

La cintura urbanistica di Torino

Proseguiamo con questo articolo su Moncalieri l'iniziata illustrazione dei P. R. dei paesi e città che fasciano l'aggregato urbano della metropoli torinese. I P. R. di Grugliasco e di Collegno, progettati da Giorgio Rigotti, sono stati illustrati su "Atti e Rassegna Tecnica", dicembre 1950. Seguirà prossimamente la sistemazione urbanistica di Pino Torinese.

Progetto di massima del piano regolatore della città di Moncalieri nella zona in sinistra del fiume Po

L'A. descrive il Piano Regolatore della Città di Moncalieri nella zona in sinistra del Po, considerato essenzialmente come piano di ampliamento della Città di Torino, in quanto Moncalieri può ritenersi città satellite della metropoli. È un piano di massima di allineamento, di viabilità, di destinazione: propone soluzioni a problemi urbanistici che spaziano dall'edilizia al campo stradale, ferroviario ed idraulico; però lascia ai piani particolareggiati, che faranno seguito, la soluzione dei problemi edilizi architettonici.

Premesse.

Il programma urbanistico della zona in sinistra Po della Città di Moncalieri, si è concepito in funzione dell'urbanistica della Città di Torino della quale deve assecondare le tendenze all'espansione periferica verso Moncalieri; pertanto il Piano Regolatore si è studiato in armonia con il Piano Regolatore della Città di Torino, in concetto ed in forma, come Piano di Ampliamento di quest'ultimo.

Ragione della tendenza espansionistica di Torino verso il Sud, e specie nella direzione di Moncalieri, è insita nella configurazione geografica della collina torinese la quale sbarrò ogni estensione dell'aggregato urbano di Torino verso il Levante; per cui le correnti di traffico in questo senso sono portate a lambire la collina ai suoi piedi nel loro avvio verso Casale, oppure ad aggirarla verso Sud all'estremo delle sue propaggini, a Moncalieri e Trofarello, piuttosto di affrontarla nelle tortuose e ripide vie di arroccamento dirette a Pino, od all'Eremo, od alla Maddalena.

Inoltre per l'orientamento caratteristico della rete stradale urbana di Torino, che asseconda l'asse eliotermico impostole dalla disposizione della catena collinare, il traffico diretto verso l'Alto Piemonte, l'Alto Monferrato, il Mar Ligure, e l'Emilia, si raccoglie gradualmente nell'aggregato urbano di Torino nella direzione N-S, per sfociare nel territorio di Moncalieri, ed ivi dilagare a ventaglio.

Le Strade Statali n. 10, n. 20, n. 23, sono l'espressione viaria di queste correnti di traffico; esso raccolto nel concentrico gradualmente lungo la via Nizza, al termine dell'abitato torinese si avvia alle tre Statali.

A qualche diversione a questa tendenza assiale del traffico serve la Provinciale Torino-Pino-Chieri-Villanova d'Asti, congiungentesi alla Statale n. 10; e maggiormente si affermerà ad uguale scopo la Camionale in costruzione Torino-Chieri Villanova, quale primo tratto della Camionale Torino-Genova. La zona di influenza di queste arterie è limitata alla parte Nord dell'aggregato urbano di Torino, e si estende al Canavese ed in specie verso la Valle di Aosta. La parte Sud dell'abitato di Torino, e le

provenienze dal Moncenisio, troveranno sempre nelle arterie attraversanti il territorio di Moncalieri la via più diretta verso la bassa Valle del Tanaro.

Allo stesso scopo delle tre Statali n. 10, n. 20, n. 23, rispondono, e più integralmente, le Ferrovie avviate da Torino nelle stesse direzioni, ed aventi il passaggio obbligato alle Stazioni di Moncalieri.

Ragione non prossima ad imporsi, ma tuttavia a prevedersi nell'espansione radiale dell'urbanistica torinese, è insita nell'orografia della Collina nel tratto tra Moncalieri e Chieri e nel suo felice orientamento. Quella falda ben soleggiata, a lieve pendio, in vista di imponenti panorami, di facile accesso, bene si presta a zona residenziale della Città di Torino; gli urbanisti la preconizzano come la migliore; e nell'avvenire di Moncalieri se ne deve perciò tener debito conto di questa destinazione.

L'incremento economico e demografico della Città di Torino ha il suo diretto riflesso sullo sviluppo demografico, commerciale, ed industriale di Moncalieri. Umile borgo nei secoli passati, scolta avanzata della Città di Torino a guardia del passaggio sul Po nella stretta di Borgo Navile, Moncalieri oggi si afferma come il più importante dei centri satelliti che attorniano Torino. Alla sua importanza economica si accompagna la sua urbanistica sviluppatasi però in tante borgate, ciascuna dotata di vita propria e con organizzazione urbana, nella sua viabilità, nella sua edilizia, e nei suoi servizi pubblici, non rispondente alle necessità del momento; e peggio in avvenire se non interviene tempestivamente una disciplina urbanistica.

Da cui la apprensione della Città di Torino per le conseguenze che ne derivano dall'inserimento del suo abitato in quello della Borgata S. Pietro di Moncalieri, e di quest'ultima nell'abitato di Nichelino, in pari condizioni; da cui l'invito delle Autorità Tutorie alle Amministrazioni Civiche dei due Comuni, per provvedere ad un ordinamento urbano delle località soggette all'influenza urbanistica del maggiore centro, ordinamento al quale il Piano Regolatore di Torino doveva costituire norma.

Ne è conseguito lo studio del Piano Regolatore di Moncalieri limitatamente alla zona piana in sinistra del Po, attigua ai territori dei Comuni di Torino e di Nichelino, estesa verso Sud sino alle Stazioni ferroviarie di Moncalieri e di Sangone, e verso Levante sino ai margini arborati del fiume Po; piano regolatore a considerarsi in effetto come Piano di Ampliamento della Città di Torino.

Resterà a risolversi il problema urbanistico della zona di Moncalieri in destra Po, il quale avrà

ad attuarsi con altri criteri, e fra loro diversi a seconda si tratti del nucleo urbano antico, o della zona residenziale, o della zona fra la Collina e la Ferrovia di Genova. Il nucleo urbano, caratteristico nella sua disposizione ed aspetto secolare, quale ha imposto la forma a prora della Collina su cui posa, ha una sua propria organizzazione urbana che è bene rispettare pur migliorandola nei particolari. Mentre per quanto riguarda la costiera collinare verso Testona, ove l'esposizione e l'amena

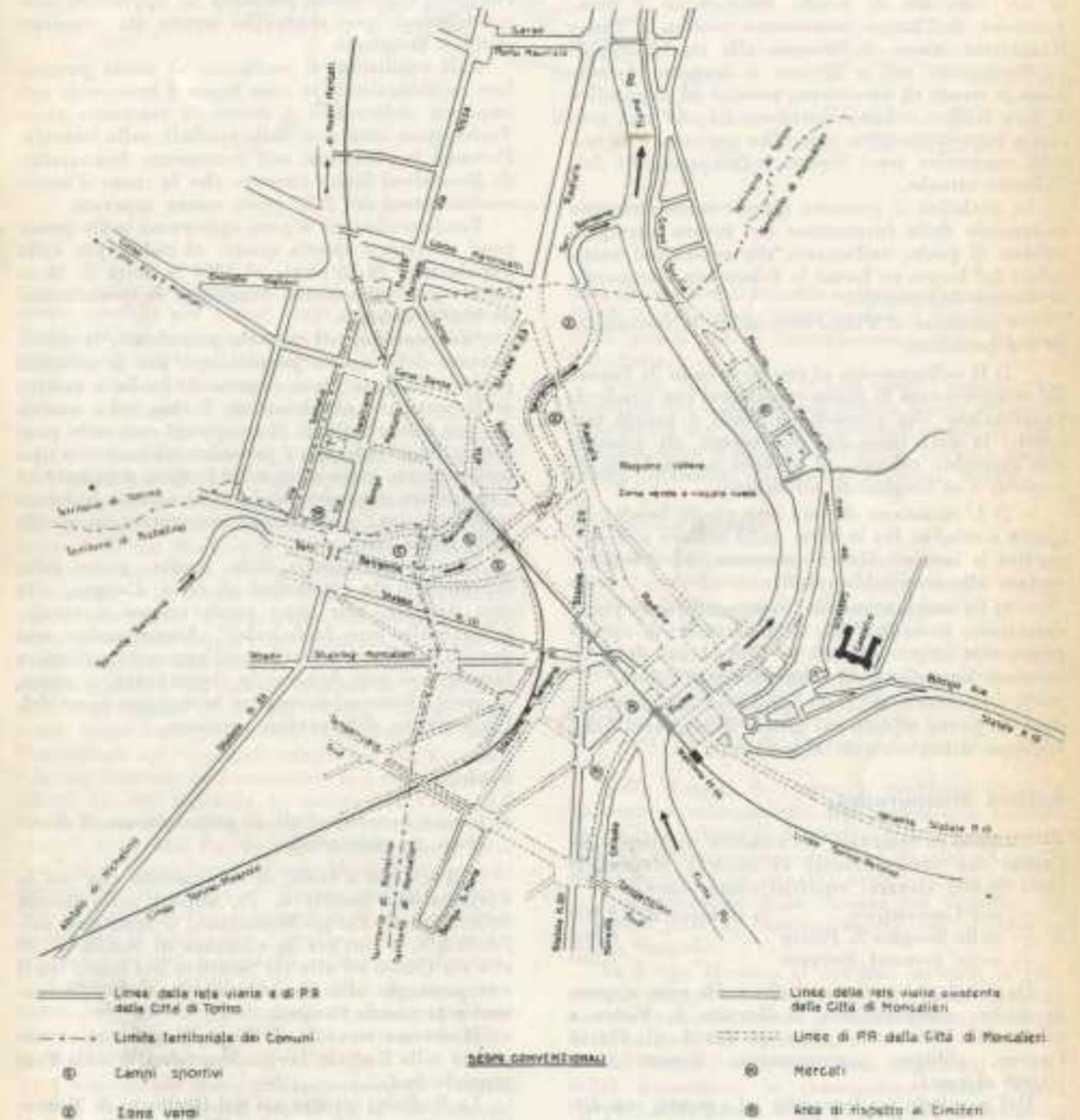


Fig. 1. - Schema planimetrico delle opere di piano regolatore.

disposizione della falda la destinano alla funzione residenziale della Città di Torino, la fabbricazione dovrà assumere forma estensiva ad abitazioni unifamiliari; ed infine nella zona piana fra la collina e la Ferrovia di Genova, lo sfruttamento edilizio dovrà limitarsi ai terreni sani, non soggetti a dilagamenti o ristagni.

Criteria direttivi.

Con l'espansione edilizia avvenuta essenzialmente a cavallo delle Strade Statali e Provinciali, la cui funzione di strade interurbane è compromessa dall'attivo movimento locale, il Piano Regolatore viene indirizzato alla risoluzione di provvedimenti atti a deviare il transito interurbano in strade di diversione, nonché ad alleggerire il loro traffico urbano distribuendolo in una rete viaria opportunamente concepita per creare un tessuto connettivo fra i diversi raggruppamenti dell'abitato attuale.

La viabilità si presenta quindi come elemento sostanziale della formazione del futuro aggregato urbano al quale, unitamente alle condizioni particolari del luogo, ne forma la fisionomia assegnando le diverse destinazioni.

Ne consegue al Piano Regolatore la risoluzione di tre problemi:

1) Il collegamento al centro urbano di Torino del comprensorio di piano regolatore, con strade di penetrazione che permettono facili e rapidi trasporti; la deviazione del movimento di transito dall'aggregato urbano, ad avviarsi su strade di diversione e su tangenziali all'abitato.

2) L'attuazione di una rete viaria locale, disposta a maglie, fra le varie unità urbane per conseguire la loro migliore connessione, ed il miglior accesso alle aree fabbricabili.

3) La zonizzazione del comprensorio di piano regolatore, in ordine alla destinazione più appropriata alle singole località in dipendenza della situazione loro viaria ed orografica particolare.

Si esamineranno i tre problemi premettendo però un breve esposto sui fattori demografici dello sviluppo urbanistico di Moncalieri.

Fattori demografici.

L'Ufficio di Statistica del Comune di Moncalieri ritiene che presentemente vi siano a Moncalieri circa 26.000 abitanti ripartiti come segue:

— nel Concentrico	in numero di	12.500
— nella Borgata S. Pietro	»	6.000
— nelle restanti Borgate	»	7.500

Da cui si può presumere che nella zona oggetto di studio, comprendente la Borgata S. Pietro e parte del Concentrico fino ai limiti di Piazza Cavour, abbiano presentemente dimora circa 10.000 abitanti.

Dal parallelo fra le nascite ed i morti, con differenze quasi mille, e dall'incremento annuo della popolazione di Moncalieri che si aggira all'incirca in 500 abitanti, si rende evidente che l'incremento

demografico è dovuto unicamente al movimento migratorio; quale a Torino, nella quota del 2 % che corrisponde al raddoppio della popolazione nel periodo di 35 anni.

Come previsioni per il futuro si può ammettere che le ragioni del movimento migratorio abbiano a permanere; però il decentramento industriale di Torino è destinato ad affermarsi per ragioni urbanistiche, e la conseguente sua tendenza all'espansione periferica verso i suoi sobborghi autonomi od Enti satelliti porterà ad attenuare il suo incremento demografico a profitto di quello dei centri vicini; e di questa tendenza ne approfitteranno specialmente quei sobborghi serviti da trasporti rapidi e frequenti.

Tali condizioni si verificano in modo particolare in Moncalieri; la zona piana è favorevole agli impianti industriali; i mezzi di trasporto verso Torino sono numerosi, sulle rotabili, sulla ferrovia. Pertanto le previsioni sull'incremento demografico di Moncalieri fanno ritenere che la ruota d'incremento annuo del 2 % possa essere superata.

Prudenzialmente è però opportuno nelle previsioni riferirsi a questa quota; al raddoppio della popolazione in 35 anni; al 1985 la Città di Moncalieri può presumersi raggiunga la popolazione di 50.000 abitanti.

Si è prevista, nel capitolo precedente, la distribuzione della nuova popolazione, per la massima parte nella zona piana oggetto di studio a motivo della contiguità all'abitato di Torino, ed a motivo dei più intensi servizi di trasporti: così sulle pendici collinari si hanno a prevedere abitazioni a tipo unifamiliare; come pure nelle borgate a giorno del Concentrico si presume un'attività edilizia in forma semi-intensiva, e solo come integrativa a quella della prima zona.

Di questa, oggetto dello studio, parte della superficie è da attribuirsi ai corsi d'acqua, alla rete stradale, alle zone verdi urbane e rurali; e parte alle aree fabbricabili. Ammettendosi una densità fondiaria adeguata all'aggregato urbano a formarsi, si può dedurre la rispondenza, o meno, di quest'ultimo ad accogliere la maggior parte dell'incremento demografico previsto.

Viabilità.

a) *Grandi arterie radiali, di penetrazione, di diversione, e tangenziali.*

Si premette a titolo di chiarimento che con la Variante alla Statale n. 10, attuata sulla traccia della Radiale Torino-Moncalieri, si mantiene dall'A.N.A.S. a tutt'ora la classifica di Statale n. 10 alla via Cuneo ed alla via Sestriere nei limiti fra il sottopassaggio alla Ferrovia di Genova a Moncalieri e la piazza Bengasi.

Il sistema stradale di Piano Regolatore si impernia sulla Radiale Torino-Moncalieri e sulla Tangenziale Sud.

La Radiale, attuata già nel territorio di Moncalieri in forma minore come Variante alla Statale n. 10, considerata nel Piano Regolatore di Torino quale collegamento al Corso Massimo d'Azeglio del



Fig. 2. - Progetto del piano regolatore di Moncalieri.

tronco attuato, costituisce l'asta massima del sistema stradale per i suoi scopi complessi, potendosi considerare come strada di diversione, di penetrazione, radiale e tangenziale.

È strada di Diversione per la Statale n. 10 perchè ne raccoglie il traffico a mezzo di arterie a loro traverse. Ha funzione di Radiale puntando essa dal centro urbano di Torino alle tre Statali, n. 10, n. 20, n. 23, che raggiunge, la prima al suo bivio con il Corso Maroncelli; la seconda a mezzo del prolungamento del rettilineo della 20 attraverso il Borgo Mercato e la linea di Genova; la terza a mezzo di un raccordo fra il bivio di Corso Maroncelli e la testata del Ponte sul Sangone di via Sestriere, con l'utilizzazione del Sottopassaggio ferroviario della Cascina del Vignotto. È strada di Penetrazione costituendo il cordone ombelicale di congiungimento del nucleo urbano di Moncalieri al centro urbano di Torino (Porta Nuova). Correndo lungo i margini arborati del fiume Po riesce Tangenziale agli aggregati urbani dei due Comuni; e la sua funzione di Tangenziale le è resa più complessa dal suo raccordo (a mezzo del Ponte del Corso Porto Maurizio) all'arteria corrente sulla sponda destra del Po, da Sassi a Moncalieri, sotto il nome di Corso Casale, Corso Moncalieri; grande tangenziale all'abitato di Torino, nonché all'abitato di Moncalieri se si considera il suo completamento con il Viale del Castello, e suo protendimento futuro sulle falde della collina verso Testona.

La Radiale, considerata nel suo complesso attinente, informa un programma stradale imponente al quale riesce adeguata la sua sezione stabilita in m. 56 di larghezza.

A compito diversivo più importante nel futuro, però a lunga scadenza, attenderà la Tangenziale Sud, stabilita nel programma urbanistico di Torino, la quale lambendo il suo abitato e quello di Moncalieri, alleggerirà tutto il loro sistema stra-

dale del traffico di transito nelle due direzioni Sud-Nord, ed Est-Ovest, raccogliendolo e distribuendolo nelle grandi vie di comunicazione della Regione Subalpina.

Questa Tangenziale si richiama al concetto urbanistico del decongestionamento viario urbano a conseguirsi con l'inserimento dei trasporti in diramazioni dalle Statali a stabilirsi a distanza di parecchi chilometri dai grandi aggregati urbani.

b) *Viabilità urbana.*

Nella zona compresa fra la Radiale e la Ferrovia Torino-Genova, compito preminente assume il Corso Roma: assiale alla zona, diretto collegamento fra il Nuovo Ponte di Moncalieri e la piazza Bengasi, con la sua diramazione al Sottopassaggio della Cascina del Vignotto segna la via più breve fra il nuovo Ponte e Borgo S. Pietro; e con la diramazione di Corso Dante dà il più rapido accesso ai Nuovi Mercati di Torino, ed alla Fiat Mirafiori.

Nella Borgata S. Pietro, il problema viario è attinente al collegamento della sua maglia stradale con la rete urbana di Torino, attuata e ad attuarsi, nonché all'inserimento del mal riuscito Piano di Allineamento (già attuato) nelle branche stradali del Sottopassaggio della Cascina del Vignotto, ed attinente pure al congiungimento con la zona in destra Sangone.

In Borgo Mercato il riordino stradale si riferisce ai compiti eventuali della Stazione Sangone nei suoi raccordi diretti al Nuovo Ponte, al Borgo S. Maria, ed alla Statale n. 20.

Nel Borgo Navile problemi impellenti di viabilità presentano la sistemazione della piazza Cavour, della piazza della Stazione, lo sbocco della variante alla Statale n. 10 che ha lo scopo di evitare la strettoia di Borgo Aie; come pure si riferiscono alla nuova funzione della via ex Littoria in

conseguenza della nuova destinazione dell'area dell'ex-convalescenziario, alla formazione del Corso Lungo Po sussidiario a via Bogino nel senso verso levante, e nell'altro senso sussidiario alla piazza Cavour in ordine al transito di circonvallazione a formarsi sulla via Cavallari.

Nella zona dei Masassi, estesa fra il torrente Ghisola ed il Borgo S. Maria, il problema stradale è attinente a dirette comunicazioni con la piazza del Mercato, con la Stazione del Sangone, e con l'attuazione parziale della Tangenziale Sud nei limiti fra la Statale n. 20 e la Statale n. 23 a Nichelino.

Nella plaga estesa fra la ferrovia di Pinerolo, il confine di Nichelino, il Corso del Sangone e la Tangenziale Sud, attraversata dalla via Cuneo (Statale n. 10) e dalla Comunale Moncalieri Stupinigi, l'ubicazione della Stazione Sangone e gli eventuali suoi futuri compiti, portano a prevedere un'arteria mediana che dalla detta Stazione punti verso il Ponte Sangone; e nel senso trasverso altra arteria mediana alla zona, che faccia capo al Soprapassaggio in progetto della Tangenziale Sud, sulla Ferrovia di Pinerolo, ed all'altro estremo formi l'arteria mediana al Borgo S. Pietro fra la via Sestriere e la Ferrovia.

Nella striscia corrente fra la Provinciale Torino-Moncalieri ed il Po, in Regione Rigolino, pure compresa nel comprensorio del P. R., la sistemazione viaria si limita al collegamento della Provinciale al Corso Sicilia, ed alla viabilità lungo la sponda destra del Po.

c) Ferrovie.

Il problema ferroviario di Moncalieri riguarda essenzialmente il decongestionamento del tratto di linea Torino-Trofarello; per il che si affacciano due soluzioni:

— od affiancare agli attuali due binari altri due binari;

— o posare questi ultimi solo nel tratto Stazione di Smistamento-Bivio Ponte Sangone, e costruire una nuova linea a doppio binario fra la Stazione Sangone e la Stazione di Carmagnola, passante per Carignano.

Quest'ultima sarebbe la soluzione più razionale in quanto permetterebbe un risparmio di circa 3 chilometri a tutti i treni diretti all'Alto Piemonte: la ostacolano però le difficoltà finanziarie delle FF. SS. L'altra soluzione, più semplice, avrà forse a prevalere; ne approfitterebbe il Centro Satellite di Trofarello per la destinazione della sua costiera a zona residenziale.

Problema edilizio.

Dall'ordinata disposizione dei tracciati proposti per le grandi comunicazioni e per le vie urbane ne consegue la formazione di una rete stradale a grandi maglie le quali poi, in sede di studio di Piani Particolareggiati, potranno scindersi in isolati minori in relazione al tipo di fabbricazione ad attuarsi.

a) Azzonamento.

L'alimetria viaria della zona, l'ubicazione degli isolati rispetto alle correnti di traffico, alle Stazioni Ferroviarie, ai corsi d'acqua, le dispone a raggruppamenti in quartieri con rispettive destinazioni funzionali, o residenziali, o commerciali, o industriali, oppure ricreative o agricole.

Nel caso in esame sono ad ammettersi in funzione residenziale le zone meglio salubri; industriali quelle raccordabili ad impianti ferroviari, e nei bassopiani di minor costo unitario; a destinarsi a zone verdi le aree lungo i corsi d'acqua in funzione ricreativa ed agricola; ad aiuole gli spazi liberi nelle piazze e negli slarghi; quanto sopra in via di massima, e con i temperamenti del caso.

Per Borgo S. Pietro a mantenersi quindi la destinazione attuale residenziale-commerciale, salvo ai margini del torrente Sangone ad usufruirsi come zone verdi e sportive.

Nella Regione Prato-Chiosso, tra la Ferrovia, il Sangone, la Radiale ed il confine di Torino, il canale irriguo segna l'andamento del terrazzo formato dall'erosione del Po e del Sangone nella conoide della Dora; i terreni alti a destinarsi alle abitazioni, i terreni bassi ad usufruirsi per impianti industriali; formazione di zone verdi in corrispondenza a parte dell'ex-Parco Ferroviario.

La zona fra il Sangone e la Radiale, il Po e la Ferrovia di Genova, percorsa dalle grandi correnti di traffico, avrà destinazione residenziale-commerciale.

La Regione delle Vallere manterrebbe il suo carattere agricolo in funzione di zona verde a vincolo rurale.

Nel Borgo Mercato lo spostamento previsto del Mercato Bestiame rende possibile la valorizzazione delle aree in funzione residenziale-commerciale, data la sua ubicazione mediana alle due Stazioni Ferroviarie, e la sua postura a cavallo della Statale n. 20.

La Regione Masassi bonificata si presta ad impianti industriali.

La zona tra la Stazione Sangone ed il confine di Nichelino avrà utilizzazione appropriata nell'industria e nelle abitazioni.

La Regione Rigolino, per la sua prossimità alla collina e la sua postura sul Po, si presta a zona residenziale.

Borgo Navile è parte intrinseca del centro urbano di Moncalieri destinato ad abitazioni, botteghe ed uffici.

Dal punto di vista delle dimensioni le case avranno fabbricazione intensiva con costruzioni semi-aperte lungo le arterie massime; nelle vie minori prevarranno le casette unifamiliari, e plurifamiliari, con giardino ed orto.

b) Problemi urbanistici ed edifici particolari.

Problema edilizio preminente presenta la sistemazione della piazza Cavour, della piazza della Stazione, e la costruzione dell'edificio Scolastico del Capoluogo; il che porta ad un problema urbanistico che coinvolge tutto il quartiere, in connes-

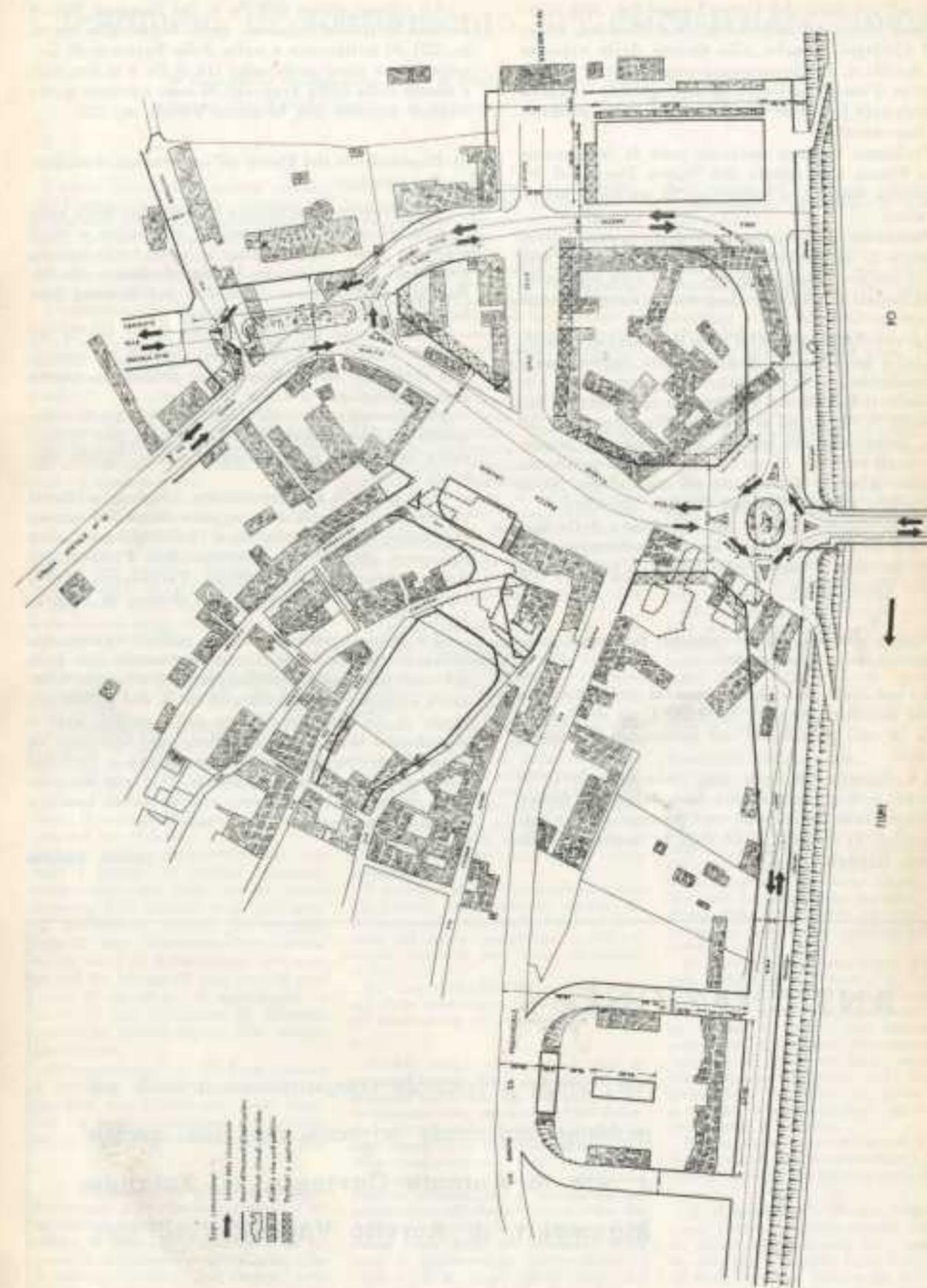


Fig. 4. - Pianificazione della Piazza Cavour ed affollamento. - Schema della regolazione circolatoria del traffico.

sione all'apertura del Corso Lungo Po, alla sistemazione delle vie ex-Littoria, San Martino, e del Real Collegio, nonché allo sbocco della variante alla Statale n. 10; programma imponente, a svilupparsi in Piano Particolareggiato, quando vengano perfezionate le intese fra il Comune ed i proprietari interessati.

Problema edilizio notevole sarà la formazione della Piazza alla testata del Nuovo Ponte sul Po in sponda sinistra, a concepirsi in un'unità architettonica.

Problema urbano, non immediato ma risolutivo, presenta la formazione del Mercato Bestiame con i suoi annessi, Mattatoio ecc., sull'area risultante fra la Statale n. 20, la via Lagrange e l'argine lungo il torrente Ghisola.

La valorizzazione della zona dei Masassi è collegata alla bonifica, la quale muterà radicalmente le condizioni della località; la si consegnerà eliminando il Bedale dei Mulini nel suo percorso fra il Borgo S. Maria ed il Ponte dell'ex-Statale n. 10 sullo scaricatore del bedale, avviandone le acque, fra quegli estremi, in un nuovo canale a pendenza minima in modo da ricavare un salto al suo inizio usufruibile per produzione energia idraulica.

Tema notevole del P. R. è indicato dalla formazione di una Piazza sul filo di via Sestriere, fra le vie Barracca e Sauro, prospiciente la progettanda Chiesa Parrocchiale.

c) *Sezioni stradali, attraversamenti ferroviari, altimetria della rete stradale.*

Le sezioni stradali adottate si uniformano a quelle stabilite per il P. R. della Città di Torino, salvo in casi particolari ove assumono fisionomia propria.

La disposizione delle due linee ferroviarie di Genova e di Pinerolo, nel loro taglio al futuro aggregato urbano, impone vari soprapassaggi e sottopassaggi di qualche mole data la larghezza delle sezioni stradali.

Le ultime piene del Po e del Sangone hanno portato il livello massimo delle acque alla quota m. 221,30 nella zona a valle della Ferrovia di Genova, come pure nella zona tra il Po e il Sangone a monte della detta Ferrovia. Si sono adottate quote stradali minime per le nuove vie di m. 222.

d) *Rispondenza del Piano all'incremento demografico previsto.*

Dei 500 ettari che misura l'estensione della zona oggetto di studio, 200 sono ad attribuirsi a corsi d'acqua, zone verdi urbane e zone verdi rurali; 100 ettari circa misurano le aree destinate alle industrie; ne residuano circa 200 per la zona fabbricabile destinata alle abitazioni.

Ammettendo un rapporto del 20 % fra la superficie complessiva delle aree stradali ed aiuole, e la superficie ad attribuirsi alle abitazioni, questa può ragguagliarsi a circa 160 ettari.

Ammissa una densità fondiaria per abitati come quello di Moncalieri, di 200 abitanti per ettaro, detta superficie può accogliere circa 32.000 abitanti.

Si è previsto l'addensamento dei nuovi abitanti essenzialmente nella zona oggetto di studio; questa che numera attualmente circa 10.000 abitanti potrà riceverne altri 22.000. Presumendosi l'incremento demografico in 25.000 abitanti, l'eccedenza avrà a ripartirsi nelle altre zone dell'abitato di Moncalieri.

La zona oggetto di studio, nell'estensione stabilita, risponde quindi compiutamente al programma urbanistico contemplato; qualunque ulteriore aumento demografico al di là del primo periodo di 35 anni considerato nello studio, avrà a distribuirsi sulle pendici collinari del territorio di Moncalieri, oppure nelle zone piane a Sud del concentrico e del comprensorio di Piano Regolatore sempre ché si ricorra alle opere di bonifica necessarie per assicurarne la salubrità.

Andrea Quaglia

ANTICIPAZIONE:

Nel prossimo fascicolo compariranno articoli sul problema industriale ed economico del metano a cura di Antonio Cavinato, di Rolando Rigamonti, di Aurelio Vaccaneo ed altri.