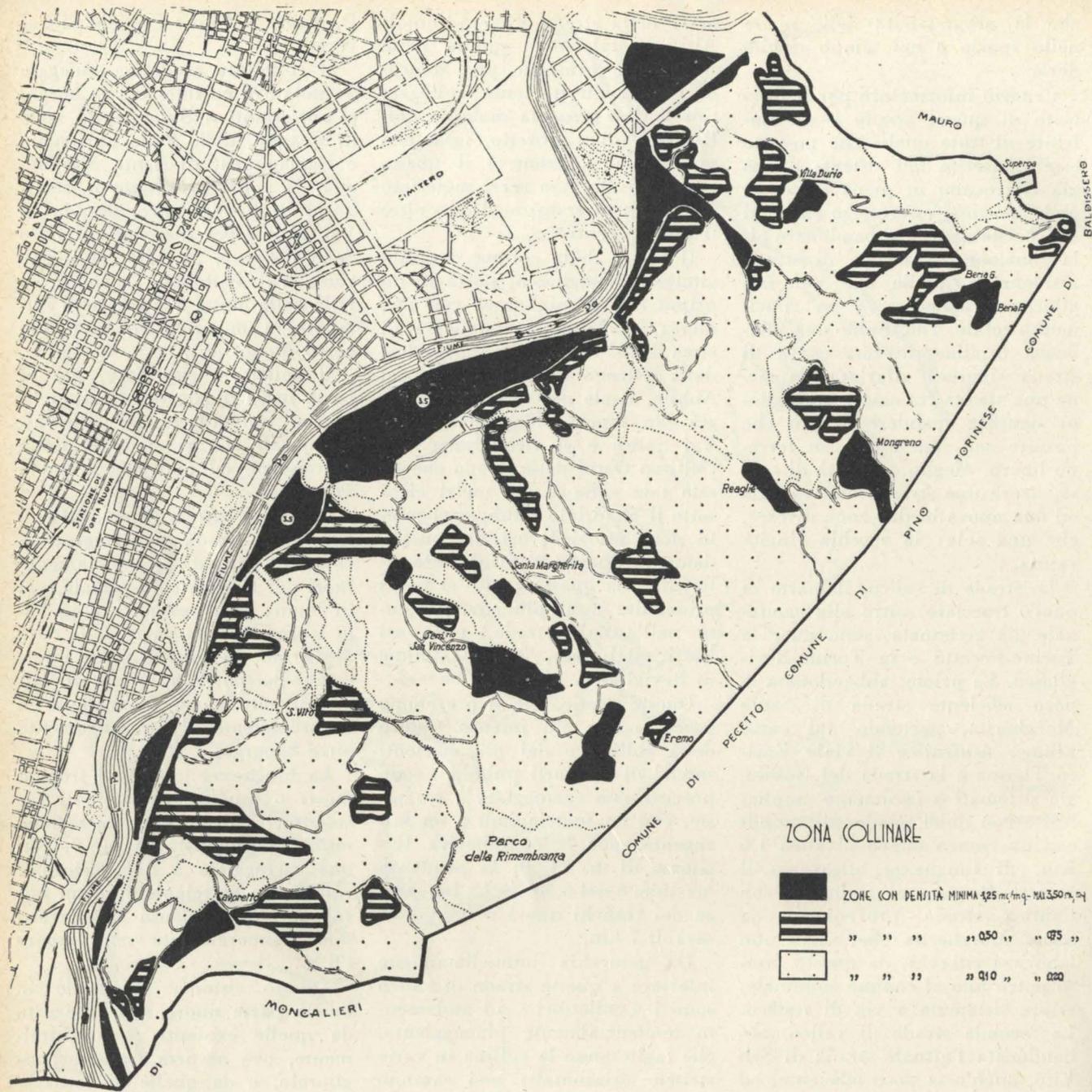
Il collettore superiore, già in parte in territorio dei Comuni limitrofi, unisce le testate delle valli laterali che si staccano dallo spartiacque ed ondeggia a quota 490.

Completa questo sistema di collettori la strada panoramica di culmine, quasi completamente fuori del territorio Comunale, già in buona parte eseguita o in via di costruzione da parte della città di Torino; in tema di piano intercomunale potrà studiarsi il miglioramento verso Moncalieri ed eventualmente il prolungamento oltre Superga.

La lunghezza totale dei tronchi nuovi o migliorati di questi tre collettori è di 30 km.: la sezione minima è prevista in m. 9, con una carreggiata a due piste per veicoli, un marciapiedi ed un salvagente: la pendenza per i tratti nuovi generalmente non supera l'8 %.

Questo sistema di strade in buona parte nuove sarà integrato da quelle esistenti che naturalmente, ove occorra, saranno migliorate, e da quelle di lottizzazione che il futuro piano particolareggiato preciserà secondo le esigenze riconosciute all'atto della messa in valore delle singole zone.

*Viabilità pedonale.* — Dato il rapido sviluppo della circolazione motorizzata, la viabilità pedonale va acquistando di giorno in giorno sempre maggiore importanza. Per la collina torinese è indispensabile, se si vuole realmente valorizzarla. Questo patrimonio di bellezza, questa sorgente di gioia e di salute, non sarebbero più raggiungibili senza pericoli o molestia, particolarmente da bambini, con le normali strade veico-



Tav. n. 10 - Le zone residenziali e la loro densità.

lari. Occorre una rete organica di viali destinati esclusivamente ai pedoni. Essi normalmente partono da una fermata dei tram urbani e, senza incrociare a livello le strade veicolari, con percorsi panoramici, su versanti bene orientati, raggiungono e collegano fra loro giardini, parchi e belvedere pubblici, esistenti od in progetto, ed adducono ai vecchi ed ai futuri nuclei residenziali provvisti dei loro piccoli centri civici (chiesa, scuola, gruppi di negozi, ecc.), fungendo talvolta da

accorciatoia alle strade veicolari sinuose.

La più importante di queste strade parte dalla base del monte dei Cappuccini, raggiunge il giardino pubblico, già previsto dall'attuale piano, presso la villa Barbaroux e il rudero del tempio incompiuto, lambisce il parco di Villa Genero ed il giardino presso il tempio rinascimentale, passa sui piazzali della chiesa e della scuola di Santa Margherita, incontra il centro civico di un nuovo nucleo residenziale (cascina

Mainero) e punta sul parco della Rimembranza al colle della Maddalena, scende al centro di Cavoretto lambendo il giardino del Castello, attualmente in costruzione e si ricongiunge alle rive del Po. A questo asse pedonale se ne ricongiungono altri: quello che dalla Villa della Regina raggiunge direttamente il parco di Villa Genero; quello che da Valsalice-Crimea raggiunge l'asse pedonale principale al giardino di villa Barbaroux; quello che dal ponte Isabella e dal parco Leopardi sale

al giardino di Torre Bert, al centro civico di San Vito, e raggiunge l'asse principale scendente dal parco della Rimembranza; quello che da Piazza Hermada, attraverso il giardino di Villa Rey per l'alta valle di San Martino raggiunge il parco della Maddalena; quello che da Sassi attraverso le zone delle ville Robilant e Beria Grande raggiunge Superga, ed altri di non minore bellezza panoramica.

Il sistema di strade pedonali previsto dal Piano Regolatore Generale ha la lunghezza di 23 km.

Naturalmente ogni tipo di strada, tanto veicolare quanto pedonale, oltre alle essenziali caratteristiche tecniche di larghezza, pendenza, raggio di curvatura, ecc., è progettato secondo le esigenze di orientamento, di panorami, di distanze dei fili di fabbricazione dai fili stradali e sarà corredato da attrezzature supplementari, quali belvedere, soste per il riposo delle persone e parcheggi per le macchine, servizi di rifornimento, zone di svago, ecc. ecc.

#### LA DESTINAZIONE DI ZONE

Contemporaneamente alla viabilità, il piano regolatore della collina detta norme relative alla destinazione delle sue aree: norme di estrema delicatezza, in particolare per la sua eccezionale bellezza che, per essere valorizzata, secondo tutti gli innumerevoli desideri dei cittadini, corre grande pericolo di essere gravemente menomata, se non irrimediabilmente annullata.

Varie sono le destinazioni che i cittadini esigono che si attribuiscono alla collina: zona agricola-boschiva, fondale all'immediato primo piano costituito dal nucleo urbano, parco pubblico per eccellenza di tutta la città, luogo di svago e di ricreazione, sede di istituzioni culturali, religiose, assistenziali, ospitaliere, e soprattutto zona di edilizia residenziale familiare. Quanti desiderano la propria abitazione in una casetta isolata con il suo piccolo giardino, o anche soltanto in una casa di affitto a più alloggi, ma con un orizzonte libero ed in piena tranquillità! Desiderio non solo giustificabile ma anche encomiabile e da soddisfare in tutto il possibile; pe-

rò questa necessità di privati, per quanto numerosi, non dovrà sovrapporsi e compromettere le esigenze dell'intera cittadinanza. Purtroppo i vincoli idrogeologici e forestali, quelli relativi alla legge sulla protezione delle bellezze naturali, fino a tre anni fa limitati a zone ristrettissime, e soprattutto l'attuale regolamento edilizio, non sono riusciti a tutelare l'ingente e delicato patrimonio pubblico della bellezza naturale della collina. La realtà ha dimostrato che a saturazione edilizia avvenuta secondo il vigente regolamento edilizio, più non resta salvaguardato in una veduta d'insieme un pur tenuissimo godimento del verde, e per nulla dissimile si rivela il nuovo abitato da un qualsiasi volgare borgo di periferia cittadina.

Con molto buon senso e prudenza si ritiene di poter sovvenire alle richieste di ogni classe di cittadini e, sia pure con qualche reciproca concessione, armonizzare fra loro le varie esigenze.

Le aree a verde pubblico furono stabilite anzitutto nelle zone più ampie possibili, adatte ed in continuità, a cominciare dalla sponda del Po, che dal suo ingresso nel territorio comunale fino alla sua uscita, si è cercato di far scorrere lungo una striscia di verde, di varia larghezza, ma continua e, in futuro, intensamente alberata, in modo da velare agli occhi di chi percorre la sponda opposta, gruppi intensi e non sempre estetici di abitazioni già esistenti. Dove le vie di grande comunicazione si allontanano dalla sponda del Po, si creeranno dei veri giardini e parchi (zona del Fioccardo, del Pilonetto e del Meisino presso Sassi) con abbondanti attrezzature sportive. Le zone sulle falde collinari più in vista dalla città, le più panoramiche, le meglio alberate od anche le meno adatte alle costruzioni, furono destinate a verde pubblico. In totale, di verde pubblico, si ha un'area di 400 ettari, dei quali 99 già esistenti.

Alle istituzioni ospitaliere ed in genere assistenziali di interesse non solo locale, ma dell'intera città, si sono attribuite aree che la loro importanza e delicatezza esigono. Un ospedale generale di 250 letti è stato previsto nella zo-

na di Sassi in riva al Po in facile comunicazione con le due più importanti arterie del traffico: quella per Casale e la camionale.

La zona sanatoriale, in surrogazione particolarmente dell'Ospedale di S. Luigi è stata fissata al pian del Lot, lungo la strada per Revigliasco. È una verde e libera conca, bene orientata, defilata dai venti freddi e dalla vista della città, sopra il livello delle nebbie invernali, non molto lontana dalla città ed in facile comunicazione, in modo da renderla comoda ai degenti ai loro parenti ed al corpo medico. Già esiste nella zona, oltre l'Ospedale di S. Vito in basso, la ex colonia Pro Molite Italico in alto, recentemente ampliata ed ora destinata alla cura dei silicotici.

Il previsto ampliamento del Parco della Rimembranza lambirà con la sua parte inferiore tale zona assistenziale la quale, potendo isolarsi nella sua conca, non comprometterà l'avvenire di tutta la restante zona residenziale e permetterà alla particolare popolazione dei degenti, tanto bisognosa di cure e di affetto, di godere la propria parte di salubrità e bellezza collinare.

L'edilizia per l'educazione e la cultura e per le convivenze, particolarmente di carattere religioso, continuerà, entro i limiti di nuove norme tecniche, a trovare la sua ambita sede sulla collina. La zona cimiteriale di Sassi, ora di 9500 mq. è stata ampliata di 24.000 mq.; quella di Cavoretto, ora di 2.800 mq. è stata ampliata di 8.500 mq.

Escluse le zone di destinazione già menzionate e quelle per particolari pregi vincolate a giardino privato, le restanti aree sono destinate all'edilizia privata. Per ognuna di esse si è stabilito anzitutto il grado di fabbricabilità basato sui metri cubi costruibili sui metri quadrati delle relative aree fabbricabili. A stabilire tale grado concorrono vari fattori, quali la sicurezza, l'igiene, l'orientamento del terreno, la viabilità e la distanza dalla città piana, il panorama, la possibilità e facilità dell'adozione di facili comunicazioni e di tutti gli altri servizi.

Tale grado va da 0,10 (mc. per mq.) per le zone impervie non di-



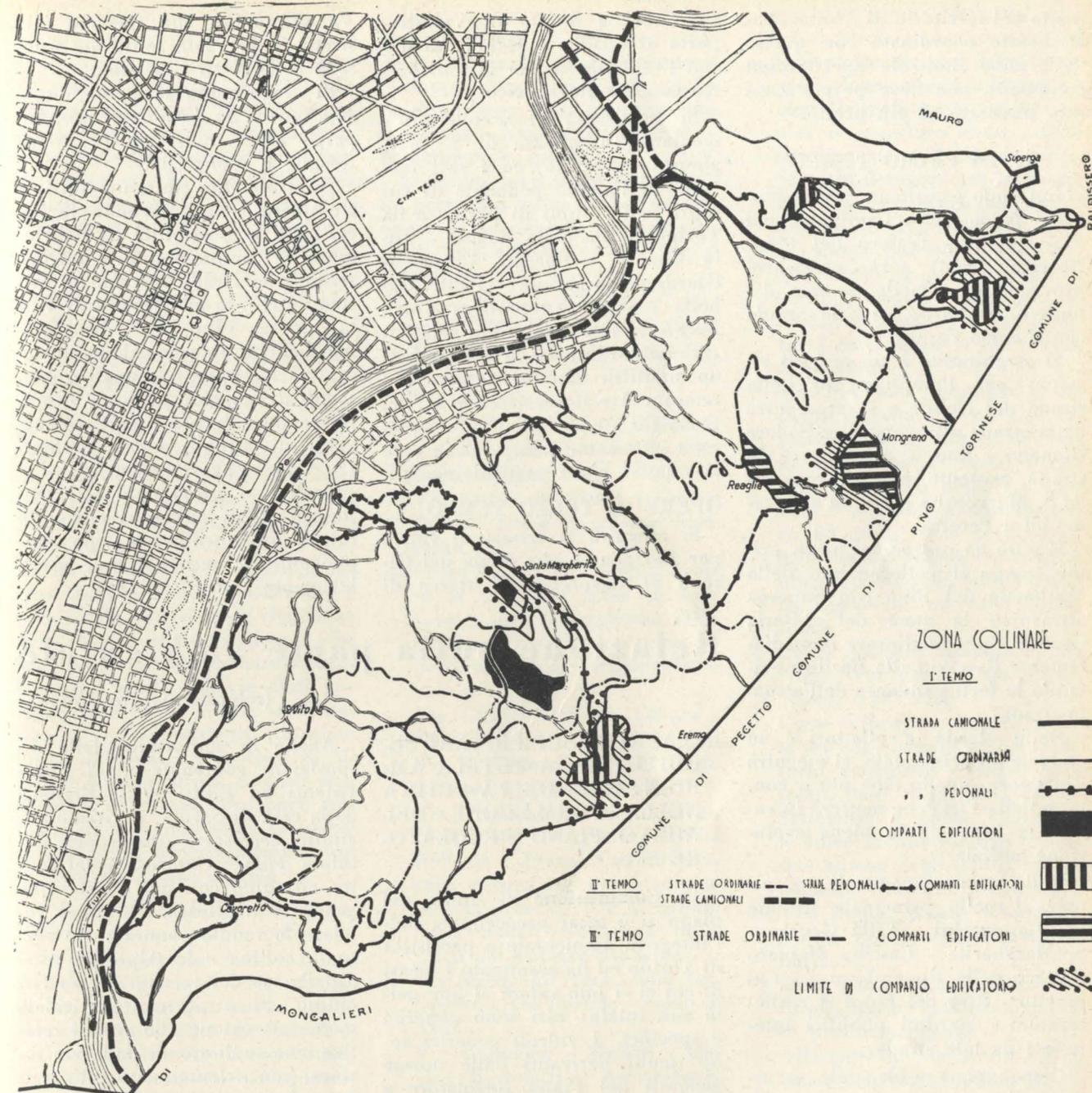
Tav. n. 11 - I parchi e i collegamenti verdi.

sboscabili senza grave pericolo di franamento o male orientate a 0,20, 0,50, 0,75, 1,25, fino a 2 metri cubi per metro quadrato per le zone basse, quasi urbane, quelle sulla riva del Po, dietro alle fasce di verde pubblico, e per quelle sulle pendici della collina in particolari favorevoli condizioni (ben soleggiate, non eccessivamente acclivi, defilate dalla vista della città, ben servite da pubblici servizi, ecc.). Per queste zone

anzi il piano regolatore generale segna i limiti e manda al futuro piano particolareggiato di costituire un comparto edificatorio, nel quale ad una parte centrale con edilizia relativamente fitta a modo di paesino, sarà intimamente legata un'ampia corona di area vincolata esclusivamente a verde. In tal modo, oltre a conseguire una giustizia distributiva di sacrifici e di vantaggi fra i vari proprietari di terreni, si evita il più possibile

quel formicaio continuo e monotono di casette di dubbio effetto estetico, che secondo l'applicazione troppo uniforme del regolamento potrebbe sorgere.

Di questi «paesini» oltre a quelli già esistenti, che verranno incrementati, il piano prevede la nascita in varie zone: nella vallata del Cartman sotto Superga, nelle zone del Beria Grande e del Beria Cit, con quella di Val Durio, sotto Mongreno, attorno a Reagle, sot-



Tav. n. 12 - I tempi di attuazione del piano regolatore.

to Santa Margherita; nella zona delle cascate Mainero (Eremo) e San Giacomo (sopra il Seminario S. Vincenzo).

Nella zona bassa a carattere urbano a monte dei corsi Casale e Moncalieri ed a valle del corso Giovanni Lanza, via Luisa del Carretto, corso Quintino Sella, via Lomellina, il grado di fabbricabilità sarà di mc. 3,50 per mq. con l'altezza massima di m. 15,50. L'edilizia con la fabbricabilità compresa tra i 2 ed i 0,50 mc/mq., avrà l'altezza massima di m. 12

e quella di 0,20 e di 0,10 mc./mq. l'altezza massima di m. 8,50.

La popolazione di tutta la zona collinare attualmente di 44.000 abitanti, è prevista dal piano in 100.000 abitanti.

Essa è suddivisa in 14 zone residenziali (Sassi, Superga, Mongreno, Madonna del Pilone, Reagle, Val S. Martino inferiore, Gran Madre di Dio, Crimea, Santa Margherita, Pilonetto, San Vito, Eremo, Fioccardo e Cavaretto). Per ciascuna di queste zone residenziali si sono creati i nuclei

di servizi proporzionati al previsto numero di abitanti.

#### GRADUALITÀ DI ATTUAZIONE DEL PIANO

Si è diviso in tre periodi la graduazione di attuazione del piano per la zona collinare, ma si avverte che per questa esiste una interdipendenza con lo studio del piano intercomunale che costituisce l'opera più urgente di completamento del presente studio. È infatti inconcepibile iniziare il

piano nel territorio di Torino senza averlo coordinato con quello delle zone limitrofe dei Comuni confinanti, che deve pertanto essere precisato al più presto.

#### OPERE DI PRIMO TEMPO

Entrando prossimamente in funzione la cosiddetta Camionale del Pino (Chieri, Traforo del Pino, Borgata Sassi) sarà necessario provvedere un facile, se non definitivo, raccordo di tale strada con il corso Casale.

Si eseguiranno i già previsti ritocchi per l'ampliamento della strada del Nobile e si proseguirà detta strada attraverso il « Podere Romano » fino a raggiungere la strada esistente che proveniente da S. Margherita è diretta all'Eremo ed a Pecetto.

È pure da prevedersi in un primo tempo il collegamento della camionale del Pino con Superga attraverso la zona del « Beria Grande » per migliorare immediatamente l'accesso alla Basilica evitando le forti pendenze dell'attuale strada.

Delle strade « collettori » ad andamento orizzontale, si eseguirà l'inferiore, quello cioè più a contatto della Città che metterà in valore la zona già in piena evoluzione edilizia.

Delle strade « pedonali » si attuerà l'anello principale (Monte dei Cappuccini - Villa Genero - S. Margherita - Cascina Mainero - Parco della Rimembranza - Cavoretto - Rive del Po) e si realizzeranno i giardini pubblici interessati da tale strada.

Come zona residenziale si attuerà il nucleo compreso tra S. Margherita e la strada del Nobile e quello attorno alla Cascina S. Giacomo, sopra il Seminario di S. Vincenzo previo piano particolareggiato.

#### OPERE DI SECONDO TEMPO

Si attuerà la tangenziale est allargamento dei Corsi Moncalieri e Casale nel tratto compreso fra il Ponte Isabella ed il Ponte Regina Margherita ed il raddoppio di tali Corsi nei tratti esterni fino ai confini territoriali di Moncalieri e S. Mauro.

Della strada per l'Eremo e Revigliasco si eseguirà il tronco che,

risalendo la testata di Valsalice porta al quadrivio Rabbi: di qui con l'esistente strada di valico si raggiungerà Revigliasco.

Si realizzerà il « collettore » mediano (all'altezza di S. Margherita e S. Vito) ed i vari raccordi dell'anello pedonale di cui sopra con i punti di partenza da Torino: Villa della Regina - Villa Genero - Borgata Crimea - Giardino Barbaroux - Ponte Isabella - Parco Leopardi - Torre Bert - S. Vito e Giardini relativi.

Dei nuovi nuclei si effettueranno quelli di Cascina Mainero (Eremo) del « Beria Grande »; del Beria Cit » e di Villa Durio nella zona sottostante a Superga in base ai relativi piani particolareggiati.

#### OPERE DI TERZO TEMPO

Si eseguirà la strada di valico per Revigliasco che inizia dal Girone di Cavoretto all'attacco di

## Relazione sulla parte ambientale

(relatore Arturo Midana)

#### RELAZIONE SUI CRITERI SEGUITI PER LA TUTELA AMBIENTALE DELLA CITTÀ NELLA FORMAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE

La Commissione di studio del piano si è assai preoccupata dell'integrità ambientale e paesistica di Torino ed ha esaminato i mezzi di cui ci si può valere al fine della sua tutela: essi sono generici e specifici. I vincoli generici sono quelli derivanti dalle norme generali del Piano Regolatore e del Regolamento Edilizio in quanto già includono genericamente dei criteri per la difesa dei valori panoramici ed ambientali di varie zone cittadine.

Occorre però aggiungere indicazioni e regolamentazioni speciali per la particolare tutela di certi monumenti, ambienti e vedute. A tale scopo si sono preparati gli elementi e le norme che seguono, avvertendo che qualora regolamenti o vincoli vari riguardassero lo stesso ambiente o la stessa zona, dovrà sempre intendersi valido ed applicabile quel vincolo che risulti maggiormente restrittivo e tutelativo.

Val Pattonera con termine alla strada della Viola rettificata sulla sede della Tetti Gariglio.

Si eseguiranno il « collettore » superiore - la pedonale Sassi-Superga ed i nuovi nuclei presso Reagle e Mongreno.

Naturalmente durante tutti e tre questi tempi, secondo le necessità e le possibilità di stanziamenti si completeranno e miglioreranno le strade iniziate od esistenti e così la panoramica di Vetta Superga Pino già in programma benchè esterna al territorio e le varie strade Comunali o consortili di maggior traffico e si amplieranno con piani particolareggiati gli attuali nuclei esistenti (S. Vito - Cavoretto ecc.).

Inoltre si provvederà alle istituzioni ed ai servizi collettivi di tutte le quattordici zone che compongono la zona collinare, parallelamente al loro sviluppo.

Anche in conformità delle disposizioni contenute nelle Regie Patenti ed Editti o R. Biglietti della casa di Savoia, si ritiene anzitutto necessario provvedere alla tutela della caratteristica del centro cittadino con una limitazione generica in altezza ed inoltre tutelare le vedute panoramiche verso la collina e le Alpi dai corsi e dalle vie del vecchio centro cittadino. Si è portata particolarmente attenzione alle visuali relative cioè sugli sfondi delle vie torinesi con orientamento est-ovest, per salvare quanto rimane sia verso la collina che verso le Alpi, di tale peculiare, incomparabile caratteristica e duplice bellezza panoramica della Città.

Le disposizioni principali riguardano:

#### 1) Tutela della caratteristica del centro cittadino.

Nella zona di Torino compresa fra i Corsi: S. Maurizio, Regina Margherita, Principe Eugenio, Principe Oddone, Piazza XVIII Dicembre (Porsa Susa), via Cernaia, Corso Vinzaglio (lato portici), corso Vittorio Emanuele II, corso Re Umberto, via Magenta, via S. Pio V, corso Massimo d'A-

zeglio, corso Vittorio Emanuele II, sponda sinistra del Po, non è ammessa l'erezione di edifici aventi altezza superiore a m. 21 alla gronda, salvo casi particolari in cui vengano risolte integralmente certe fronti o meglio intere zone, ed i cui progetti dovranno venire approvati dal Consiglio Municipale previo approfondito esame e parere dei competenti organi tecnici ed artistici ufficialmente preposti alla tutela edilizia ed artistica della Città.

#### 2) Elenco edifici monumentali e complessi urbanistici.

Nell'ambito del centro cittadino delimitato come sopra ed esternamente ad esso hanno particolare importanza gli edifici dichiarati di interesse nazionale a termini delle Leggi vigenti, nonché i complessi urbanistici costituenti ambienti armonici ed organici inclusi in un elenco pubblicato a cura della Divisione Urbanistica della Città, ed altri ancora che era opportuno di vincolare assimilandoli a quelli già vincolati per legge, mentre per contro in alcuni casi i vincoli esistenti potranno essere attenuati, nel senso di limitare l'intangibilità di certi monumenti ad alcune loro parti soltanto, ammettendo come ricostruibili le altre, necessariamente con le dovute massime cautele.

#### 3) Tutela delle bellezze panoramiche circondanti la città.

Il verde attuale della collina, visibile dai punti di vista sottindicati, indipendentemente dalle eventuali possibilità di costruzione cui darebbe adito il regolamento edilizio o le norme di attuazione generali del piano regolatore, non dovrebbe venire diminuito in alcun suo punto, ciò per alcune visuali sino al maggior profilo della bassa collina, per altre sino al suo culmine, con quell'ampiezza di visuale che risulti opportuna per ogni corso, via o piazza affacciatisi alla collina stessa, cioè con quella apertura orizzontale in numero di gradi e quella altezza delle quote collinari, da considerarsi come limite della visuale stessa, che sarà determinata caso per caso e dovrà formare oggetto di precisazione nel Regolamento Edilizio conseguente al piano regolatore.

Lo stesso criterio vale per le vedute verso le Alpi, onde per alcune vie o piazze risulta da tutelarsi la doppia visuale, per altre quella su di un solo lato, per altre ancora quelle riguardanti il carattere ambientale soltanto.

Si citano qui a titolo di esempio le principali visuali che devono essere tutelate da determinati punti dei seguenti corsi, vie e piazze:

- Corso Vittorio Emanuele - verso la collina e verso le Alpi.
- Vie Mazzini, dei Mille, Cavour, Giolitti - verso la collina.
- Via Po - verso la collina.
- Via Verdi e corso S. Maurizio - sino al massimo profilo della bassa collina.
- Via Artisti, S. Giulia e Cesare Balbo - verso la collina come sopra.
- Corso Regina Margherita - verso la collina e verso le Alpi (ovest), per la larghezza delle alberate centrali con lieve apertura sino al confine comunale.
- Via Giulio e via S. Chiara - verso le Alpi.
- Via S. Domenico e via Corte d'Appello - verso le Alpi.
- Via Garibaldi - verso le Alpi. Inoltre nel suo tratto tra via Bellezza e Piazza Castello nessuna costruzione dovrà sorpassare la visuale oltre il profilo degli attuali cornicioni della via o del Palazzo Madama.
- Via Monte di Pietà - via Barbaroux e via Bertola - verso le Alpi.
- Vie Giannone - Meucci - Davide Bertolotti - Arcivescovado - S. Quintino - Corso Matteotti - verso le Alpi.
- Via S. Donato - verso le Alpi.
- Piazze S. Carlo - Castello - Vittorio Veneto - Statuto - da

qualsiasi punto di vista alto m. 1,60 dal marciapiede del loro perimetro non dovrà scorgersi alcuna nuova costruzione oltre l'attuale profilo delle cornici e coperture degli edifici che limitano tali piazze.

Si potrà derogare per la piazza Castello per eventuali profili del nuovo Teatro Regio. Per la piazza Statuto dovrà tutelarsi anche la parete di fondo verso ponente, unificando le altezze esistenti tra via Cibraio e corso Francia come quota massima.

— Maschio della Cittadella — dal punto di vista alto m. 1,60 dal marciapiede parete est del corso Siccardi a 15 metri prima del suo sbocco nella via Cernaia e per un conovisuale largo 50 gradi, non dovrà scorgersi alcuna nuova costruzione oltre il profilo del Maschio della Cittadella ed altri circostanti.

— Corso Vittorio Emanuele, via Nizza, via Sacchi, via Pietro Micca, tratti vari.

— Corso Vinzaglio, lato a levante tra via Cernaia e corso Vittorio Emanuele e corso Matteotti, lato nord, tra via XX Settembre e corso Vinzaglio, le linee architettoniche e relative altezze degli edifici attuali debbono rimanere immutate.

— Via Roma, primo e secondo tratto, norme dei decreti relativi.

— Zona Torri Palatine, Zona culturale, norme stabilite dai Piani particolareggiati.

— Allargamento via Botero e Bellezza, secondo il piano di risanamento.

— Piazza Palazzo di Città, visuale dal balcone principale del Palazzo Municipale verso la collina.

## Le norme urbanistico edilizie di attuazione del piano

Il piano è stato concepito e redatto in applicazione della legge urbanistica 17 agosto 1942, numero 1150 e da ciò deriva la sua originalità rispetto al piano precedente ed insieme la sua rispondenza alle maggiori necessità del-

la Torino di oggi e della Torino di un domani anche lontano. Non pare necessario sottolineare tutte le differenze che il piano presenta sotto l'aspetto giuridico nei confronti del precedente che, con disciplina sommaria, ha governato

lo sviluppo della Città dal 1908 a questi ultimi anni. Si è trattato allora di un piano quasi esclusivamente planimetrico integrato per qualche complesso monumentale o per qualche zona di interesse particolarmente importante, da norme e da vincoli architettonici di destinazione e planivolumetrici che sono venuti ad anticipare una disciplina che con il nuovo piano è divenuta generale per tutto il territorio della Città.

Inoltre, il piano precedente, era stato concepito in termini di validità limitata nel tempo e quindi era suscettibile di scadenza, mentre il nuovo verrà a creare una situazione a carattere permanente nei riguardi degli allineamenti delle più importanti arterie e nei riguardi della destinazione di zona, (art. 11 Legge 17 agosto 1942, n. 1150, limitando invece, con maggior aderenza alle necessità di tutela della proprietà privata, la efficacia dei piani particolareggiati ad un breve periodo e cioè a non oltre 10 anni. (Art. 16 Legge agosto 1942, n. 1150).

Questa netta distinzione tra piano generale e piano particolareggiato di esecuzione, distinzione che non si trovava nel piano precedente, giustifica ed ispira la impostazione della nuova disciplina urbanistica della Città e sulla traccia di questa impostazione sono state formulate le norme urbanistico-edilizie di attuazione comprendenti anche le disposizioni di carattere amministrativo.

Questo complesso normativo integra opportunamente la parte grafica del piano che, attraverso alla simbologia dei vari vincoli e delle varie destinazioni di zona collegata con la parte propriamente planimetrica, risponde alle precise richieste della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 (in particolare a quelle contenute nell'articolo 7 della legge stessa) e in genere alle prescrizioni illustrate nella Circolare Ministeriale 7 luglio 1954 n. 2495.

La prima, la seconda e la terza parte delle norme hanno carattere tecnico, mentre la quarta ha carattere amministrativo, è rivolta cioè a regolare l'applicazione del piano attraverso all'esproprio dei beni ed ai conferimenti e contributi dei privati e riproduce — con

qualche miglioramento e precisazione — alcune norme già contenute nella legge 5 aprile 1908 numero 141 e nel Decreto legge luogotenenziale 10 marzo 1918, numero 385 cioè in disposizioni specifiche per il piano regolatore di Torino ora in scadenza. Sono state inoltre comprese in dette norme generali (articoli 31 e 32) disposizioni della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 e nel Regolamento 14 gennaio 1918, n. 385 per l'esecuzione della legge 5 aprile 1908 n. 141 sull'attuale piano regolatore di Torino e infine nel Decreto legge luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 385 riguardante il piano della zona collinare estendendo inoltre al nuovo piano una disposizione (art. 33) del piano regolatore di Roma contenuta nella legge speciale 24 marzo 1932, n. 355.

Si è infine introdotto (art. 34) un nuovo criterio di applicazione di contributo per « trasferimento di cubatura » codificando una proposta elaborata dalla Commissione di studio del piano al fine di

far acquistare al Comune le aree destinate agli impianti di pubblica necessità trasferendo la cubatura afferente a quelle aree, a favore dei terreni edificabili.

Si tratta di una soluzione nuova e che non ha — a quanto risulta — precedenti nella nostra legislazione, pur traendo la sua ragion d'essere da un principio che può considerarsi ormai acquisito, quello cioè della possibilità di trasferimento di cubatura entro l'unità fabbricativa, principio che trova la sua applicazione nell'articolo 6 delle norme tecniche per l'attuazione del piano.

Allo scopo di ottenere la superiore sanzione di tutte le disposizioni contenute nel predetto testo di norme è opportuno far riserva di richiedere al Ministero dei Lavori Pubblici di voler promuovere l'adozione di apposito provvedimento legislativo per dare valore obbligatorio a quelle disposizioni che non potranno eventualmente formare oggetto di approvazione ministeriale insieme al piano.

## Norme tecniche per il territorio a ponente del fiume Po

### CAPO I NORME

#### DI CARATTERE GENERALE

ART. 1 - Il piano regolatore generale estende le norme di allineamento e di azionamento a tutto il territorio comunale, disciplinandone l'uso, nei modi e con le caratteristiche indicate nella planimetria fondamentale in scala 1/5000, tenute presenti le disposizioni della legge 17-VIII-1942 n. 1150, e in relazione alla circolare n. 2495, 7-VII-1954.

ART. 2 - L'esecuzione del piano regolatore generale dovrà avvenire:

a) esclusivamente mediante piani particolareggiati nelle zone interne al nucleo centrale e in quelle indicate in planimetria come zone di risanamento (R.S.) o come zone di rilottizzazione (R.L.). Pure esclusivamente con i piani particolareggiati nelle zone interessanti le sistemazioni edilizie — anche se non previste dal

piano generale — intorno a edifici aventi carattere monumentale o vincolati dal punto di vista storico e ambientale; sempre tenuto conto delle eventuali richieste avanzate dai privati e fatta salva l'applicazione degli art. 23 e 28 della legge urbanistica 17-VIII-1942, n. 1150;

b) nelle altre zone mediante piani particolareggiati che possono in parte essere sostituiti da piani di lottizzazione planivolumetrica allestiti da consorzi di proprietari e debitamente autorizzati a seguito di approvazione da parte del Consiglio Comunale; tali piani di lottizzazione dovranno sottostare in tutto alle norme generiche di allineamenti e di azionamento stabilite dal piano regolatore generale, sempre salve le disposizioni del Regolamento edilizio e delle altre leggi o regolamenti in materia.

ART. 3 - La disposizione planimetrica, la volumetria e le caratteristiche architettoniche di edi-

fici prospicienti piazze, slarghi o vie a carattere unitario potranno essere, di volta in volta fissate dall'Amministrazione comunale a seguito di prototipi o schemi debitamente approvati. Come pure dovranno sottostare a determinate norme vincolative per allineamento, volumetria e architettura le costruzioni che sorgeranno o saranno riattate in vicinanza di zone monumentali debitamente segnate nelle tavole di progetto, o già vincolate dalla Soprintendenza ai Monumenti, sentito il parere della Soprintendenza stessa, e sempre salvi i disposti delle leggi 1-IV-1939 numero 1089, e 26-VI-1939 n. 1497.

ART. 4 - Senza ricorrere a piano particolareggiato l'Amministrazione comunale potrà imporre in casi assolutamente particolari la rettifica agli allineamenti tortuosi (fabbricati e recinzioni) per una profondità non superiore a m. 4 dalla esistente linea di fabbrica, e in caso di nuova fabbricazione, di ricostruzione o di notevole trasformazione di edifici.

Come pure l'Amministrazione comunale potrà imporre ai singoli privati il rifacimento di facciate o la sistemazione di edifici che per effetto di esecuzione anche parziale di opere di piano regolatore vengano a essere esposte alla pubblica vista e rappresentino, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, un deturpamento dell'ambiente urbano.

In caso di inadempienza, di rifiuto o di eccessivo ritardo nell'inizio dei lavori da parte di privati il Comune avrà facoltà di procedere all'esecuzione delle opere a spese degli interessati. La nota di tali spese è resa esecutoria in ogni caso dal Prefetto, udito l'interessato, ed è rimessa all'esattoria che ne cura la riscossione nei modi e forme previsti dall'art. 55 del T.U. della legge Comunale e provinciale.

### CAPO II NORME DI CARATTERE PARTICOLARE

#### ART. 5 - Zone residenziali.

Destinazioni ammesse:

a) abitazioni unifamiliari e collettive in genere;

b) negozi e botteghe;

c) magazzini, depositi, limitatamente al seminterrato degli edifici e ai bassi fabbricati nei cortili;

d) laboratori piccoli e con lavorazioni assolutamente innocue, limitatamente ai bassi fabbricati nel cortile e al piano terreno degli edifici;

e) studi professionali, commerciali e uffici;

f) luoghi di divertimento e cinematografi;

Destinazioni tollerate:

a) autorimesse pubbliche, purchè in edifici e con ingressi e uscite controllate e di adatte caratteristiche anche se adibiti a case di abitazione;

b) grandi magazzini, alberghi, grandi gruppi di uffici, purchè in edifici a sè stanti.

Dens. 90 ab/ha	Dens. 170 ab/ha	Dens. 250 ab/ha	Dens. 330 ab/ha	Dens. 420 ab/ha
Zone numero	Zone numero	Zone numero	Zone numero	Zone numero
4 R parte	1 R	7 R	12 R	31 R parte
5 R	2 R	8 R	13 R parte	32 R
	3 RM	9 R	14 R	33 R
	4 R parte	10 R	15 R parte	36 R parte
	7 R parte	11 R	17 RM	38 R parte
	24 R parte	13 R parte	18 RM	39 RM
	25 R parte	15 R parte	19 R	41 R
	48 R parte	16 R	19 bis RM	52 R parte
	49 R parte	24 R parte	20 RM	
	50 R	28 R	21 RM	
		29 R	22 RM	
		35 R	23 RM	
		37 R parte	25 R parte	
		38 R parte	26 R	
		40 R	27 R	
		45 R	30 RM	
		48 R parte	31 RM	
		49 R parte	34 RM	
			36 R parte	
			36 RM	
			37 R parte	
			42 R	
			43 R	
			44 R	
			46 R	
			51 R	

NOTA - Al netto delle superfici afferenti agli edifici ed altri impianti di pubblica utilità, le cubature eseguibili direttamente dai privati senza concorso di cui all'art. 34 sono rispettivamente: mc/mq. 1,15 - 1,70 - 3,00 - 4,00 - 6,00.

— La superficie da prendere come base il computo della cubatura è quella competente a ogni unità fabbricativa, intendendo per « unità fabbricativa »:

a) il singolo lotto di terreno con la metà strada competente fino a una profondità max. di m. 15, nel caso di saturazione di isolati già in parte compromessi da costruzioni preesistenti, o nel ca-

Destinazioni escluse: tutte le altre ed in particolare:

a) le industrie in genere e in specie quelle moleste o nocive;

b) le stalle e le scuderie;

c) tutte quelle attività che a giudizio dell'Amministrazione comunale risultassero in contrasto con le destinazioni di zona.

ART. 6 - Zone residenziali, densità di fabbricazione e di popolazione.

La densità di fabbricazione nelle zone residenziali è stata fissata dal piano regolatore in cinque tipi:

densità di pop.	densità di fabb.
90 ab/ha	1,25 mc/mq
170	2,0
250	3,5
330	5,0
420	7,5

E precisamente:

so di costruzione in isolati già lottizzati;

b) l'isolato con le mezze strade perimetrali competenti, fino a una profondità max. m. 15, nel caso di un piano organico di isolato;

c) il gruppo di isolati comprese le strade interne e con le mezze strade perimetrali competenti fino a una profondità di m. 15, nel

caso di un piano particolareggiato di zone.

d) Nel caso di servitù di arretramento detta superficie da prendersi come base sarà calcolata computando la zona di arretramento con un massimo di m. 25 fermo restando il computo della mezza strada perimetrale come indicato alla lettera b).

La densità di fabbricazione fissata per la zona rappresenta la media; perciò nell'ambito del singolo lotto, dell'isolato, del gruppo di isolati, o dell'intera zona (a seconda dell'unità fabbricativa compresa nel piano d'insieme) la cubatura ammessa è trasferibile anche su diverse proprietà purchè il trapasso di cubatura avvenga in sede di piano particolareggiato con atto pubblico da stipularsi con intervento della Città insieme al vincolo posto su altre aree da sfruttarsi a densità più bassa o da tenersi libere da costruzioni in modo che sia sempre rispettata la cubatura media di zona complessiva.

In ogni modo su ogni lotto di terreno non potranno mai essere sorpassati i massimi assoluti seguenti:

densità di pop.	densità di fabb.
90 ab/ha	3,5 mc/mq
170	5,0
250	7,5
330	9,0
420	11,0

La cubatura ammissibile è calcolata soltanto per le costruzioni fuori terra, e l'altezza delle costruzioni è definita dalla quota media del marciapiede stradale alla quota dell'intradosso del solaio dell'ultimo piano. Sono però anche da conteggiarsi nella cubatura gli eventuali piani arretrati, gli sporti continui, e quanto è effettivamente utilizzato per l'abitazione.

Dal computo delle cubature sopra ammesse sono esclusi i bassi fabbricati interni destinati ad uso diverso dall'abitazione, semprechè siano ammissibili in base al Regolamento Edilizio vigente al momento della costruzione.

Tutte le costruzioni principali destinate alla residenza che non siano oggetto di piano particolareggiato o di isolato, dovranno essere staccate dai confini di pro-

prietà di almeno m. 4,50 in modo che ciascuna facciata sia organica e completa con un distacco totale di m. 9,00 dai fabbricati adiacenti con risolto a facciata verso il conseguente cortile aperto obbligatorio. Tale distacco potrà essere limitato alle estremità dei fabbricati costituenti unità edilizie con il raggruppamento di varie proprietà in modo da formare una unica unità fabbricativa. Qualora esistano già costruzioni in confine di proprietà, allo scopo di evitare che siano conservati in vista frontespizi nudi, potrà, caso per caso la Commissione Igienico Edilizia definire se sia ammissibile o meno la deroga a tale distacco.

ART. 7 - Zone residenziali. Il nucleo centrale.

Nell'interno del nucleo centrale quale definito nel piano le costruzioni a completamento di isolati esistenti o a parziale ricostruzione, dovranno sottostare al regolamento edilizio con vincoli di confrontanza sia per quanto riguarda gli spazi liberi esterni che quelli interni, pubblici o privati, così stabiliti:

altezza del fabbricato H  
distanza fra le fronti opposte L  
 $H = 1,5 L$  fino a  $L = m. 12,40$   
 $H = 14,5 + \frac{L}{3}$  per distanze sup.,  
rispettando sempre le norme per la tutela ambientale della Città di cui all'art. 25.

Come distanza L tra le fronti opposte è da calcolarsi solo quella effettiva stabilita dal P.R. che potrà risultare all'atto della nuova costruzione, però senza tener conto di arretramenti non ancora attuati sul lato opposto anche se previsti dal P.R. stesso.

ART. 8 - Zone residenziali. Indicazioni particolari.

R.S. Le superfici comprese in un determinato contorno e contrassegnate con il simbolo R.S. sono considerate di risanamento.

Esse saranno risolte con un piano particolareggiato unitario esteso a tutta la superficie e nel piano devono essere sistemati gli impianti di pubblica utilità previsti e contrassegnati dal P.R.G. come qualità e dalle allegate tabelle di zona come importanza e superficie.

R.L. Le superfici comprese in

un determinato contorno e contrassegnate con il simbolo R.L. sono considerate di rilottizzazione. Esse saranno risolte con un piano particolareggiato unitario esteso a tutta la superficie e nel detto piano devono essere sistemati gli impianti di pubblica utilità previsti e contrassegnati dal P.R.G. come qualità e dalle allegate tabelle di zona come importanza e superficie.

F.I. Le superfici comprese in un determinato contorno e contrassegnate con il simbolo F.I. sono fabbricabili a tutti gli effetti con fabbricazione isolata, intendendosi con tale dizione che ogni unità edilizia (comprendente al massimo due scale; ed escluso il disimpegno degli alloggi a ballatoio) deve essere da ogni parte isolata rispettando le confrontanze stabilite dal regolamento. Tutta la superficie sarà risolta con un piano particolareggiato unitario.

ART. 9 - Zone residenziali. Vincoli particolari.

In determinate parti di zone residenziali delimitate da apposito contorno sono confermati dal P.R.G. vincoli già esistenti o sono posti vincoli simili a quelli.

Allo scopo di uniformare le norme ai nuovi limiti di fabbricazione e agli scopi di P.R.G. detti vincoli vengono fissati come segue:

a) zone residenziali vincolate a villini (simbolo V.I. sulla planimetria), la superficie coperta non può essere superiore a 2/6 dell'area del lotto; l'altezza di fabbricazione è limitata a m. 12; 3/6 del lotto deve essere sistemato a giardino con alberi di alto fusto; i distacchi dai confini dovranno essere al minimo m. 6,00; sono abbinabili al massimo due costruzioni su lotti contigui;

b) zone residenziali vincolate a ville (simbolo V.L.); la superficie coperta non può essere superiore ai 2/5 dell'area del lotto; l'altezza di fabbricazione è limitata a m. 12; per un terzo della superficie coperta è ammesso il piano arretrato; 2/5 dell'area del lotto devono essere sistemati a giardino con alberi di alto fusto; i distacchi dai confini dovranno essere pari a 2/3 dell'altezza della parete frontante con minimo

di 6,00; sono abbinabili al massimo due costruzioni contigue;

c) zone residenziali vincolate a palazzotti (simbolo P.A.); la superficie coperta non può essere superiore ai 2/5 dell'area del lotto; l'altezza di fabbricazione è limitata a m. 15,50; 2/5 dell'area devono essere sistemati a giardino con alberi di alto fusto; i distacchi dai confini dovranno essere pari ai 2/3 dell'altezza della parete frontante con minimo di m. 6,00; non è permesso l'abbinamento di fabbricati contigui.

ART. 10 - Trasferimento delle industrie incluse nelle zone residenziali.

Nelle zone definite esclusivamente residenziali gli impianti industriali dovranno, nel tempo, cedere il posto ad attività di carattere residenziale.

Tale trasferimento può essere coatto per motivi di sanità e di sicurezza pubblica, oppure quando:

a) sull'area attualmente industriale sia prevista dal P.R.G. la installazione di un impianto di pubblica utilità;

b) quando esista, debitamente approvato, un piano particolareggiato della zona con relativo piano finanziario che preveda l'esproprio dell'area industriale.

In tutti gli altri casi il trasferimento degli impianti industriali seguirà le condizioni economico-produttive del ciclo di produzione oggi in atto, ciclo di produzione che dovrà sottostare nel periodo di mora alla seguente norma:

— non è permessa nessuna nuova costruzione o modificazione degli impianti se non nell'ambito e nel perimetro interno dell'area attualmente in proprietà dell'azienda (ogni costruzione o rifacimento deve essere accompagnato dal certificato catastale comprovante la proprietà del terreno anteriore alla data dell'approvazione del P.R.G. da parte dell'Amministrazione comunale di Torino).

ART. 11 - Zone miste.

Destinazioni ammesse.

a) abitazioni unifamiliari e collettive in genere;

b) negozi e botteghe;

c) magazzini depositi laboratori, limitatamente al seminter-

rato e al piano terreno degli edifici e ai bassi fabbricati nel cortile;

d) piccole e medie industrie purchè assolutamente innocue e negli isolati appositamente segnati;

e) autorimesse pubbliche purchè in edifici a sè stanti e con ingressi e uscite controllati;

f) studi professionali, commerciali e uffici, luoghi di divertimento o cinematografi;

Destinazioni tollerate.

a) grandi magazzini, alberghi, grandi gruppi di uffici.

Destinazioni escluse: tutte le altre ed in particolare.

a) grandi industrie in genere;

b) le stalle e le scuderie;

c) tutte quelle attività che a giudizio dell'Amministrazione comunale risultassero in contrasto con le destinazioni di zona.

Densità di fabbricazione e di popolazione.

Segue le norme delle zone residenziali di pari densità (v. art. 6).

ART. 12 - Trattamento delle aree industriali nelle zone miste.

1) Nelle zone miste previste dal P.R.G. sono in genere ammesse le industrie innocue a carattere manifatturiero.

2) Le industrie comunque nocive o rumorose dovranno essere allontanate dalla zona (seguite le norme per il trasferimento delle industrie) e il loro posto potrà essere occupato da industrie manifatturiere innocue.

3) Come norma generale (e salvo indicazioni particolari di piano particolareggiato) gli isolati attualmente occupati fino al 50 % dall'industria e che non abbiano una densità fondiaria attuale di popolazione superiore a 220 ab/ha (oppure una densità edilizia residenziale superiore a 220 camere/ha) potranno diventare interamente industriali e come tali sono definiti nei calcoli di P.R.G.

4) Gli isolati occupati dalla residenza per il 75 % o che abbiano una densità fondiaria di popolazione superiore a 200 ab/ha (o densità edilizia superiore a 220 camere/ha) dovranno diventare interamente residenziali e come tali sono stati definiti nel P.R.G.

5) Se la densità fondiaria supera i 600 ab/ha (o la densità edilizia supera le 600 camere/ha) l'isolato misto è considerato bloccato e le aree industriali in esso esistenti rimarranno tali o saranno destinate a impianti di pubblica utilità.

6) Gli isolati interamente occupati dalla residenza sono e rimangono isolati residenziali a tutti gli effetti.

7) La destinazione degli isolati fissata dal P.R.G. è invariabile in linea di massima. Nel caso si addivenisse alla trasformazione da industriale a residenziale, in apposizione a quanto stabilito dal P.R.G. detta trasformazione può avvenire soltanto contemporaneamente su tutto l'isolato (o sul gruppo di isolati) e nella sistemazione del relativo piano particolareggiato dovrà essere lasciata libera una percentuale dell'area primitiva, percentuale da cedere gratuitamente all'Amministrazione comunale, corrispondente a quella dei servizi collettivi di zona in relazione alla densità di popolazione delle zone previste dal piano.

Tale percentuale è proporzionale alla densità di popolazione prevista nella zona a cui l'area è assimilata e presisamente:

densità di popolazione	420 ab/ha	330	250	170	90
% da cedersi	24 %	21 %	17 %	12 %	7 %

Tale area sarà dall'Amministrazione comunale usata esclusivamente per scopi di pubblica utilità (spazi liberi pubblici o impianti di pubblica utilità) e potrà anche essere permutata — ma non venduta — in vista di un possibile raggruppamento di aree più consoni con l'efficienza del servizio pubblico previsto.

Il tutto sempre fatta salva la cessione gratuita, prevista dalla legge, delle eventuali aree stradali fino a una profondità max di m. 15.

8) Nelle nuove costruzioni industriali e nelle eventuali trasformazioni interne o nel caso un isolato attualmente residenziale diventasse — con trasformazione sempre totale e contemporanea — industriale, deve essere previsto un arretramento dei fabbricati dai

fili stradali perimetrali non inferiore a m. 10, e la fascia così ricavata deve essere sistemata a verde con piante di alto fusto pur rimanendo in proprietà privata e pur essendo utilizzabile in parte come piazzale di manovra o sosta di veicoli.

9) Nessun limite di cubatura è imposto in linea di massima ai fabbricati industriali; unica condizione indispensabile è che i fabbricati stessi siano distaccati dai confini per una profondità almeno pari a metà dell'altezza dei fabbricati stessi con un minimo di m. 4,00.

ART. 13 - Zone industriali.

Destinazioni ammesse:

a) Impianti industriali di qualsiasi tipo e dimensioni, con esclusione di quelli che a giudizio dell'Amministrazione Comunale dovessero recare danno o molestia alla collettività urbana;

b) grandi magazzini, silos, ecc.

c) uffici a carattere collettivo per i servizi di zona: banche, poste ecc., attrezzature sportive aziendali, ambulatori, centri sociali e impianti ricreativi.

Destinazioni tollerate:

a) abitazione del custode, abitazione del titolare o del direttore, e uffici direttamente annessi all'azienda;

b) soggiorno diurno e temporaneo e locali di svago per persone che per necessità di lavoro devono fermarsi nel complesso industriale fra un turno e l'altro;

c) stalle, scuderie, ecc.

Destinazioni escluse:

a) abitazioni unifamiliari e collettive in genere;

b) scuole non professionali, ospedali, sanatori;

c) locali di divertimento ed esercizi pubblici;

d) impianti industriali nocivi o indesiderabili a giudizio della Amministrazione Comunale.

Densità di fabbricazione.

Nessun limite di cubatura è imposto alle costruzioni nelle zone industriali salvi i disposti dei regolamenti d'igiene vigenti al momento della costruzione, unica condizione da rispettare è che i fabbricati devono essere distaccati dai confini di un minimo di m. 6,00.

Le proprietà industriali di oltre 10.000 mq. devono destinarsi a piantamento di alberi di alto fusto per almeno il 5 % della loro area netta.

ART. 14 - Aree destinate a impianti di pubblica utilità.

Nelle aree appositamente segnate nella planimetria verranno sistemati i nuovi centri di vita, i centri sociali e gli impianti di pubblica utilità indicati con simboli nella planimetria e riportati come ampiezza in superficie e importanza nelle schede delle singole zone.

L'indicazione planimetrica ha valore nel suo complesso; ogni sistemazione interna sarà fatta a seguito di piano particolareggiato con quelle precisazioni o leggere varianti indispensabili nel passaggio dalla fase di previsione alla fase esecutiva.

Nell'acquisto o nell'espropriazione delle aree necessarie l'Amministrazione ha facoltà di estendere l'acquisto o l'esproprio anche ai reliquati e alle superfici non direttamente interessate dagli impianti di pubblica utilità ma ritenute indispensabili ai fini della realizzazione del piano particolareggiato e di una buona riottizzazione.

Le aree non direttamente interessate dagli impianti di pubblica utilità a riottizzazione avvenuta verranno dall'Amministrazione cedute all'iniziativa privata, riservato il diritto di prelazione ai precedenti proprietari.

ART. 15 - Centri di vita urbana.

I centri di vita urbana si distinguono secondo i tipi in:

a) centro rappresentativo e centro culturale; che potrà anche contenere attività direzionale.

b) centro direzionale;

c) centro residenziale-commerciale sud;

d) centro residenziale-commerciale nord-est;

e) centro residenziale-commerciale nord-ovest segnato nella planimetria con apposita indicazione.

Come principio generale tutti questi centri saranno realizzati soltanto a mezzo di piano particolareggiato da approntarsi da parte dell'Amministrazione Comunale.

L'area complessiva dei centri sarà espropriata, rilottizzata, e a piano particolareggiato approvato ceduta in proprietà o in diritto d'uso alla iniziativa privata per quella parte non impegnata da iniziative di pubblica utilità.

Sfugge a questo obbligo la parte del centro rappresentativo già occupata da edifici a carattere monumentale o di importanza storica.

Il piano particolareggiato dovrà prevedere la sistemazione planimetrica, la sistemazione volumetrica, e tutti quegli elementi architettonici e ambientali ritenuti indispensabili per caratterizzare i vari centri. Il piano particolareggiato dovrà pure prevedere la destinazione di ogni edificio e le attrezzature di pubblica utilità necessarie alla popolazione stabile che sarà ammessa ad abitare il centro stesso.

Centro culturale:

Il piano particolareggiato dovrà seguire le indicazioni di P.R.G. e dei piani di ricostruzione già in atto. Come installazioni di pubblica utilità sono previste:

a) il teatro Regio;

b) la Biblioteca Nazionale;

c) la sede di facoltà universitarie;

d) il palazzo delle esposizioni d'arte;

e) l'ampliamento dei gruppi di scuole esistenti;

f) l'ampliamento delle scuole professionali;

g) il padiglione delle feste.

Centro direzionale:

Potrà contenere le principali attività direzionali pubbliche e private della città specialmente per quanto riguarda i grandi uffici, le sedi di istituti bancari e di grandi società, le direzioni generali di amministrazioni dipendenti dallo stato.

In esso una parte sarà riservata alla residenza collettiva, ai complessi alberghieri, ai locali di divertimento e di ritrovo.

Centri residenziali-commerciali:

Conservano in notevole parte il carattere residenziale a cui si abina il carattere commerciale.

I fabbricati per uffici, i grandi magazzini di vendita, gli alberghi di permanenza, i locali di ritrovo e di divertimento, perciò

si alterneranno ai fabbricati destinati esclusivamente alle abitazioni.

Per questi centri il P.R.G. non prevede alcun limite di cubatura e nessuna installazione di pubblica utilità essendo questi elementi forniti dai piani particolareggiati. Nel P.R.G. sono soltanto previste in linea di massima le aree destinate a verde pubblico, aree nelle quali è possibile impiantare qualche servizio di pubblica utilità purchè isolato e mantenuta sem-

pre la preponderanza assoluta del verde.

ART. 16 - Zone vincolate a verde agricolo.

Sono ammesse in queste zone esclusivamente le costruzioni ad uso sfruttamento agricolo delle relative aree e ciò nel limite di mc. 0,20 per mq. per quanto riguarda i locali di abitazione, mentre restano ammissibili in più le costruzioni esclusivamente rurali (stalle, serre, fienili, silos, ecc.) esclusa l'abitazione.

## Norme tecniche per il territorio a levante del fiume Po

### (zona collinare)

ART. 17 - È definita zona collinare l'intero complesso del territorio Comunale di Torino compreso tra il Po ed il confine ad est della città con i comuni di S. Mauro, Baldissero, Pino Torinese, Pecetto e Moncalieri. A differenza del piano regolatore in scadenza la zona collinare comprende pertanto anche la zona oltre Po ad andamento pianeggiante, allo scopo di dare destinazione e sistemazione unitaria a tutto il complesso relativo.

Le aree comprese nel complesso della zona collinare potranno avere le seguenti destinazioni edilizie:

Residenziali - assistenziali sanitarie e sociali - sportive e di svago - culturali - verde pubblico e privato - verde agricolo.

Sono escluse tutte le altre destinazioni che non siano indicate nel piano ed in particolare le industrie; queste, se esistenti, non potranno essere ampliate e dovranno trasferirsi in sponda sinistra del Po.

Sono ammissibili:

a) abitazioni in genere, negozi, autorimesse private, alberghi, ristoranti, uffici, studi professionali, sedi commerciali, magazzini, complessi turistici, aziende agricole;

b) depositi non nocivi limitatamente al seminterrato degli edifici ed a bassi fabbricati isolati; nonchè a giudizio insindacabile dell'Amministrazione Comunale a seconda della loro posizione:

c) luoghi di divertimento e cinematografi;

d) autorimesse pubbliche purchè in edifici adatti e con ingressi ed uscite controllati e su sedi stradali adatte;

e) piccoli laboratori con lavorazioni assolutamente innocue e limitatamente al piano terreno degli edifici ed a bassi fabbricati a sè stanti.

ART. 18 - La densità media fondiaria lorda di fabbricazione è stabilita nei seguenti tipi delimitati con appositi segni convenzionali nel piano regolatore:

a) Nelle zone pianeggianti in destra del Po comprese tra il fiume ed i corsi Casale e Moncalieri mc/mq. 2,00 e 1,25.

Lunghezza massima delle fronti fabbricate m. 30, distacco tra le costruzioni m. 12 e cioè m. 6 dai confini laterali, distanza da elevarsi a m. 8 quando sul confine o confini adiacenti preesistano già altre costruzioni;

b) Nelle zone pianeggianti situate ad est dei corsi Casale e Moncalieri indicate come residenziali mc/mq. 3,50;

c) Nelle rimanenti zone ad andamento collinoso in conformità della leggenda del piano e con esplicito riferimento ad essa la densità di fabbricazione (media fondiaria lorda) è rispettivamente: 2,00 mc/mq. - 1,25 mc/mq. - 0,75 mc/mq. - 0,50 mc/mq. - 0,20 mc/mq. - 0,10 mc/mq.

La superficie da prendere come

base per il computo della cubatura ammissibile è quella della « unità fabbricativa » intendendo per questa:

— il singolo lotto di terreno compresa la metà strada corrispondente (con un massimo di m. 15 e sempre che tale larghezza sia dismessa a passaggio di uso pubblico o consortile o privato collettivo) nel caso di zona già compromessa da costruzioni e lottizzazioni precedenti e da saturarsi con costruzioni complementari;

— un piano organico di zona per le aree libere o costruite in modo non impegnativo comprese tra le mezzerie delle strade circostanti, fino alla metà strada corrispondente e con il massimo di m. 15 di cui sopra;

— un piano particolareggiato obbligatorio per ogni singola zona indicata nel piano con contorno a tratto e punto e da piani particolareggiati consensuali negli altri casi, su richiesta dell'Amministrazione Comunale.

ART. 19 - La densità di fabbricazione indicata rappresenta la media in un piano organico di zona ed in un piano particolareggiato esteso ad un'intera unità organica. La cubatura indicata è quindi trasferibile sulla stessa proprietà oppure su proprietà diverse, sempre però nei limiti delle singole unità fabbricative di cui sopra (art. 18).

Tale trasferimento dovrà però avvenire con regolare atto di vincolo dimostrativo dei compensi di cubatura tra le aree a maggior cubatura e le aree da limitarsi a densità più bassa, con intervento del Comune nell'atto stesso, in modo che sia rispettata la media.

In conseguenza dei trasferimenti di cubatura non potrà essere superato il massimo di una volta e mezza la cubatura media ammissibile sulle singole aree.

ART. 20 - La cubatura ammissibile è quella del solido emergente dal terreno dopo la sistemazione definitiva e quindi tenuto conto degli sbancamenti eventuali che dovranno risultare esattamente dal progetto ed essere approvati con questo.

L'altezza da calcolarsi è quella corrispondente all'intradosso del piano più elevato anche se par-

ziale, essendo da comprendersi nel calcolo le cubature dei piani arretrati o parziali e degli sporti continui.

L'altezza massima delle costruzioni su qualsiasi fronte a lavori ultimati non potrà superare i m. 15,50 per le zone ove la densità di fabbricazione ammessa è di mc/mq. 3,50; i mt. 12 per le zone ove la densità di fabbricazione ammessa è di mc/mq. 2,00; 1,25; 0,75; 0,50; i mt. 8 per le altre zone a densità di fabbricazione mc/mq. 0,20; 0,10.

ART. 21 - Dal computo delle cubature sono esclusi i bassi fabbricati isolati non adibiti ad abitazione per le zone a densità di fabbricazione mc/mq. 3,50 - mc/mq. 2 e mc/mq. 1,25.

Nelle altre zone a densità minore di fabbricazione nel computo delle cubature saranno comprese tutte indistintamente le costruzioni anche accessorie ed inoltre per queste zone (mc/mq. 0,75 - 0,50 - 0,20 - 0,10) dovranno osservarsi le seguenti norme:

In proiezione orizzontale le costruzioni dovranno essere contenute in un cerchio di m. 42 di diametro, distare dai confini non meno della misura della loro altezza con un minimo di m. 9 in ogni caso. Questo minimo sarà di m. 12 qualora esistano già costruzioni sul confine della proprietà adiacente.

Potranno essere abbinare due costruzioni a cavallo dei confini di proprietà, purchè sempre contenute nel cerchio di diametro di m. 42 di cui sopra. In questo caso le proprietà dovranno però consentire un distacco della costruzione dal confine opposto pari al doppio di quello stabilito per la costruzione isolata.

La fabbricazione a cavalcioni dei confini di proprietà di cui sopra è ammessa però solo con architettura unica ed in unico tempo e sempre che sia assicurato il maggior distacco di cui sopra dai confini opposti mediante regolare atto di sottomissione.

Per le costruzioni da eseguirsi nella stessa proprietà è stabilito un distacco minimo di m. 18 tra edificio e edificio, sempre rispettato il distacco dai confini di cui sopra.

ART. 22 - Fermi restando i maggiori arretramenti stabiliti dal

piano regolatore è fissato in m. 6 l'arretramento minimo delle costruzioni delle sedi stradali progettate o esistenti, siano esse strade pubbliche o consortili o di uso pubblico.

ART. 23 - Nella zona collinare le recinzioni sia all'interno delle proprietà che lungo le strade pubbliche o private dovranno essere eseguite esclusivamente a giorno e cioè con balaustrate, con cancellate in ferro od in lamiera stirata su zoccoli di pietra o muratura non superiori all'altezza di m. 1, oppure con siepi vive di altezza non superiore a m. 1,20. Non sono ammesse le chiusure con i normali muri di cinta a parete piena nemmeno se a completamento di tratti già esistenti. I muri di sostegno sia nell'interno delle proprietà private che lungo le sedi stradali non potranno superare l'altezza di m. 1,50 ed eccezionalmente i m. 2, qualora occorra eseguirli di maggior altezza dovranno essere spezzati in gradoni di larghezza non inferiore

## Norme tecniche per la tutela ambientale della Città

ART. 25 - Le norme e gli elementi generici e specifici che seguono si devono intendere in aggiunta ai vincoli generici già derivanti dalla applicazione delle norme generali del Piano Regolatore e di quelle del Regolamento Edilizio al momento dell'esecuzione delle opere, indipendentemente dalla data di rilascio del permesso.

Qualora vincoli vari di Piano Regolatore e di Regolamento Edilizio riguardassero lo stesso ambiente o la stessa zona dovrà sempre intendersi valido ed applicabile quel vincolo che risulti maggiormente restrittivo e tutelativo.

ART. 26 - Per la tutela della caratteristica del centro cittadino non è ammessa l'erezione di edifici aventi altezza superiore a m. 21 rispetto al piano del marciapiede stradale, altezza comprensiva dell'eventuale piano arretrato ove ammesso, nella zona centrale della Città compresa fra i corsi S. Maurizio, Regina Margherita, Principe Eugenio, Principe Oddone, lato ovest di Pia-

re a m. 1,50 mascherati da arbusti o alberate.

Tanto gli zoccoli di appoggio delle recinzioni quanto le facciate dei muri di sostegno dovranno essere a faccia vista senza intonaco e curate in linea estetica in modo da evitare stridenti contrasti con l'ambiente locale e panoramico.

ART. 24 - Per la zona collinare valgono le norme di attuazione del piano per la parte in sponda sinistra del Po per quanto non altrimenti stabilito con le presenti norme dall'articolo 16 in avanti. Si richiamano in particolare le disposizioni di cui all'art. 2 lettera b); e quelli di cui agli articoli 14 e 15 per le aree destinate ad impianti di pubblica utilità od a centri di vita urbana.

Dovranno osservarsi tutte quelle altre disposizioni conseguenti all'esistenza per le sponde del Po e per la zona collinare di speciali norme derivanti dall'applicazione degli speciali vincoli esistenti relativi alle bellezze naturali e panoramiche ed a quelli idrogeologici.

za Statuto, via Santarosa, Piazza XVIII Dicembre, via Cernaia, corso Vinzaglio, corso Vittorio Emanuele II, corso Re Umberto, via Magenta, via S. Pio V, corso Massimo d'Azeglio, corso Vittorio Emanuele II, sponda sinistra del Po sino al corso San Maurizio.

In casi particolari in cui vengano risolte integralmente certe fronti od intere zone, previo parere favorevole degli organi tecnici ed artistici preposti alla tutela edilizia ed artistica della Città; il Consiglio Comunale potrà derogare da tale altezza sino ad un massimo di m. 24 compensando con vuoti gli eventuali pieni eccedenti in facciata. Comunque tale altezza massima di m. 24 non potrà essere superata neppure con piani arretrati.

ART. 27 - I complessi urbanistici costituenti ambienti armonici ed organici, già inclusi in un elenco pubblicato ufficialmente dalla Città a cura del Servizio Tecnico municipale, devono intendersi vincolati allo stato attuale, in conformità di quanto hanno disposto

a suo tempo le Regie Patenti ed i Regi Biglietti emanati anteriormente alla Legge del Piano Regolatore generale di Torino 5 aprile 1908.

ART. 28 - A tutela delle bellezze panoramiche visibili dalla Città e circondanti la stessa è necessario salvaguardare le vedute attuali sia verso la collina che verso le Alpi di alcune vie, corsi e piazze, limitando le possibilità di costruzione nelle corrispondenti zone costituenti le visuali e ciò indipendentemente dalle possibilità di costruzione cui darebbe adito il Regolamento Edilizio o le norme di attuazione generali del P. R.

In conseguenza di queste disposizioni, il cui dettaglio esecutivo potrà essere oggetto di speciale provvedimento da parte della Civica Amministrazione o di inclusione nel Nuovo Regolamento Edilizio, non dovranno essere diminuite in alcun loro punto alcune visuali sino al maggior profilo della bassa collina e per altre invece sino al culmine della collina stessa oppure in direzione opposta verso le Alpi.

ART. 29 - Sono pure vincolate le visuali relative ad alcuni dei più importanti complessi urbanistici di cui all'art. 27 e precisamente per i seguenti: Piazza San Carlo, Piazza Castello, Piazza Vittorio Veneto, Piazza Statuto, Piazza Palazzo di Città. Da qualsiasi punto di vista alto m. 1,60 dal marciapiede del perimetro di dette piazze non dovrà scorgersi alcuna nuova costruzione oltre l'attuale profilo delle cornici e coperture degli edifici che limitano la piazza.

Per il Maschio della Cittadella non dovrà verificarsi la sporgenza di alcuna nuova costruzione oltre l'attuale profilo delle cornici e coperture degli edifici per la zona compresa nel cono visuale di 50° assiale al Maschio con vertice sulla parete est del corso Siccardi a 15 metri prima del suo sbocco sulla via Cernaia.

Le linee architettoniche e le altezze degli edifici attuali devono rimanere immutate per i seguenti corsi e vie: corso Vinzaglio, lato a levante - corso Matteotti, lato a nord - corso Vittorio Emanuele, lato nord dal corso Vinzaglio al corso Cairoli - via Pietro Micca.

tratti della via Nizza e Sacchi legati architettonicamente alla piazza Carlo Felice - via Roma - I e II tratto.

ART. 30 - Si intendono richia-

## Norme generali e transitorie per l'attuazione del piano

ART. 31 - Per la formazione e l'ampliamento di vie, corsi, slarghi, piazze, aiuole, giardini e comunque di spazi previsti dal piano ad uso pubblico verrà posto a carico dei proprietari il contributo previsto dall'articolo 24 della Legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150, nei termini e con le modalità in detto articolo contemplati.

I proprietari dei terreni sui quali sia dal piano prescritta la formazione di portici dovranno, fermo l'obbligo del contributo di cui al primo comma, lasciare senza indennità libere al pubblico transito le zone destinate a portici anche prima che questi siano costruiti.

Nella zona collinare, quale indicata all'articolo 17 delle precedenti Norme Tecniche, oltre agli obblighi di cui ai precedenti commi farà carico ai proprietari la dismissione ad uso pubblico di altri metri tre, in proiezione orizzontale, nel solo lato a valle per le strade a mezza costa ed in ambo i lati per le strade a livello od in trincea od i culmine, da sistemarsi a scarpata, ove occorra, oppure in ampliamento delle banchine esistenti nei tratti in cui il terreno risultasse in piano e non occorresse quindi la scarpata.

Per le strade a mezza costa e per quelle in trincea i proprietari dovranno, a semplice richiesta dismettere gratuitamente su ambo i lati quella maggiore larghezza occorrente alla formazione di scarpate o di altre opere a sostegno delle terre fino ad un massimo di metri tre. Non dovrà farsi luogo al contributo in natura previsto dall'articolo 24 della legge urbanistica 17 agosto 1942 numero 1150, solo nel caso di esproprio totale dell'immobile.

ART. 32 - Per gli espropri che si renderanno necessari per l'attuazione del piano generale e dei piani particolareggiati o in genere per dare esecuzione alle sistema-

mate e confermate nel nuovo piano le norme stabilite dai Piani di ricostruzione relativi alla zona delle Torri Palatine ed alla zona culturale.

zioni urbanistiche conseguenti al piano, si farà ricorso alle norme contenute nelle leggi 25 giugno 1865 n. 2359 - 17 agosto 1942 numero 1150 ed a quelle altre che si renderanno applicabili nella materia.

In particolare l'indennità di espropriazione del terreno destinato a vie, ed agli altri spazi pubblici di cui all'articolo 31 (oltre le zone cedute gratuitamente dai proprietari) che il comune dovesse corrispondere per la completa formazione delle vie e degli spazi stessi, dovrà sempre ragguagliarsi al puro valore del terreno stesso, considerato indipendentemente dalla sua edificabilità; vale a dire al valore effettivo del terreno secondo l'uso agricolo cui è realmente adibito all'atto dell'espropriazione, e se trattasi di terreno avente altra destinazione, il suo valore unitario sarà considerato pari a quello medio dei terreni agricoli della località.

Tali criteri di valutazione saranno applicati anche ai terreni che il Comune agli effetti dell'articolo 31, in relazione all'art. 24 della Legge 17 agosto 1942 numero 1150, debba espropriare ad un proprietario per integrare la zona di confrontanza di altro proprietario che dovrà rimborsarne l'importo, nonchè ai terreni che, oltre le zone di confrontanza da cedere gratuitamente, il Comune dovesse espropriare per l'allargamento o la sistemazione, in conformità del piano regolatore, di vie o degli spazi pubblici di cui all'art. 31.

I criteri di valutazione indicati nei due precedenti commi per le aree da destinarsi a spazi pubblici secondo l'art. 31, oltre la zona di confrontanza e le scarpate, non saranno applicabili ai terreni che in virtù di piani regolatori o di ricostruzione precedenti al piano regolatore generale cui le presenti disposizioni si riferiscono, erano destinati alla edificazione.

ART. 33 - Potrà essere imposto ai proprietari che si avvantaggiano delle opere previste dal piano regolatore un contributo pari alla metà dell'aumento effettivo di valore.

Costituiscono elementi di maggior valore da sottoporsi a contributo; l'aumento di luce e di prospetto; la più larga e comoda circolazione; la maggior sicurezza di accesso; la cessazione di oneri o di servitù gravanti la proprietà; il prosciugamento o risanamento di terreni acquitrinosi o malsani, l'impianto di servizi pubblici collettivi, ecc.

La riscossione sarà fatta secondo le norme del Capo IV titolo II della legge 25 giugno 1865 numero 2359.

Si terrà conto dell'eventuale conferimento di terreno secondo il precedente art. 31 e degli altri contributi di miglioria eventualmente corrisposti, intendendosi salva l'applicazione del contributo di miglioria per opere di carattere diverso da quelle indicate nella prima parte del presente articolo.

ART. 34 - La costruibilità delle aree edificabili nelle zone residenziali come prevista dall'art. 6 delle precedenti norme tecniche è comprensiva della cubatura afferente alle aree destinate agli impianti di pubblica utilità, ripartita uniformemente sulle aree fabbricabili residenziali della zona, di conseguenza i proprietari delle aree stesse (anche se già costruite) che a seguito dell'approvazione del piano generale e del piano particolareggiato o di piano consensuale vengano ad essere servite da impianti di pubblica utilità di zona la cui esecuzione faccia carico al Comune, dovranno (prima di dare inizio a qualsiasi costruzione, o in caso di costruzioni già esistenti, nei termini e modi che saranno stabiliti), corrispondere alla civica Amministrazione per l'acquisto delle aree da destinarsi a

detti impianti, il valore della quota di aumento di cubatura di cui i terreni di loro proprietà sono venuti ad usufruire.

Il valore da tenere come base per il calcolo delle somme da corrispondersi dai proprietari sarà determinato dall'Amministrazione successivamente all'approvazione del piano particolareggiato, mediante provvedimento deliberativo che stabilirà le modalità ed i termini del pagamento, applicandosi la procedura di cui al Capo IV Tit. II della legge 25 giugno 1865 n. 2359.

ART. 35 - Fino all'entrata in vigore del nuovo piano regolatore generale e dei piani particolareggiati, nelle varie zone continueranno ad essere applicabili, entro i limiti massimi di validità dei singoli provvedimenti — il piano regolatore edilizio e di ampliamento della Città approvato con legge 5 aprile 1908 n. 141 e con D.L.L. 10 marzo 1918 numero 385 e con successive varianti e integrazioni nonchè i vincoli portati da ogni altra disposizione in vigore, i piani di ricostruzione e le norme edilizie e disposizioni relative limitatamente però a quanto non in contrasto con le previsioni del nuovo piano regolatore generale e salva quindi l'applicazione della Legge 3 novembre 1952 n. 1902 sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori.

Anche agli effetti dell'applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 32 i piani regolatori precedenti al nuovo piano regolatore generale riguardano le seguenti parti del territorio della Città:

*zona piana* - legge 5 aprile 1908 n. 141 e decreto 15 gennaio 1920 n. 80 - zona compresa nei limiti: via Sandro Botticelli, via Paolo Veronese, via Andrea Sansovino, via Pietro Cossa, via Francesco de Sanctis, via Guido Reni, corso Orbassano, via Luigi Settem-

brini, corso Onorato Vigliani, via Corrado Corradini, Torrente Sangone, Fiume Po sino al piazzale del Fioccardo, corso Moncalieri, indi strada a monte prevista per la cinta daziaria non eseguita sino al Ponte Isabella, corso Moncalieri sino al corso G. Lanza, corso Giovanni Lanza, corso Alberto Picco, via Giovanni Cocchi, corso Quintino Sella sino alla via Tabacchi, indi cinta daziaria non eseguita a levante del corso Casale sino alla strada provinciale di Chieri prima ed alla strada comunale di Mongreno dopo, via Borgofranco sino al corso Casale, lato ovest del corso Casale sino al confine del territorio, Fiume Po verso sud sino alla via Sandro Botticelli.

Per le sedi stradali comunali esterne a tali limiti ed indicate con nuovi allineamenti nel piano, si intendono compresi nel piano stesso le aree laterali limitatamente ad una profondità di m. 25 misurata normalmente agli allineamenti indicati dal piano.

*zona collinare* - Decreto 10 marzo 1918 n. 385 - zona compresa fra i limiti di un perimetro costituito verso ponente dalla zona piana di cui sopra e verso levante dai tracciati delle strade collinari di prima, seconda e terza categoria previste dal piano collinare.

Per le strade costituenti il limite di tale perimetro della zona verso levante s'intende compresa nel piano una striscia di m. 25 di profondità sul lato della strada esterna alla zona e per le strade comunali e provinciali completamente esterne al perimetro anzidetto, si intendono comprese nel piano due strisce di m. 25 di profondità lateralmente alle strade stesse, sempre quando il piano collinare abbia determinato per esse nuovi allineamenti. Debbono invece intendersi sempre escluse dal piano le strade private non previste dal piano stesso.

NOTA BENE — *I grafici sono schematici e non impegnativi* — come piano ufficiale è da considerarsi soltanto quello originale in scala 1:5.000 — depositato e consultabile presso il Comune.

*Il piano stesso dovrà seguire a termine di legge la regolare procedura di pubblicazione e disamina (da parte del Consiglio Comunale) delle osservazioni che saranno presentate nei termini stabiliti, sulle quali la decisione è demandata agli organi superiori.*

Direttore responsabile: **AUGUSTO CAVALLARI-MURAT**

Autorizzazione Tribunale di Torino, n. 41 del 19 Giugno 1948

STAMPERIA ARTISTICA NAZIONALE - TORINO