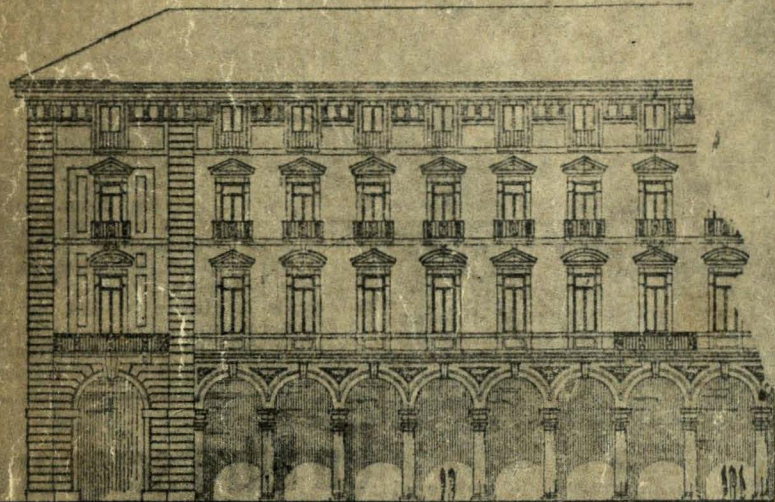


LA VIA ROMA DI TORIN



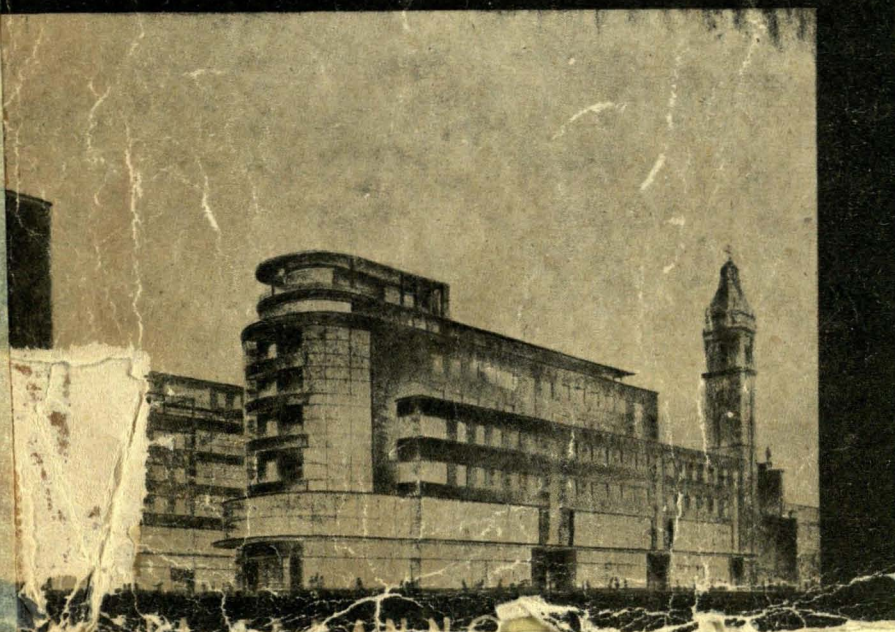
COME E'

grandioso palazzo, che inaugurerà l'opera hanno approvato il progetto



per primo la serie dei nuovi edifici dell'ing. Momo; le ultime pratiche della via risanata per gli espropri e gli sfratti delle

COME LA VORREBBERO



G. Pagano Pegatschnig
U. Cuzzi
G. Levi-Montalcini
O. Aloiso

La Via Roma di Torino



**Progetto M.I.A.R. degli
Architetti: G. Pagano -
Pogatschnig - U. Cuzzi
- G. Levi - Montalcini -
O. Alcisi - E. Scott - Sass**

S. E. L. P.



EDITRICE

STUDIO EDITORIALE LIBRARIO PIEMONTESE

1931

**Di questo volume sono state stam-
pate oggi, 10 giugno 1931 - anno IX
E. F., 300 copie su carta patinata,
tutte numerate**

esemplare numero

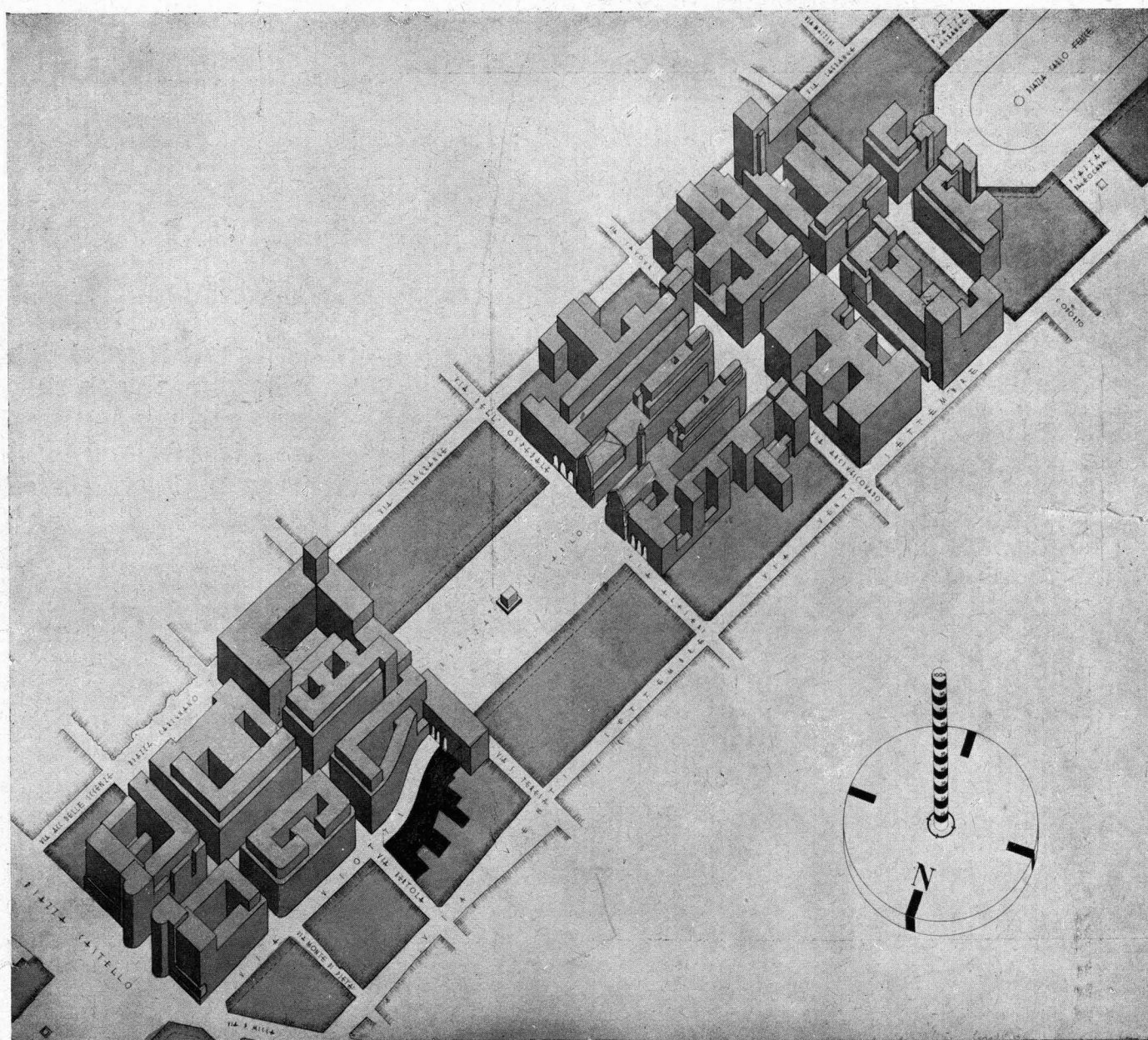
168

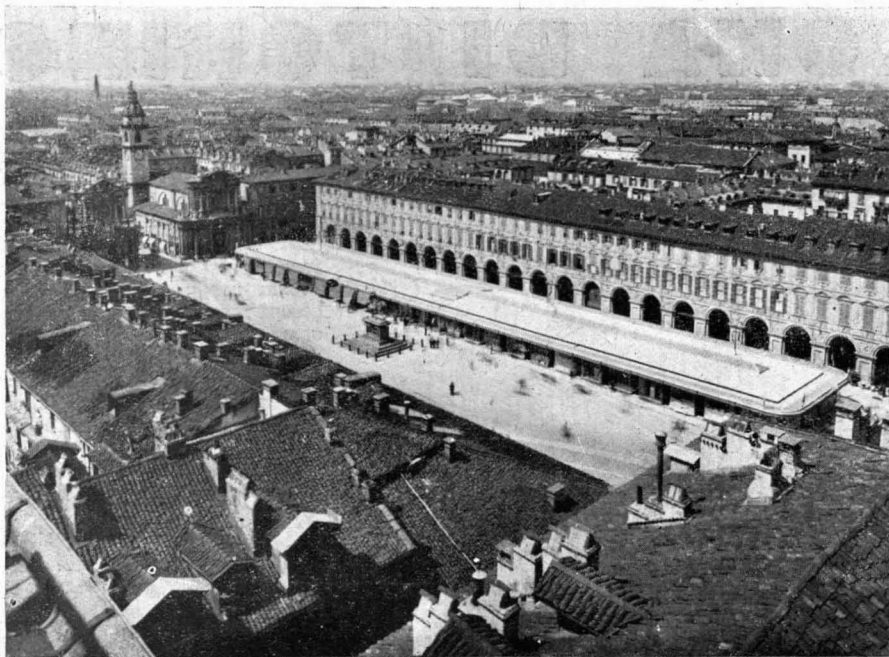
LA VIA ROMA DI TORINO

La critica posta nei giusti termini è funzione necessaria per gli sviluppi del Regime: quella che non serve ed è dannosa e non è fascista, è invece la professione di zelo servile e di lode incondizionata su qualsiasi problema venga agitato, solo per accaparrarsi una benemerenzia verso questo o quel gerarca. Questo non è fascismo, è servilismo dannoso e stupido che non entra nel nostro programma e che vogliamo eliminare, perchè queste turibolate a getto continuo servono ad una cosa sola: ad irritare e a renderci ridicoli.

MUSSOLINI.

**PROGETTO M. I. A. R. DEGLI ARCHITETTI: G. PAGANO - POGATSCHNIG
U. CUZZI - G. LEVI - MONTALCINI - O. ALOISO - E. SOTT - SASS**





La Piazza San Carlo vista dall'osservatorio del Palazzo dell'Accademia delle Scienze, con i nuovi padiglioni per i negozianti di via Roma. Si può subito constatare come le chiese non possano venir isolate senza alterare profondamente la fisionomia della piazza.



Gli attuali edifici di via Roma all'incrocio con la via Principe Amedeo e la via Berghetta. Nello sfondo risultano gli edifici più alti di via XX Settembre.

Caratteri della nuova via

Dall'esame dei precedenti storici dell'annosa questione risalta, in fondo, una sola verità chiara ed inequivocabile, ed è questa: *via Roma deve essere rifatta per ragioni di igiene e di decoro cittadino piuttosto che per ragioni di viabilità.* Esaminata difatti la questione dal punto di vista urbanistico, si possono così riassumere i postulati ai quali deve obbedire la fisionomia della nuova via Roma:

1 - Mantenere ed esaltare il suo carattere eminentemente rappresentativo di via trionfale.

Essa è la comunicazione tra lo slargo monumentale della stazione di Porta Nuova e il centro storico della città (Piazza Castello, Palazzo Reale, Palazzo Madama); è la via percorsa dai cortei degli ospiti illustri, il cardine della vita cittadina, la via rappresentativa per eccellenza. Deve perciò mantenere il carattere di via trionfale e non frazionarsi in slarghi, piazze, esedre o altre interruzioni o frazionamenti.

2 - Conservare e aumentare il suo carattere commerciale.

Essa è la via del commercio più signorile della città, è via di negozi, di magazzini, di luoghi di ritrovo eleganti. Questo carattere deve essere conservato ad oltranza affinché essa sia favorita dall'affluenza del pubblico giornaliero e possa gareggiare con le vie limitrofe per conservare quel primato commerciale, che l'affluenza tradizionale del pubblico torinese le ha finora mantenuto.

3 - Rappresentare la sintesi della Torino moderna e nello stesso tempo conservare quel carattere di intimità per cui è stata fin ora la via prediletta del centro cittadino.

Essa difatti non è né una via adducente né una via di transito principale; è una via di grande ritrovo e non una via di traffico obbligato. Per conservare questo carattere di intimità sarebbero dannosi allargamenti eccessivi, contrari alle esigenze del movimento, contrari alla psicologia del pubblico dei centri cittadini e contrari anche al rispetto delle leggi urbanistiche che cercano costantemente di rispettare la fisionomia planimetrica del cuore della città. La via Roma è stata chiamata in antico «via Nuova» e questo suo carattere di novità e di modernità va conservato e realizzato ad ogni costo. In questo sta il segreto della sua fortuna passata e futura.

4 - Essere un buon impiego di capitali per modo da garantire una serie di costruzioni veramente signorili.

Poiché né lo Stato né il Municipio hanno intenzione di intervenire con sovvenzioni speciali o con spese in proprio di

carattere generale, come è avvenuto in passato per l'apertura di via Po o per i portici di Piazza Castello, e poichè è necessario che la via Roma sia assolutamente la via più signorile della città ne consegue che la ricostruzione degli isolati dovrebbe presentarsi come un fatto economicamente vantaggioso. Soltanto con un allettamento di questo genere si potrà avere una via veramente signorile e non una serie di edifici ultra-economici, imbastiti alla meglio per conciliare l'orpello stilistico con lo scarso reddito. Questo vantaggio economico si potrà avere quando i vincoli altimetrici, gli espropri per suolo pubblico e le esigenze estetiche generali riconosceranno i giusti interessi dei proprietari, essenziali affinché la via Roma mantenga il ruolo di prima strada della città e venga rapidamente realizzata.

La via Roma come la vorrebbe il R. Decreto Legge 3 luglio 1930 N. 976

Questi postulati sono stati osservati nella redazione della legge 3 luglio 1930? Si può senz'altro asserire di no. Difatti la legge, riprendendo un vecchio progetto teorico e buono tutt'al più prima della guerra, stabilisce essenzialmente questo:

a) La via Roma sia allargata in media di m. 4, tranne che nel tratto delle due chiese (dove rimane inalterata la larghezza attuale di m. 10,65) portando la larghezza stradale a m. 14,80.

b) La via sia provvista di portici di m. 5,80 di profondità e di m. 8 di altezza media.

c) Gli isolati contigui alla piazza San Carlo abbiano due piani sopra i portici mentre negli altri isolati si permettano tre piani, escludendo qualsiasi piano arretrato. L'altezza media degli edifici non debba superare i m. 18,50 di altezza negli isolati contigui a piazza San Carlo e i metri 21 negli altri edifici della via.

d) Gli edifici « dovranno armonizzare nello stile settecentesco (sic!) della piazza S. Carlo » (costruita da Carlo di Castellamonte nella prima metà del 1600).

Questa legge, nata per disposizioni davvero misteriose, senza l'intervento di un corcoso, senza una consultazione anche platonica della Commissione edilizia cittadina né della Commissione per la via Roma, che pur era stata appositamente nominata, non corrisponde assolutamente ai postulati sopra esposti. Difatti, riferendoci ai diversi capoversi, si può facilmente constatare che:

1 - La nuova via non riuscirà una via trionfale nè rappresentativa.

Somigliará, ridotta in dimensioni, a uno dei tanti corsi cittadini, monotona, inespessiva e malinconica. Pregi genuini di architettura non ne potrà avere per le evidenti ragioni della sua falsaria stilistica obbligata e neppure potrà conservare la linea di uno stile coscienziosamente rifatto per le molteplici concessioni alle esigenze della vita moderna che gli architetti non potranno evitare.



Stato delle demolizioni in data 15 maggio 1931. E' molto interessante osservare il divario di altezza tra il Palazzo dell'Accademia delle Scienze (del 1679) e le attuali costruzioni. In basso è visibile il padiglione delle Loggie.



La piazza San Carlo vista dal campanile della Chiesa di San Carlo. L'altezza dell'Osservatorio (a destra) è di metri 44 e quella del cornicione del palazzo dell'Accademia delle Scienze è di metri 28,70.



Nel 1907 una commissione municipale, presieduta dal prof. Abba, a proposito delle condizioni igieniche di queste case, diceva: «... esse non dovrebbero essere abitate da esseri umani». Da allora sono passati altri 24 anni.

2 - Danneggerà il carattere commerciale della attuale via Roma.

L'obbligo stilistico e soprattutto quello del portico archivoltato impacciano fortemente la libertà di un negozio moderno nel suo diritto di luce, di vetrine, di insegne. Il buio ammezzato, le vetrine invisibili di scorcio (per l'interposizione delle arcate e delle colonne), la impossibilità di creare grandi magazzini decisamente contemporanei, la problematica sistemazione della réclame luminosa e delle insegne; la uniformità decorativa obbligata da lese-

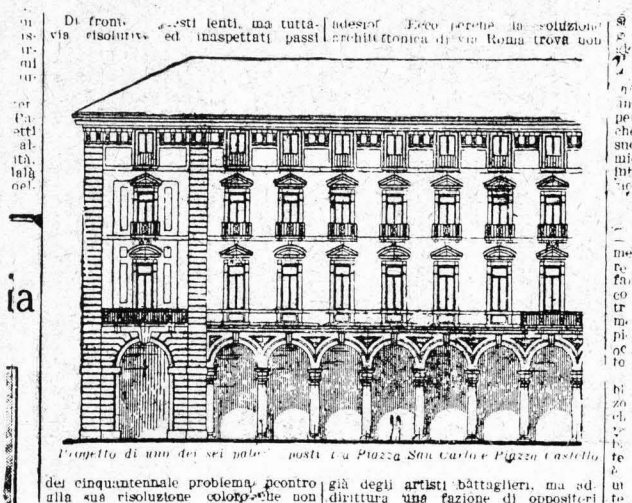
ne, da cornici e da arcate, sono ragioni che faranno disertare il negozio moderno dalla nuova via e porteranno il centro commerciale della città verso la via Garibaldi, più intima e garantita da un traffico obbligato per il carattere di lunga arteria trasversale est-ovest. Oltre a questo una grande incognita si presenta ai commercianti a proposito dei portici: quale dei due sarà il preferito? Questa domanda è legittimata dal confronto con quelli di via Po, rappresentanti due piste molto diversamente battute. Nel caso della via Roma non è facile prevedere le preferenze del pubblico ma, poichè un solo portico è suf-

ficiente al traffico pedonale attuale di via Roma, si può senz'altro asserire che da un lato i negozi avranno un plus-valore dato dall'affluenza del pubblico e dall'altro una ingiusta svalutazione. La conseguenza è la rottura di quel carattere di continuità commerciale che la nuova via dovrebbe conservare, senza contare gli inconvenienti di circolazione derivanti dalla doppia mano nei portici.

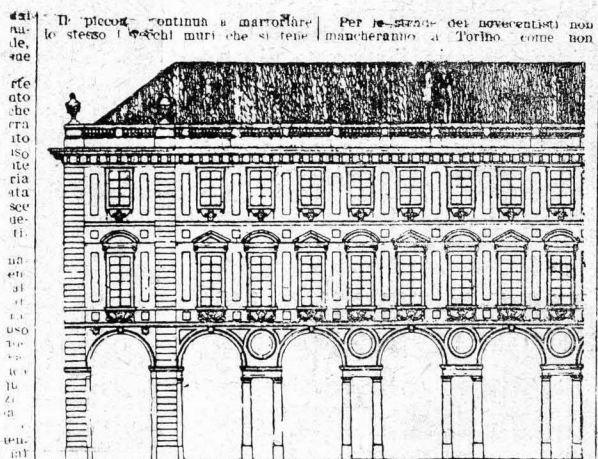
3 - La via non rappresenterà la sintesi della Torino moderna nè rispetterà l'intimità della attuale arteria.

E' assurdo pretendere che uno schema stilistico, preso a prestito da un edificio minore del 600, riesca ad esprimere il carattere della Torino moderna, città industriale per eccellenza, sede delle più grandi società elettriche, patria dell'automobile e dell'aeroplano e grande centro di industrie metallurgiche. La legge della modernità è stata rispettata in pieno nella creazione dei padiglioni provvisori recentemente inaugurati nella piazza S. Carlo. Con grande favore del pubblico e dei commercianti i nuovi negozi sono entrati nella vita torinese a portare un soffio di emancipazione dalle melanconiche penombre dei portici e dalle ristrette vetrine. Come si potrà, dopo questo primo riuscitissimo esempio, ritornare alle incongruenze stilistiche? Non solo la soluzione imposta dalla legge suonerebbe come un penoso anacronismo ma toglierebbe anche al centro cittadino quella intimità che dovrebbe essere rigorosamente conservata. Una via di m. 26,40 di larghezza (di cui 12 occupati da due file di portici forzatamente in penombra) e la interposizione della doppia fila di colonne renderanno questa strada troppo larga per identificare persone e negozi da un portico all'altro. La vita si svolgerà senza speciali risalti nella cavità di uno dei portici ma senza intimità e senza quel carattere di ritrovo mondano che la larghezza e lo schema attuale della via hanno finora conservato.

Si ricordi soprattutto che la frequenza del pubblico nelle vie del centro è diretta-



Progetto di uno dei sei portici posti tra Piazza San Carlo e Piazza Castello.



La piazza che sorgerà all'angolo di via Roma Nuova e Piazza S. Carlo.

Alcuni esemplari standardizzati della via Roma in sedicente stile settecentesco.

mente proporzionale al grado di intimità della via: esso evita costantemente le vie troppo larghe. Le vie commerciali più frequentate del centro delle grandi città lo insegnano. Giova riportare a proposito dell'allargamento quanto è detto nel libro «Torino quale è e quale sarà» degli architetti Pietro Betta e Armando Melis De Villa (1927):

Ma a che cosa serve la via Roma del secolo XX? Abbiamo visto dall'esame della viabilità cittadina che nessun movimento adducente e di transito percorre tale via; persino il movimento dalla stazione di Porta Nuova verso Nord non è invitato ad incanalarsi per essa, perchè in piazza Castello trova l'ostruzione del Palazzo Reale e di quello della Prefettura, che inducono tale movimento ad avviarsi per la via Lagrange verso il sottopassaggio della Prefettura, e per via XX Settembre verso la via Bologna. A che cosa serve dunque la via Roma? Al percorso viziato di numerose vie tramviarie che, come si è fatto e si fa nelle grandi città, dovrà pure seguire a Torino le vie del naturale movimento e non quelle di un movimento artificioso e giostrale. Spariranno pure a Torino i tornei dei tram dalla piazza Castello, piazza Carlo Felice e via Roma. Ma, a parte ciò, che cosa passa per la via Roma? Per piazza Carlo Felice, via Roma, piazza San Carlo e piazza Castello passano regolarmente ricevuti gli ospiti insigni della città, gli eroici cittadini che ritornano gloriosi dai campi della vittoria; e passano nei comuni periodi della vita quotidiana e nelle ore

del ritrovo elegante, gli sfaccendati, i curiosi delle novità che amano trovarsi per via ed allietarsi l'animo collo scambio delle notizie del giorno, il pubblico signorile che è attratto dagli allettamenti dei migliori negozi della città. Ma questi uffici di parata, di ritrovo e di gala, non richiedono dimensioni da autostrada. Noi propendiamo a credere che, se la via Roma fosse restaurata nel suo aspetto, risanata nelle sue abitazioni, liberata dall'ingombro dell'artificioso movimento dei carrozzoni tramviari, ed apparisse nel suo complesso colle piazze come un sontuoso appartamento di gala, con saloni e vestiboli, per cui si potesse passare serenamente dappertutto senza comprimersi per scansare veicoli importuni, non sarebbe così piccola da non contenere comodamente e nobilmente ogni movimento sia normale che eccezionale e di cerimonia.

Occorre essere molto cauti negli sventramenti; e non per nulla Torino che, ripetiamo, per quattro secoli perdurò a costituirsi questo mirabile complesso urbanistico, ha resistito cinquant'anni alla penetrazione dell'idea di sventrarlo.

La via Roma non ha bisogno di vie sussidiarie per assorbire il movimento che le si dovrebbe togliere. Queste vie esistono già in numero sufficiente ed in posizione opportuna: via XX Settembre, via Arsenale, via San Francesco d'Assisi, queste sono le vie che vanno attrezzate per il naturale movimento pesante di Torino, che non è se non per artificio, indirizzato verso la via Roma.

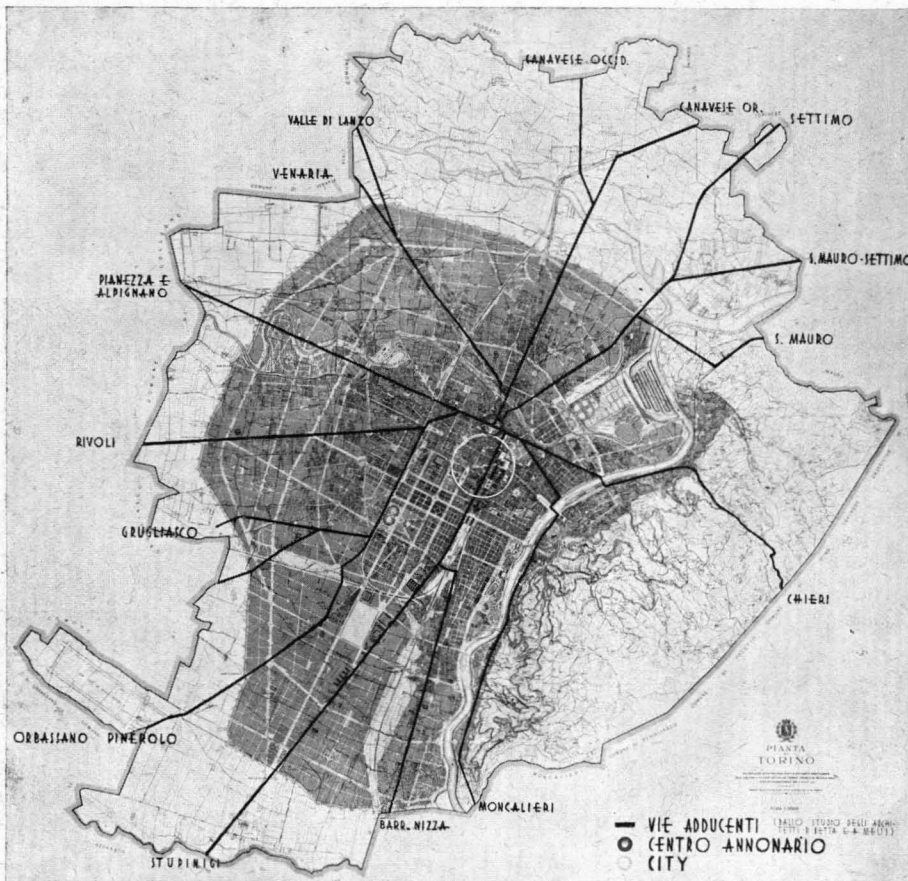
4 - La via Roma della legge è economicamente svantaggiosa.

Per convincersene basterebbe constatare che, dopo undici mesi dalla promulgazione della legge e pur dopo gli encomiabili incitamenti del Municipio e della stampa cittadina, il famoso «piccone sventratore» ben poco ha lavorato. Le reiterate ampollate descrizioni dei giornali riescono ad elencare, a tutt'oggi, una sola demolizione eseguita da privati e precisamente l'isolato della Fondiaria (all'attacco di Piazza Castello) per il solo tratto destinato all'arretramento di via Roma. Tale lavoro di demolizione procede con una lentezza che spiega all'evidenza l'entusiasmo della ricostruzione. Le altre piccole demolizioni (per un totale di 700 mq.) sono state effettuate finora dal Municipio per espropri eseguiti da esso direttamente. Anche questo è un altro indice eloquente.

Del resto un esame anche superficiale della intensità di costruzione attualmente esistente nelle catapecchie di via Roma, può far sorgere la convinzione che, per i proprietari, sono più redditizie, in proporzione al costo, le costruzioni attuali. Costringere altezze di piani di oltre 5 metri in una via commerciale e pretendere che gli edifici non abbiano più di due o al massimo tre piani sopra i portici e senza piani arretrati, esigere che questi bassi edifici sacrificino in certi casi quasi un quinto della loro area per portici, domandare a questi edifici uno schema stilistico evidentemente poco redditizio è indice di strana incomprendimento delle esigenze contemporanee. A togliere ogni incertezza riportiamo le osservazioni fatte in proposito dal Presidente della Federazione Fascista dei Commercialisti della Provincia di Torino, nella relazione del 10 maggio 1930. Essa dice testualmente:

Giusta un piano finanziario, che i commercianti prendono a prestito dall'ingegner Conte Salvadori, presidente della Federazione Fascista proprietari di stabili, il quale rappresenta, essi pensano, la più attendibile fonte in materia, via Roma allargata con i portici costerebbe 240.000.000 di lire. Dice che essa dovrebbe produrre, al non eccessivo tasso del 5 %, un reddito annuo di 12 milioni; ossia — dato che la cubatura dei nuovi edifici alti m. 21 alla gronda sarebbe di 600.000 metri cubi — un fitto di lire 20 per unità di metro cubo, press'a poco il doppio del canone unitario corrente. E' uopo tenere calcolo del fatto che i portici renderebbero improduttivi circa 60.000 metri cubi attualmente locati; fatto per cui il carico del corrispondente reddito si trasferirebbe sugli altri appesantendo sensibilmente il già soverchio onere dei conduttori. Or chi sprona la città ed i proprietari a cotesta grandiosa intrapresa tiene egli presente il rischio che, forzando il regime dei fitti oltre i limiti determinati dalla capacità dei conduttori a sopportarli, si giunga inopinatamente al risultato di non poter locare nè fondi nè appartamenti?

Altro è il conto, e per altro verso sconcertante, dei costruttori. S'è detto che la spesa per la ricostruzione ammonterebbe — comprese le espropriazioni, le indennità, gli interessi passivi ecc. — a L. 240.000.000. Il capitale corrispondente al reddito calcolato in base al 5 % sarebbe eguale a 200 milioni, cui dovrebbe essere aggiunto il beneficio dell'esenzione fiscale per 25 anni,



Pianta di Torino col tracciato delle vie adducenti: nessuna tocca via Roma. Lo stesso avviene per le vie di transito intercomunale

e per la rete distributiva da Porta Nuova. (Dallo studio degli architetti P. Betta e A. Melis de Villa).

eguale a 14 milioni; operazione dunque in perdita, con un saldo passivo di 26 milioni. Non si può escludere che il computo dei costruttori si presti a critica; rimane fermo però e preoccupante quello riflettente gli affittuari, il quale è a considerarsi nei suoi fondamenti ineccepibile.

Come si vede la legge attuale vorrebbe costringere i proprietari ad un impiego di denaro al massimo del 2 %. Questo significa desiderare che la via Roma sia costruita senza alcun decoro di buoni materiali e da enti che possano permettersi il lusso di un utile così basso. Le Casse di Risparmio, le Società Fondiarie e di Assicurazioni potranno forse far questo in certi isolati, ma non si potrà mai negare che il valore di questi stabili sarà automaticamente svalutato dallo scarso reddito e che comunque una via intera non potrà essere costruita da proprietari che conoscono a priori di fare un cattivo impiego di capitale.

Il nostro progetto

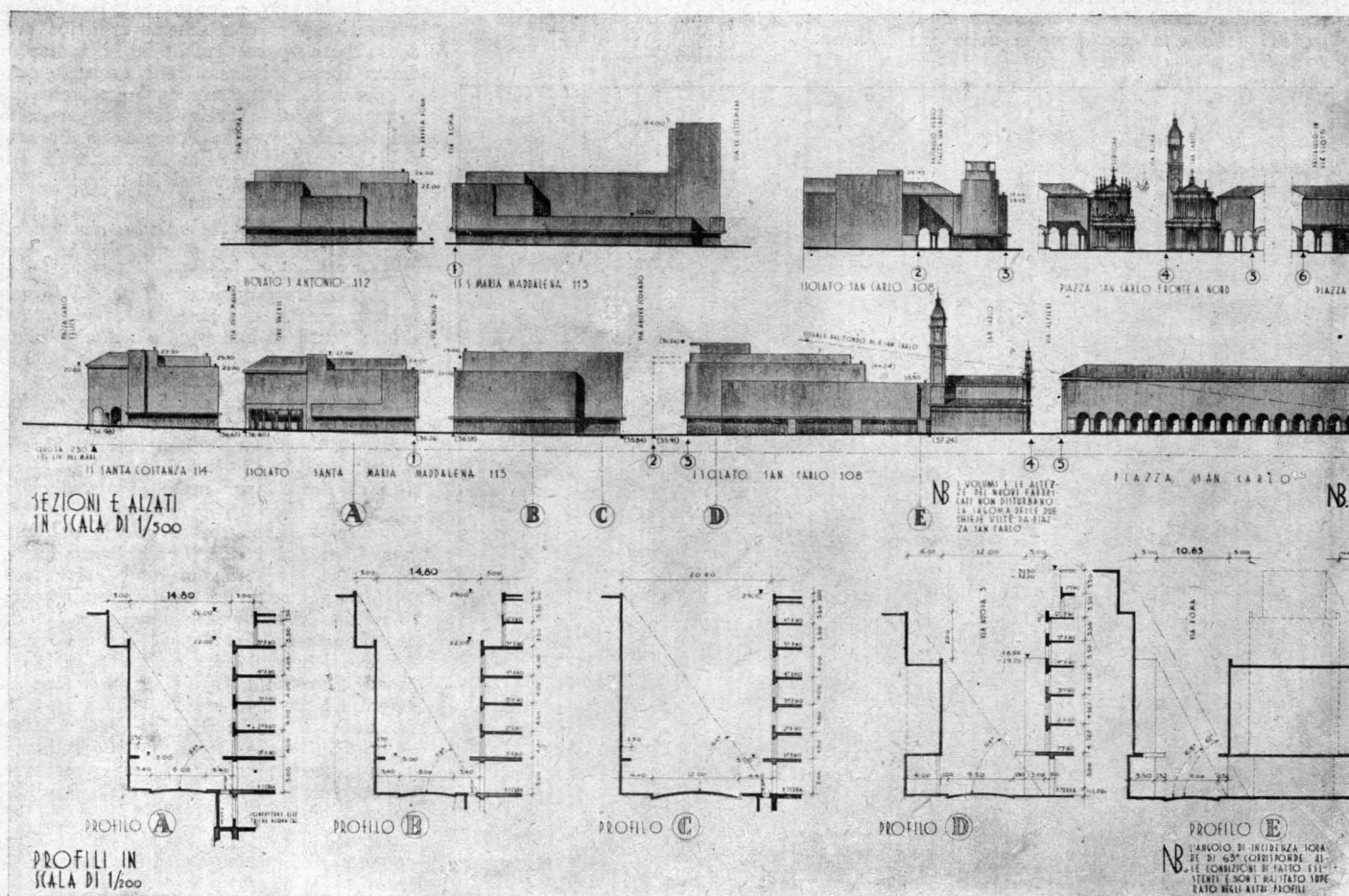
Esaminate le osservazioni generali negative a proposito del progetto ufficiale, dobbiamo subito enunciare che lo studio da noi elaborato non è nè frutto di improvvisazioni, nè improntato su ragioni polemiche,

che, nè sovvenzionato da nessun gruppo interessato. L'esame attento di quanto è stato finora escogitato, l'osservazione di casi consimili, la valutazione imparziale di quanto è stato proposto e discusso dal Sindacato Regionale degli ingegneri, da quello degli architetti e dei geometri, dal Gruppo urbanisti di Torino, dalla Federazione Fascista dei Commercianti e da quella dei proprietari di case e soprattutto la serena e obbiettiva considerazione dei fatti, ci ha condotti alla convinzione che la via Roma, per corrispondere ai quattro capisaldi in principio enunciati, deve venir realizzata tenendo conto, per quanto è possibile, dei giusti postulati economici. Conciliare questi desideri con le esigenze estetiche e urbanistiche (traffico, igiene, carattere della via, tradizione cittadina, ecc.) è stata la nostra preoccupazione: a queste ragioni di equilibrio si ispira il nostro progetto, evitando sacrifici da parte del Municipio e dello Stato, abolendo anche quei lavori di carattere generale che pur, in questa occasione, potevano dal Municipio venire intrapresi, come per es., la costruzione della metropolitana sotto la nuova via. Questo stato di equilibrio è stato ricercato nell'aumentare, senza danno estetico, l'altezza dei fabbricati, abolendo i portici lungo la via Roma e aumentando lo sviluppo frontale degli edifici.

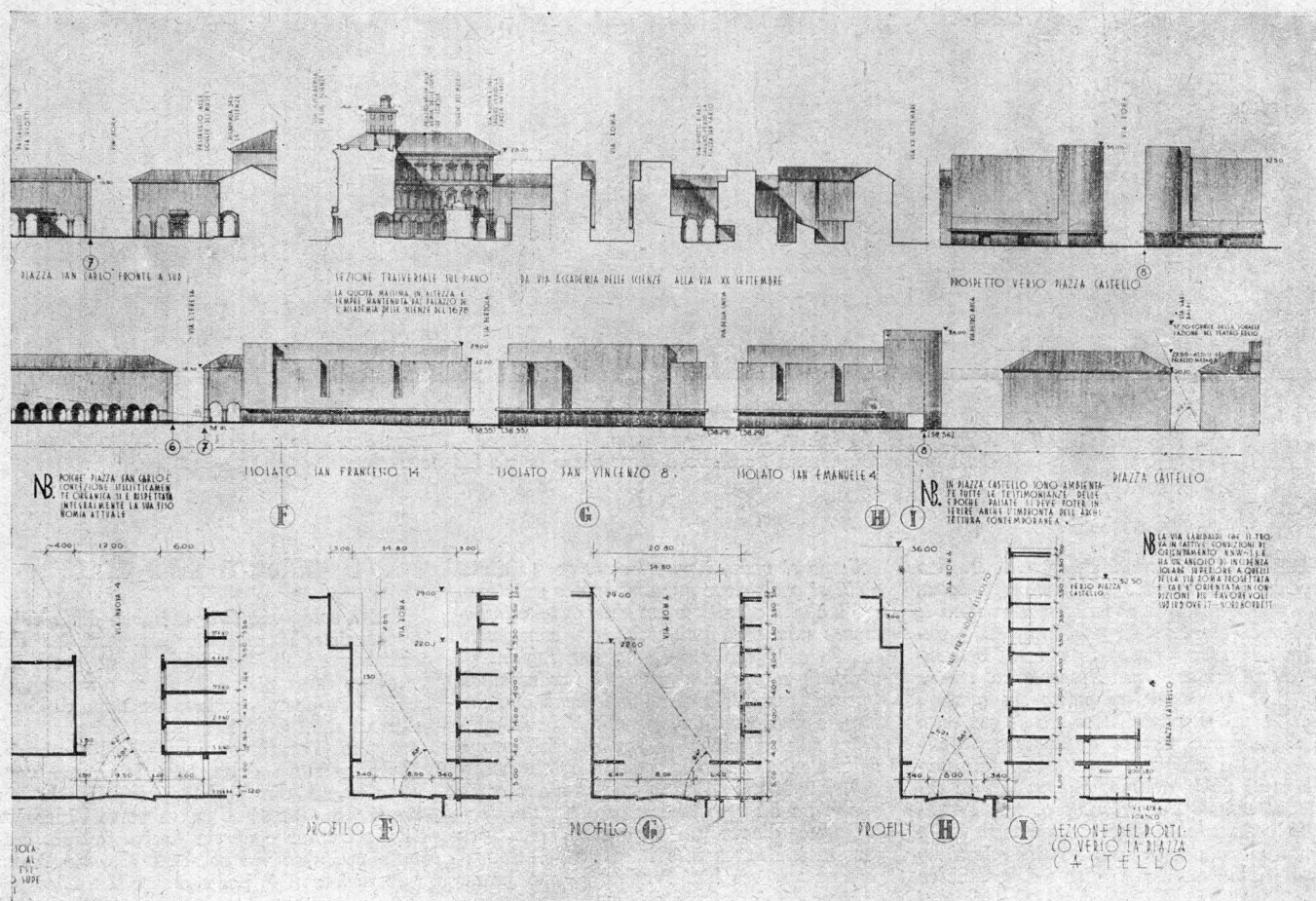
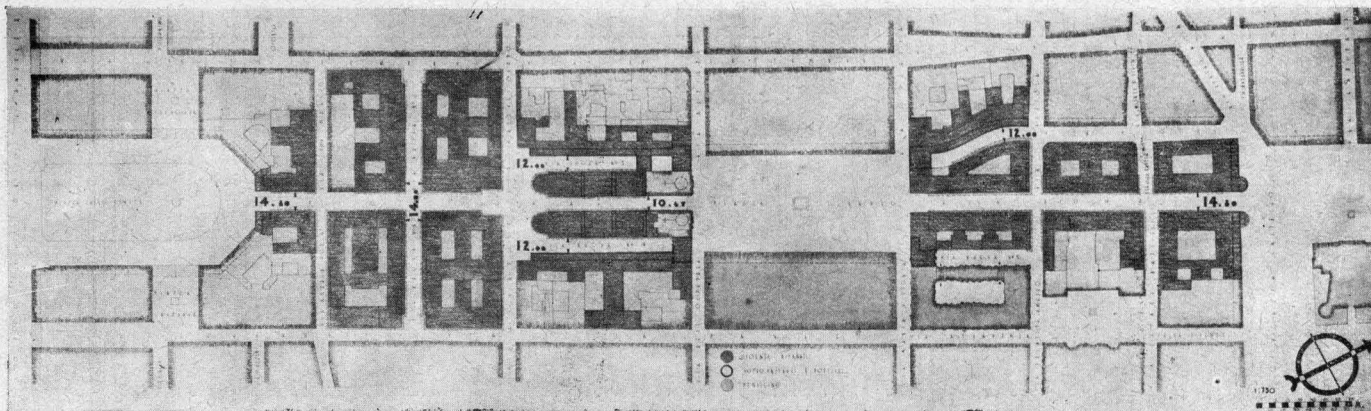
La larghezza della via

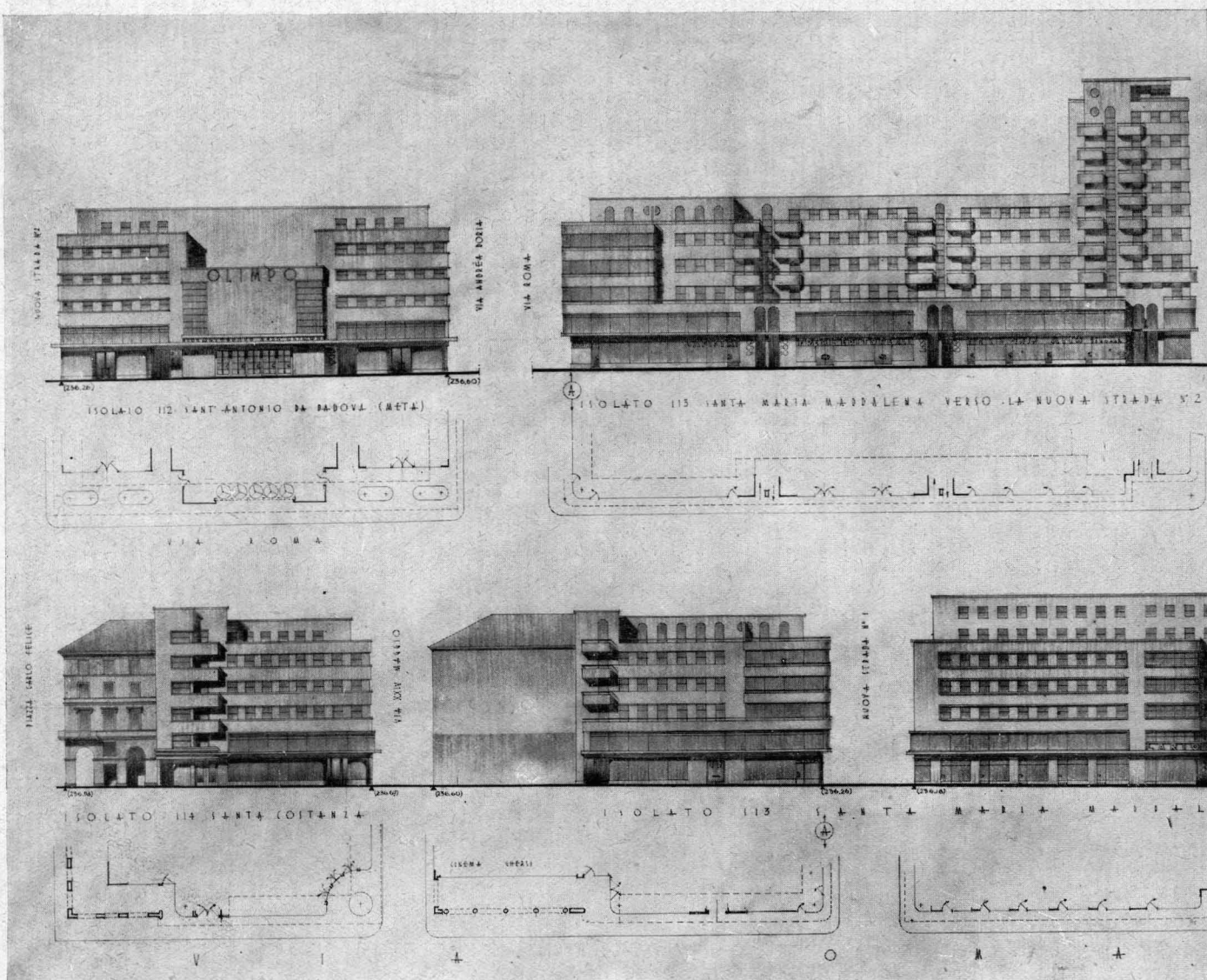
Nel nostro progetto, tenuto conto dei dati di fatto costituiti dalle chiese, e dalle esigenze del traffico, si è allargata la via di circa m. 2 per lato in tutti gli isolati, all'infuori di quelli delle due chiese. Con questa larghezza normale di m. 14,80 è mantenuta una carreggiata di 8 metri, costante in tutta la lunghezza della via, variando la larghezza dei marciapiedi da metri 3,40 (normale) a una minima di metri 1,32 negli isolati delle chiese. La via Roma non ha portici, tranne che all'imbocco di piazza Carlo Felice per il tratto di risvolto (14 metri). Tutta la via è provvista di pensiline all'altezza costante di m. 5 dal marciapiede.

La larghezza della via di m. 14,80 è pienamente sufficiente alla vita commerciale attuale e futura della nuova via e corrisponde a quella richiesta dalla legge, misurata al filo esterno dei portici. La carreggiata è stata mantenuta costante per non creare una strettoia nel tratto delle chiese. Si sono evitate piazze intermedie per conservare il carattere planimetrico tradizionale. Per documentare tale nostra decisione riportiamo quanto in proposito ha riferito l'ing. Salvadori nella conferenza tenuta il 12 febbraio 1930 al Rotary Club



Fisionomia generale dei volumi dei fabbricati di via Roma. Nel mezzo è la sezione longitudinale della via e in alto alcune altre sezioni particolari. Osservare come è stato rispettato lo stile e il ritmo volumetrico di Piazza San Carlo.





Alzati degli edifici nel tratto tra Piazza Carlo Felice e Piazza San Carlo. In alto a destra l'edificio a torre verso la via XX Settembre.

di Torino: Le necessità del grande traffico cittadino non toccano via Roma in causa delle sue tre piazze che non permettono il movimento pesante. Il problema del grande traffico tocca invece le vie XX Settembre ed Arsenale. Via Roma deve venire allargata? Questo è un punto sul quale i pareri sono discordi. Secondo il progetto municipale non ancora approvato: sì; secondo l'idea abbozzata nelle comunicazioni recenti della stampa, riguardanti le intenzioni attuali del Municipio, no; secondo le conclusioni della maggioranza della Commissione per lo studio della questione di via Roma che ha riferito nell'assemblea della Società degli Ingegneri ed Architetti del 6 marzo 1914, no. Secondo la relazione della minoranza redatta dall'ing. Chevalley, sì, ma senza portici. Finalmente, secondo le conclusioni pubblicate dalla stampa locale prese in una recente riunione degli urbanisti, pare no.

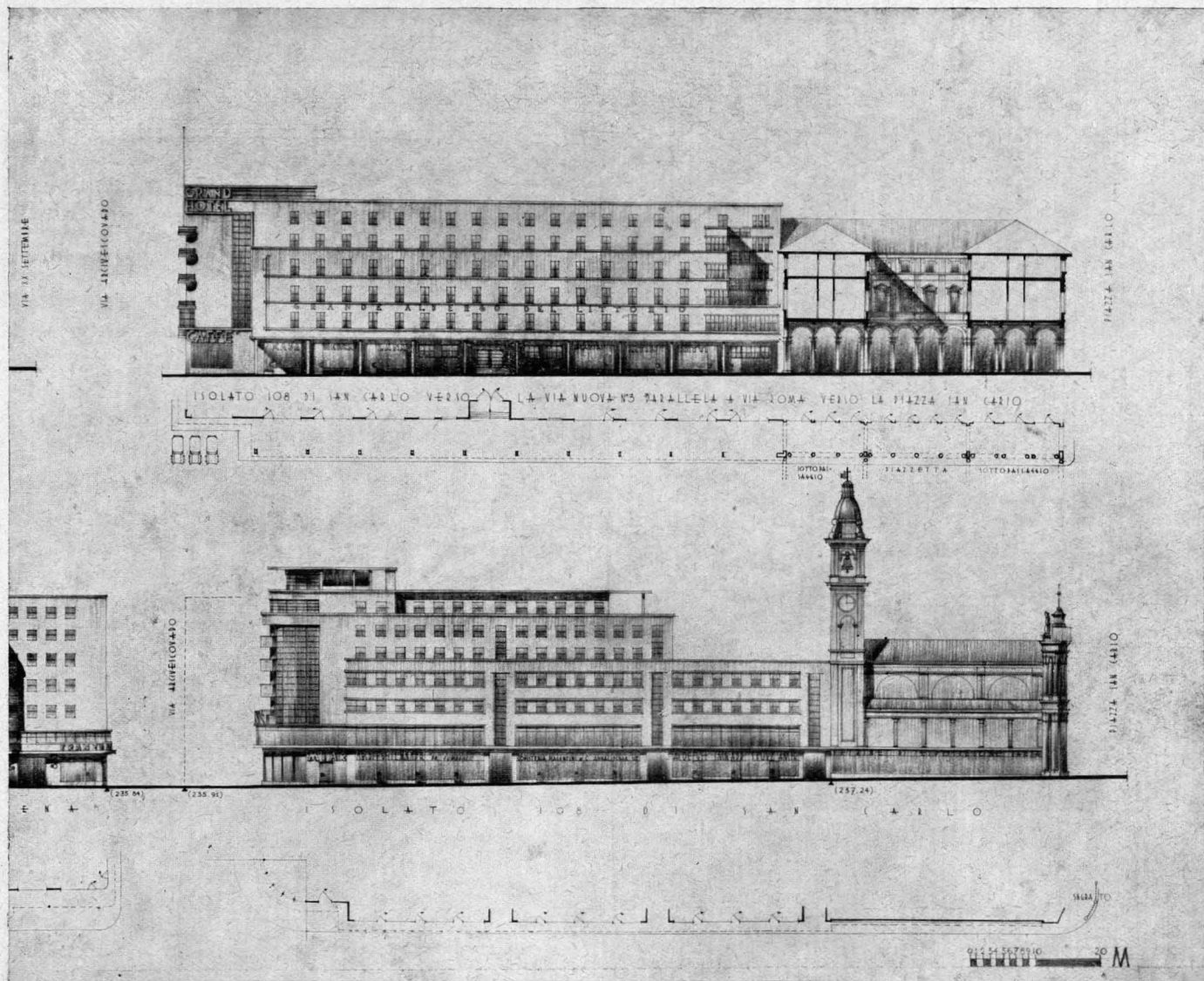
Come si vede, i pareri sono molto divisi e chi vi parla deve pur dire la sua opinione.

Vi è chi dice: ma un moderato allargamento non avrà poi così gravi conseguenze. Se allargare via Roma per ragioni di viabilità o per altre ragioni fondamentali fosse di assoluta necessità, benchè con dolore, dovrei annuire, perchè il bene pubblico supera anche le ragioni dell'arte e della storia. Ma io non credo a tale necessità. Via Roma di quasi undici metri come è non ha bisogno di venire allargata.

Questo diceva un ingegnere, che, per quanto indirettamente interessato, difendeva con ragioni ben fondate il suo punto di vista. Noi tuttavia abbiamo creduto opportuno che un allargamento di quasi quattro metri sia consigliabile per un miglioramento del traffico pedonale futuro e per un miglior rapporto di illuminazione diurna.

Il problema delle chiese

Nella soluzione del problema delle chiese consiste la maggiore caratteristica del nostro progetto. Le chiese fanno parte integrante della piazza S. Carlo e mantengono il loro posto e la loro funzione di chiusura di quel complesso di edifici che compongono l'armonica massa della piazza. Nello spessore della loro larghezza vengono creati due isolati paralleli alla via Roma, terminanti in curva verso l'inerocio di via Cavour e di via Arcivescovado, creando così due vie parallele alla via Roma (vie n. 3 e n. 4) per smistare il traffico pedonale e rotante e valorizzare gli isolati di S. Carlo e di S. Cristina aumentandone lo sviluppo di facciata. Nel tratto delle chiese la via Roma mantiene la sua larghezza attuale. Le due nuove vie (larghe m. 12) sono provviste di portici a piattabanda, alti m. 5 e profondi m. 6. L'accesso in piazza San



Alzati in continuazione dei precedenti. Osservare come è ottenuto il raccordo con la chiesa. In alto è visibile la sezione dei due sottopassaggi verso la Piazza S. Carlo con la piazzetta a lato della chiesa.

Carlo è ottenuto con due sottopassaggi che mantengono esattamente allo stato attuale il valore dei volumi della piazza. Nel tratto contiguo alla chiesa di S. Carlo, per esigenze della parrocchia omonima, il sottopassaggio è doppio. Tale soluzione crea la possibilità di mantenere il convento al suo posto attuale e di formare una piazzetta di carattere stilistico e raccolto a fianco della chiesa di S. Carlo. I due isolati in prolungamento delle chiese hanno tre sottopassaggi ciascuno verso le nuove vie n. 3 e n. 4.

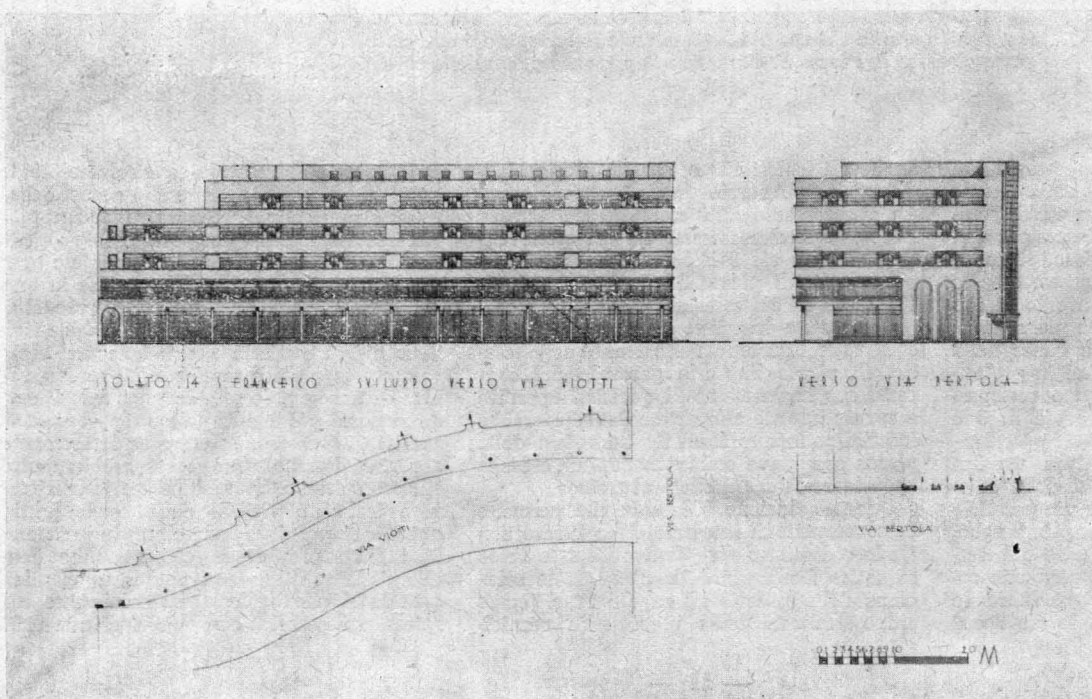
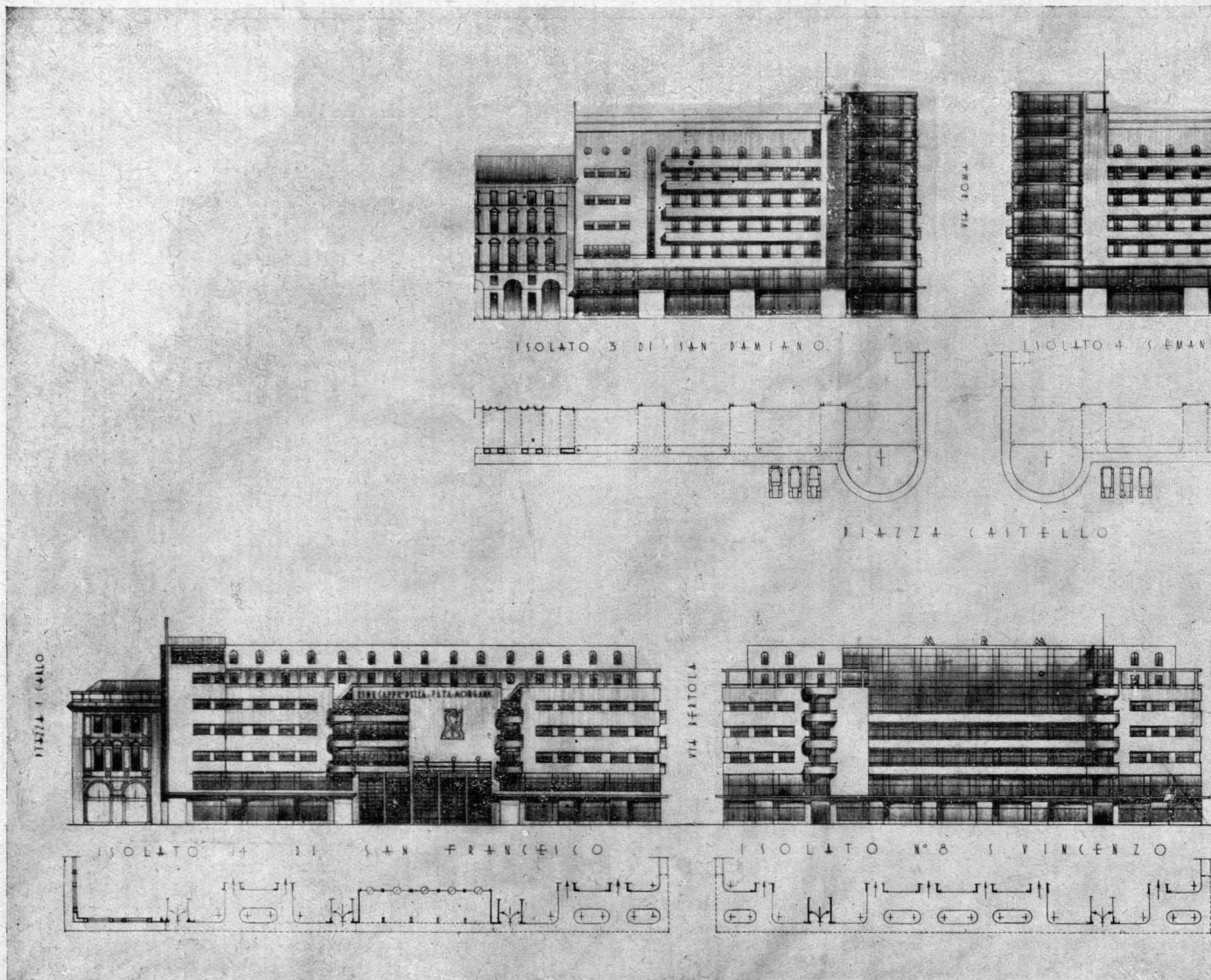
Tali soluzioni evitano una strozzatura improvvisata della via in prossimità delle chiese, invitano il traffico verso le vie parallele senza creare tortuosità o vie più lunghe, permettono uno sfollamento facile nel tratto stretto e favoriscono lo sfruttamento razionale dei due isolati. Per facilitare lo smistamento del traffico verso le vie 3 e 4

anche gli isolati 113 e 112 (S. Maria Madalena e S. Antonio da Padova) subiscono un arretramento all'incrocio di via Cavour e di via Arcivescovado. La creazione dei portici nelle vie 3 e 4 è fatta per valorizzare quelli di piazza S. Carlo e quelli di via Viotti di cui sono un prolungamento.

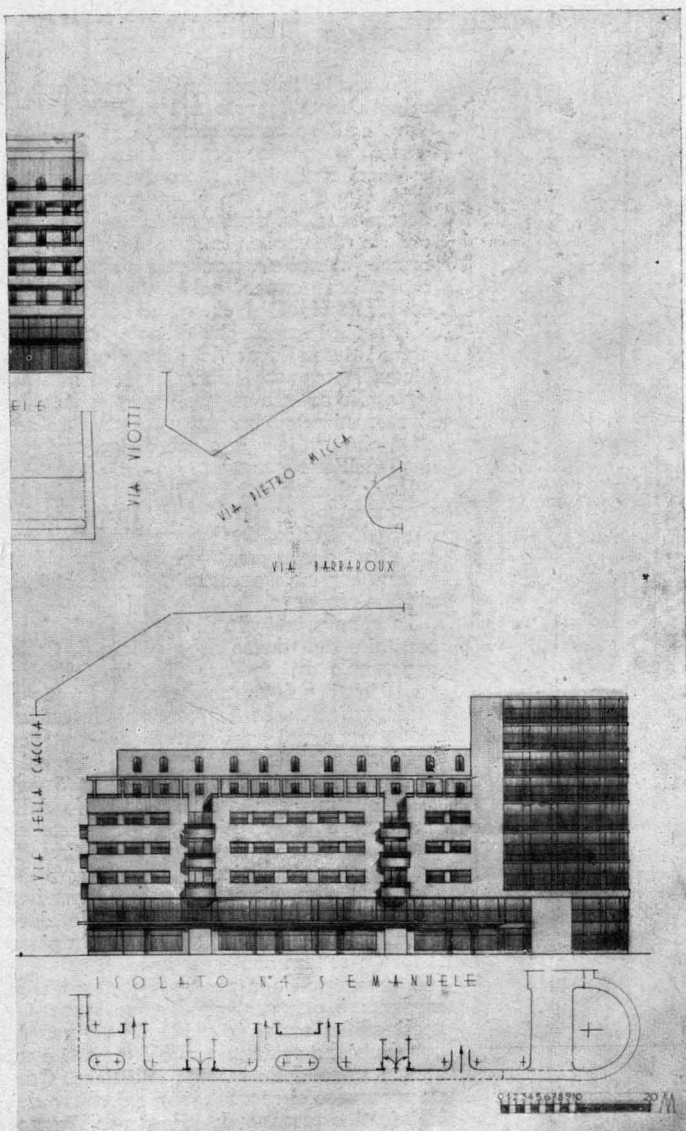
Con questa soluzione si evita anche qualsiasi smembramento nelle fronti degli edifici di piazza S. Carlo partendo dal concetto che la creazione di qualsiasi apertura o piazza intorno alle chiese danneggerebbe irrimediabilmente l'attuale fisionomia della piazza con grave danno economico e senza apportare alcun beneficio al traffico.

Questa soluzione è la sola che permette la conservazione integrale della Piazza San Carlo e dimostra un effettivo rispetto verso la antica fisionomia della città. Se la soluzione delle gallerie ad angolo retto (come erano proposte nella planimetria munici-

pale) non si prestavano a risolvere nè le necessità del traffico, nè quelle economiche, tuttavia non danneggiavano in modo troppo violento l'armonia della piazza. Invece qualsiasi sventramento attorno alle chiese o peggio ancora l'isolamento delle chiese in una piazza ad esedra (come recentemente si è ventilato) segnerebbe la rovina definitiva della piazza S. Carlo alterandone profondamente i rapporti e togliendo ad essa il valore di una grande sala rettangolare. Quando si pensi poi che le chiese rappresentano architettonicamente soltanto una facciata e che per il resto sono corpi architettonici che non sono stati mai pensati per rimanere isolati e visibili da tutte le parti; quando si pensi alla meschina impressione di sagrato provinciale che verrebbe data alla piazzetta dal basso e piccolo campanile; quando si pensi alla spesa certamente cospicua per rivestire con nobiltà di materiali



Edificio in curva lungo il prolungamento di via Viotti, degradante a scaglioni verso la Piazza San Carlo.



Alzati degli edifici nel tratto tra Piazza San Carlo e Piazza Castello. In alto: l'imbocco della nuova via Roma verso Piazza Castello. Gli edifici sono stati immaginati per destinazioni varie, con predominio di negozi, emporii commerciali e locali di ritrovo. Gli alloggi avranno sede nei piani superiori. Nelle piante del perimetro stradale sono visibili i diversi accorgimenti per facilitare il traffico pedonale e per rendere possibile una sosta davanti ai negozi senza inconvenienti per la circolazione.

e con forme più proprie i tre lati di ciascuna delle chiese si deve subito scartare come un'ipotesi assurda questo progetto di isolamento. Tanto varrebbe piuttosto ricorrere al provvedimento della demolizione.

La via Viotti

Il prolungamento di via Viotti viene risolto con una curva policentrica, deviata verso la piazza S. Carlo e affluente in essa per mezzo di un sottopassaggio a tre arcate. La via è provvista di portici a piattabanda nel lato ovest (alti m. 5 e profondi m. 6), in continuazione di quelli attuali.

Tale soluzione è stata originata dalle necessità del traffico, molto compromesse nel caso di uno sbocco nella via S. Teresa, troppo stretta e percorsa dalla linea tramviaria. Con questa deviazione in curva è reso anche più razionale lo sfruttamento degli isolati da ricostruire nel lato ovest, conservando così essi una profondità quasi uniforme.

Il cortile delle loggie

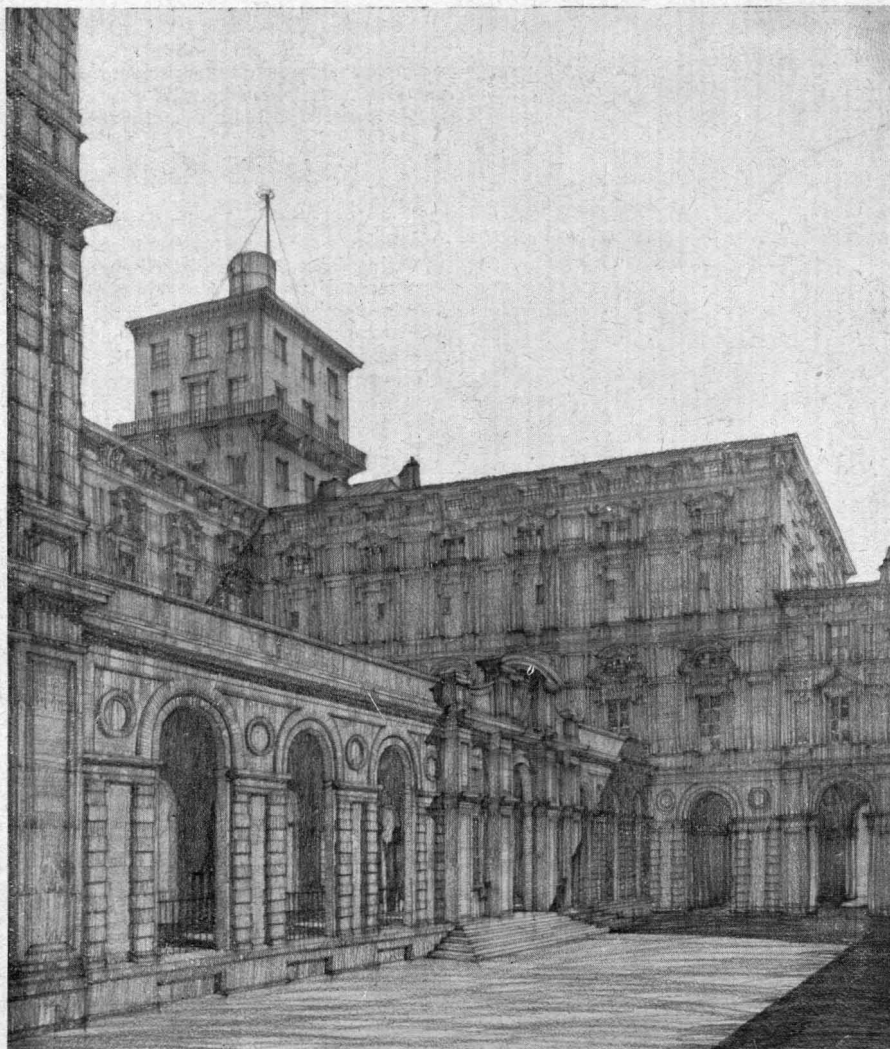
La via n. 5 che viene creata partendo da via Principe Amedeo, avrà una larghezza di m. 13 e sboccherà in piazza S. Carlo attraverso un sottopassaggio soltanto pedonale. Essa costeggerà, nel lato a levante, il basso padiglione delle loggie dell'Accademia delle Scienze, che verrà aperto e sistemato architettonicamente anche verso la via. Il cortile del Palazzo sarà di giorno accessibile al pubblico e così si creerà una magnifica piazzetta, intima e ricca di indubbi valori artistici. Nelle loggie verranno esposte al pubblico le statue migliori del Museo e specialmente quelle più significative della preziosa raccolta egiziana.

La creazione di questa piazzetta è suggerita dalla magnifica circostanza offerta dalla vicinanza di questo palazzo, che con la piccola spesa di adattamento di un basso padiglione (di costruzione recente e perciò non intangibile) potrà costituire un vero luogo di riposo nella prossimità immediata del centro. Il sottopassaggio verso la piazza S. Carlo sarà soltanto pedonale per non danneggiare la testata del Palazzo dell'Accademia delle Scienze e per l'inutilità di convogliare il traffico rotante in questa via, volutamente tranquilla e senza prosecuzione negli altri isolati.

Le altre vie

Seguendo lo schema municipale si è mantenuta la creazione di una nuova via trasversale tra la via Lagrange e la via XX settembre attraverso gli isolati 112 e 113. Tali vie (n. 1 e n. 2) avranno una larghezza di m. 14 con uno slargo nelle testate di arrivo. Queste vie saranno esclusivamente commerciali e potranno servire in parte di sosta per i veicoli. Gli slarghi verso le vie Lagrange e XX Settembre sono motivati dalla necessità di facilitare il passaggio pedonale e le soste tramviarie.

Le altre vie trasversali nel tratto tra piazza S. Carlo e piazza Castello vengono allargate secondo i piani municipali. L'isolato S. Pietro (del Teatro Carignano) potrà avere il filo di fabbricazione continuato lungo le vie Cesare Battisti e Principe Amedeo.



Il cortile delle Loggie nel Palazzo dell'Accademia delle Scienze; visto dalla via nuova N. 5. A destra, in basso, la documentazione fotografica dello stato attuale del cortile.

Il problema del traffico

La via Roma sarà esente da linee tramviarie e sarà percorsa soltanto da automobili e da pedoni. Il movimento tramviario e dei carriaggi sarà mantenuto nelle vie parallele. L'attraversamento tramviario tra via Cavour e via Arcivescovado verrà facilitato dallo slargo creato nell'incrocio. Davanti alle due chiese di piazza S. Carlo si creerà, con delle basse colonnine, un piccolo sagrato di rispetto in modo da costringere i veicoli attraversanti la piazza da via Ospedale a via Alfieri a una leggera deviazione all'incrocio colla via Roma.

Soste di autoveicoli, saranno possibili, oltre che in piazza S. Carlo, nelle vie N. 1 e n. 2 e nelle testate delle vie n. 3 e n. 4 verso via Arcivescovado e via Cavour.

Nella via Roma e nel nucleo delle vie laterali sarà necessario conservare al pedone la massima facilità di movimento e la migliore visibilità. I marciapiedi larghi, la abolizione dei portici e gli smussi agli spigoli nei piani dei negozi, sono conseguenze

di questi postulati. Altri dettagli per la maggior comodità dei pedoni e per lo sfollamento razionale allo sbocco dei portici sono accennate nei disegni. Questi accorgimenti, che non sono nuovi e che si sono già prestati nella creazione di diversi negozi o di locali di ritrovo, consistono nel creare in certi tratti del piano stradale dei portici o meglio delle « anticamere pedonali » dove il pubblico può sostare ed ammirare le vetrine senza ingombrare il traffico. Si ottengono così diverse isole di sosta al margine esterno del movimento, che non danneggiano affatto l'attrattiva del negozio ma anzi la valorizzano permettendo la creazione di vetrine suppletorie isolate (attraversate internamente dai pilastri) di fronte all'effettiva facciata del negozio.

Altro sistema per facilitare il transito pedonale è quello di arrotondare le vetrine del piano terreno agli angoli degli edifici. Si crea così una comodità senza dover applicare lo smusso a quarantacinque gradi, antiestetico e inutile nei piani superiori. In alcuni casi si è isolato il pilastro d'angolo entro una vetrina circolare, creando così alle cantonate una vera scorciatoia.

Il problema estetico

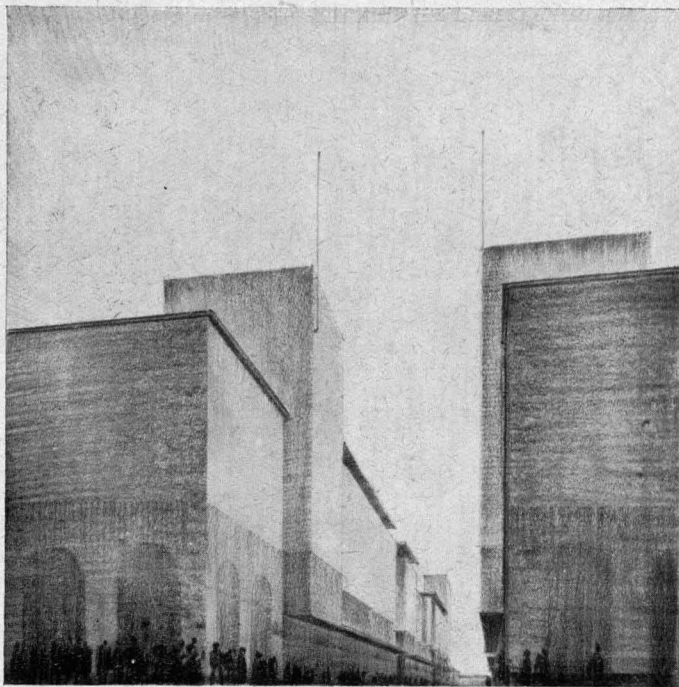
Seguendo le tradizioni torinesi, così luminosamente segnate nel palazzo Madama dove ogni epoca ha costruito nello stile ad essa contemporaneo, anche la nuova via, per evidenti ragioni di aderenza alle esigenze della vita d'oggi, dovrà essere costruita modernamente. In questo senso noi chiediamo che sia interpretata la famosa dicitura della legge. Per noi « armonizzare » non significa copiare ma creare, nel gusto della nostra epoca, degli edifici che siano degni di stare a fianco di quelli che cronologicamente li precedettero. Seguendo questo criterio abbiamo sottoposto il nostro studio non soltanto alla scienza arida e spesso fallace dell'urbanistica teorica, ma al sentimento artistico che vaglia e discerne e rispetta i prodotti dell'arte passata.

Ragioni ambientali di rispetto stilistico si presentano anzitutto all'imbocco di piazza Carlo Felice, facilmente risolvibili con un risvolto che mantenga lo schema della piazza. Superato questo risvolto si inizia lo schema moderno.

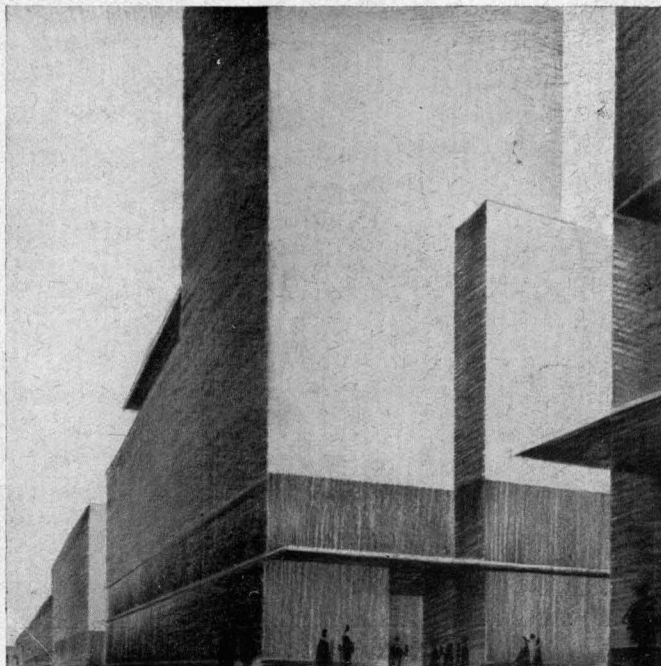
La zona principale di rispetto stilistico è costituita dal nucleo della piazza S. Carlo, rispettando così le linee direttive della legge. Difatti nel nostro progetto la piazza conserva intatta la fisionomia della sua architettura e dei suoi volumi e i sottopassaggi verso le vie 3 e 4 (a fianco delle chiese) e verso la via Viotti e la via n. 5 vengono ottenuti con arcate nello stile della architettura della piazza. L'imbocco da piazza S. Carlo verso la piazza Castello avrà carattere stilistico per lo spessore del risvolto (14 m. circa). Più oltre riprenderà la via moderna fino a piazza Castello, dove gli edifici di testata conserveranno in pieno il loro carattere contemporaneo.

Il passaggio dalla parte stilistica a quella moderna è ottenuto con leggere sporgenze negli edifici nuovi in modo da permettere una divisione evidente tra le due parti e un arresto netto delle sagome stilistiche. Queste sporgenze si sopraelevano sul colmo dei fabbricati e servono da piloni per l'inquadramento monumentale della via. Si è studiato il volume dei fabbricati in prosecu-





Prospettiva della nuova via Roma all'imbocco di Piazza Carlo Felice.



Angolo tra la via nuova N. 1 e la via Lagrange (prospettiva reale di massa).

zione delle chiese in modo da permettere che le facciate delle chiese si profilino sempre contro il cielo. Le facciate verso la piazza Castello, come si è detto più sopra, dovranno avere un carattere moderno e monumentale. Tale soluzione non è contraria alle tradizioni della piazza e permetterà di inserire nello storico centro torinese anche una testimonianza architettonica dell'era contemporanea.

Vale riportare, quanto, a proposito del postulato della modernità, scriveva la Federazione Fascista del Commercio della Provincia di Torino:

La modernità di via Roma dovrebbe essere creata dal negozio, ossia dal commercio. Lung'essa dovrebbero succedersi negozi, emporii, mostre, dal piano terreno su su fino all'ultimo; esposizioni aperte sotto una immensa vetrina dal marciapiede al tetto, come si vedgono già nelle altre metropoli; facciate intere di cristallo, attraverso le quali si presenterebbero i piani delle mostre, comunicanti per mezzo di ascensori. La nuova architettura della via dovrebbe essere quella delle vetrine, varia, nervosa, elegante, attraente, fatto per la sensibilità comune.

Di sera le réclames luminose, i colori ed i bagliori delle vetrine costituirebbero una spettacolosa decorazione della via fervida di vita.

I volumi dei fabbricati e il regolamento edilizio

Le nuove arterie progettate hanno il carattere di centro commerciale della città e l'impronta caratteristica della « City ». Sorgeranno lungo le nuove vie edifici per negozi, uffici, magazzini, luoghi di ritrovo e di divertimento, alberghi, sedi di Banche e di Società. Per ragioni di decoro cittadino e per la necessità di permettere un

razionale sfruttamento dell'area gli edifici si alzano in modo da contenere in media una elevazione di cinque piani sopra terra con uno o due piani arretrati, a seconda delle condizioni dell'isolato. L'arretramento verso la via Roma avverrà in media alla quota di m. 22 dal suolo, in modo da creare una armonica continuità tra i diversi isolati. L'altezza maggiore degli isolati è quella del centro dei due tratti della via, per ragioni evidenti di visibilità. Viene anche contemplata la possibilità di creare due alti piloni a torre agli imbocchi delle strade n. 1 e 2 verso le vie XX Settembre e Lagrange. Questi due grandi piloni, alti 44 metri (e cioè pari in altezza all'Osservatorio attualmente esistente all'angolo del palazzo dell'Accademia delle Scienze), darebbero da lontano una visione immediata dei limiti del nuovo centro torinese e servirebbero anche a identificare e a valorizzare le due vie parallele (XX Settembre e Lagrange) destinate al traffico traversante e adducente.

Data la caratteristica destinazione degli edifici è naturale che anche per Torino, come per il centro di altre grandi città, venga dato un regolamento edilizio speciale per questa zona o meglio che siano vagliate caso per caso le proposte dei costruttori in modo da considerare serenamente, senza preconcetti ostili ma da un punto di vista rigorosamente estetico, le innovazioni che la tecnica moderna può permettere per un più intensivo e razionale sfruttamento delle aree. In ogni caso sarà necessario stabilire che i limiti di cubatura dovranno essere presentati e discussi prima del progetto finale; che gli edifici o le parti di edificio destinate ad alloggi dovranno sottostare ai regolamenti vigenti; che i materiali impiegati dovranno dare tutte le garanzie di estetica e di durata necessarie alla via centrale; che le parti murarie fino al primo piano dovranno essere rivestite di granito di marmo o di pietra.

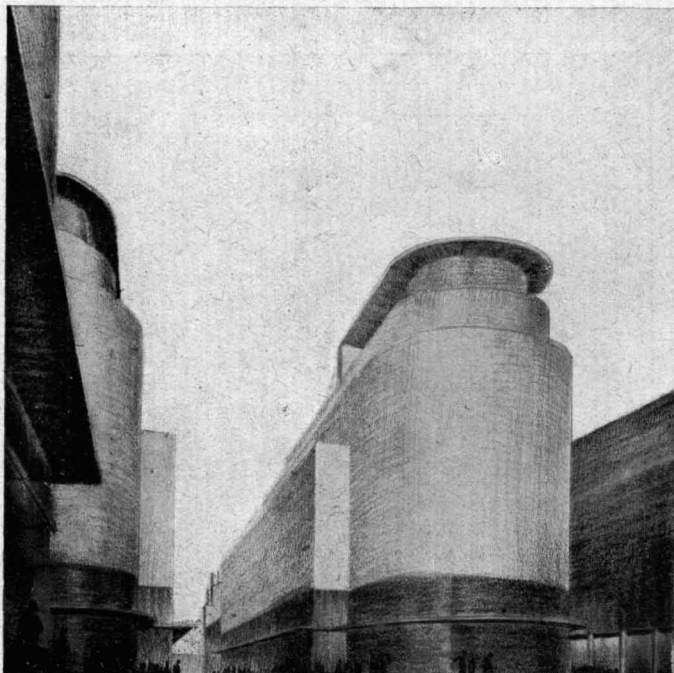
Un regolamento speciale potrà essere fatto per l'installazione esteticamente confacente dei trasformatori per la corrente delle insegne al neon, per le cassette telefoniche, per i cavi elettrici, per gli idranti stradali, per le scritte luminose, per i manifesti pubblicitari. Le insegne stradali, la illuminazione pubblica e tutti gli altri dettagli del nuovo centro dovranno essere studiati e coordinati in modo da conservare al massimo la fisionomia moderna.

Particolare cura sarà data alla illuminazione della strada e, a spese del Municipio, potrà essere installato un impianto fisso per la illuminazione festiva delle facciate, ottenuta con proiettori disposti sopra le pensiline degli isolati di fronte. Tale illuminazione trasformerà rapidamente e senza spese saltuarie la via Roma in una grande arteria luminosa, veramente adatta alle esigenze delle grandi feste cittadine o nazionali.

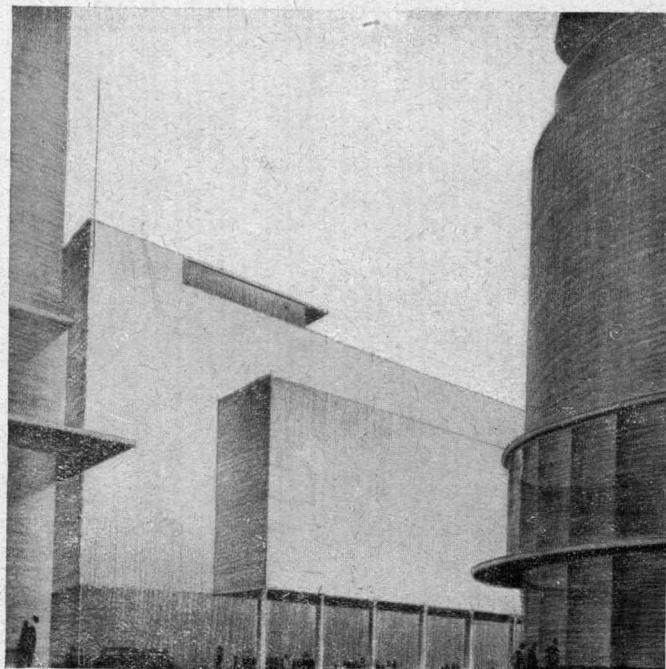
L'architettura della nuova via

Come si può facilmente intuire dal complesso dei nostri ragionamenti questo progetto è realizzabile e corrisponderà alle sue intenzioni estetiche *soltanto* se sarà eseguito nello stile moderno con lo spirito e con le intenzioni stilistiche che animano i nostri disegni. *Il modo della costruzione* per noi è essenziale.

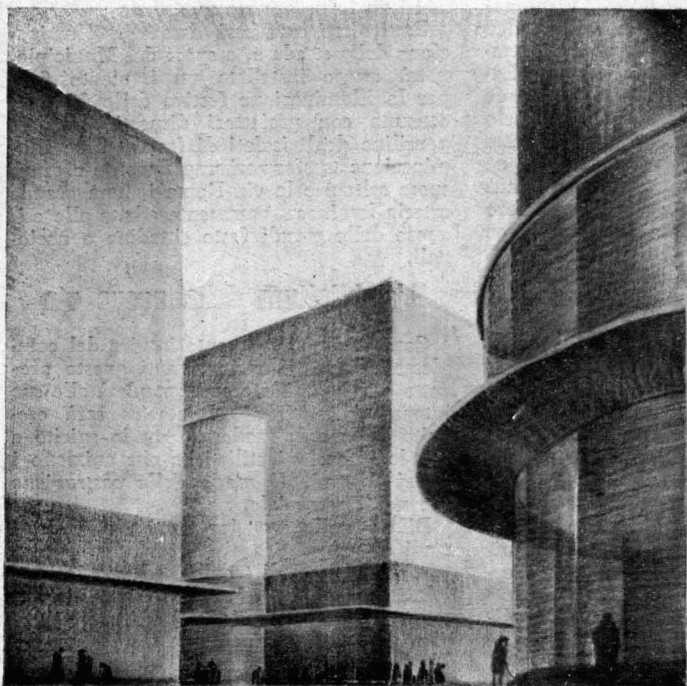
Difatti nella maggior parte dei casi di studi di urbanistica ci si trova di fronte a teorici elaborati di tecnici o di studiosi assolutamente negati, per capacità di sentimento e di comprensione artistica, a percepire il loro lavoro come un'opera d'arte. E' tipico in questo senso il lavoro per il piano regolatore di Milano, dove, a brutti edifici rispettabili almeno per la loro vecchiaia, sono stati sostituiti i nuovi casamenti troppo aliti (29 metri senza arretramenti in strade strette del centro) e assolu-



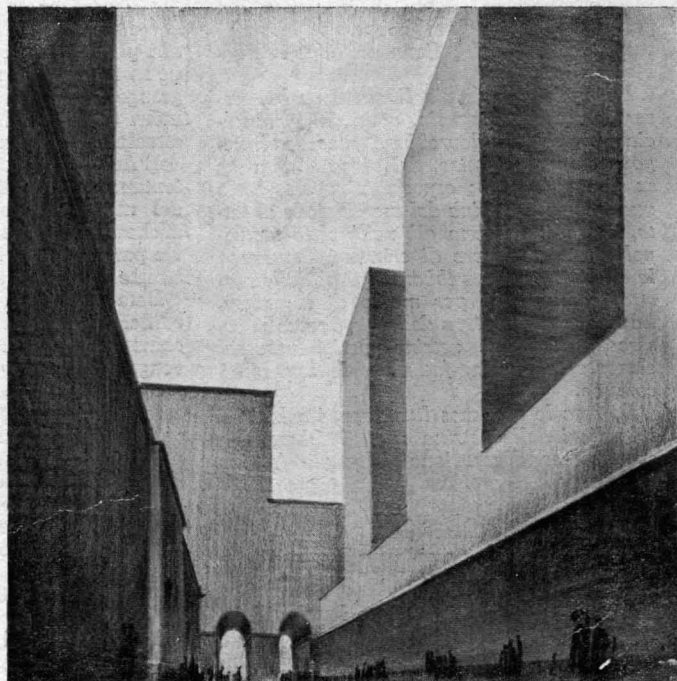
Lo slargo di via Roma all'incrocio con le vie Cavour e Arcivescovado, visto dal marciapiede sinistro di via Roma.



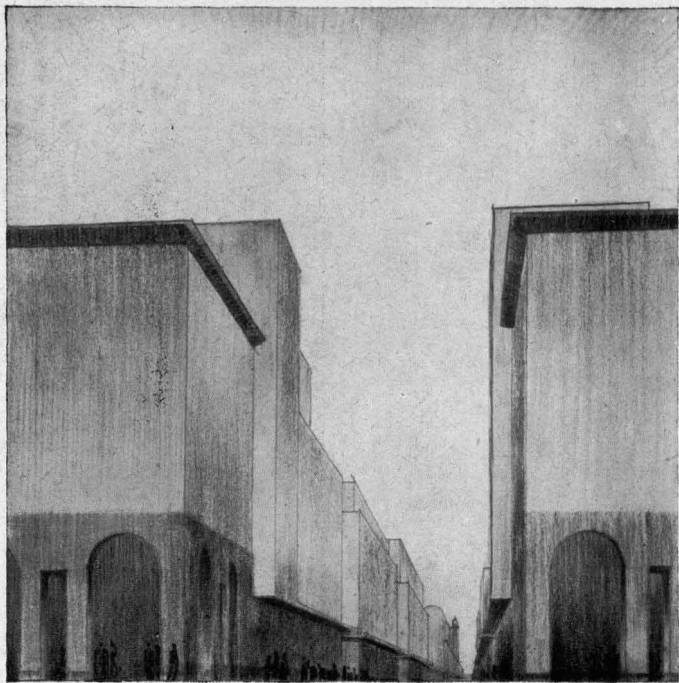
L'imbocco della nuova via N. 3 (parallela a via Roma) visto dal marciapiede destro di via Roma.



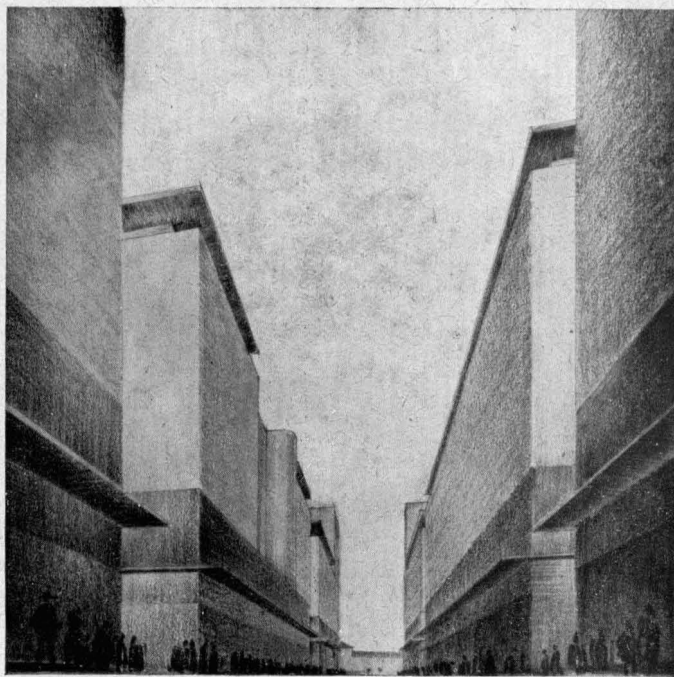
L'incrocio tra la via Roma e via Cavour, visto dal marciapiede destro della nuova via N. 4 (parallela a via Roma).



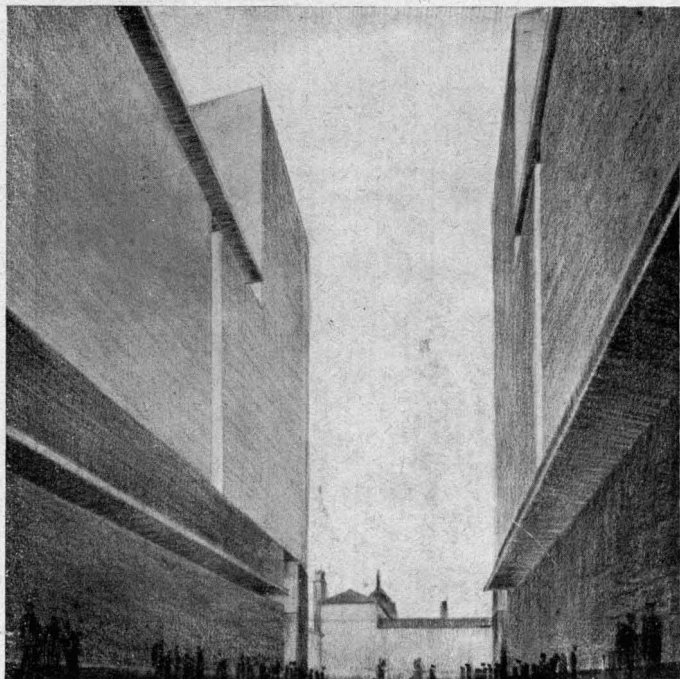
La via N. 5 lungo le loggie dell'Accademia delle Scienze. Nello sfondo il sottopassaggio verso la piazza San Carlo.



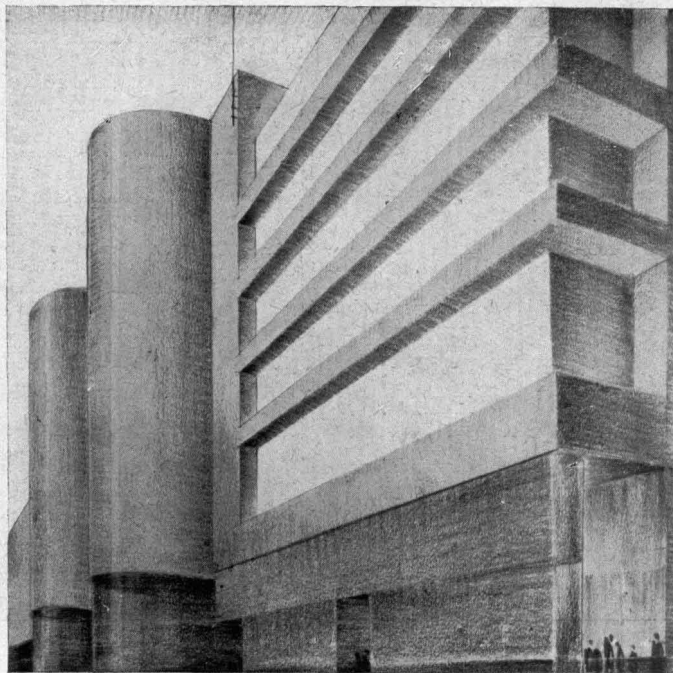
*Imbocco di via Roma da Piazza San Carlo
verso Piazza Castello*



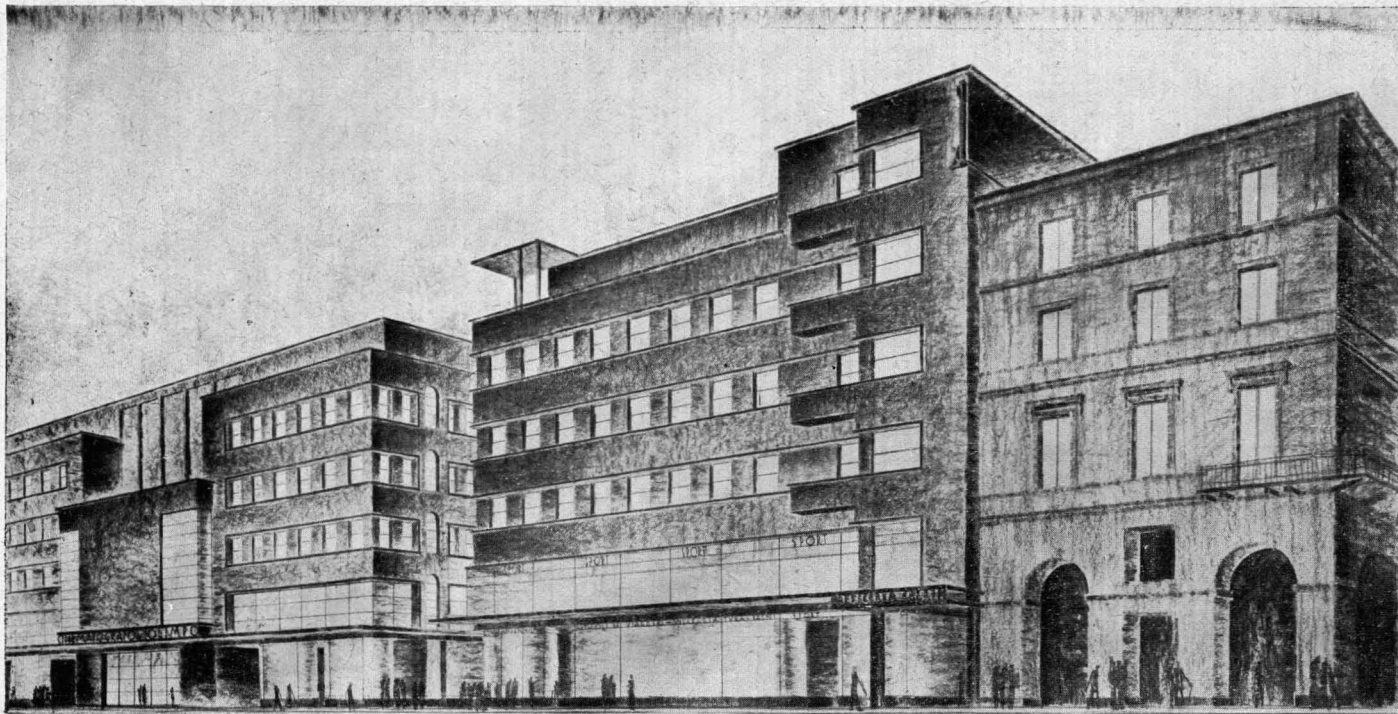
*Incrocio di via Roma con le vie Principe
Amedeo e Bertola.*



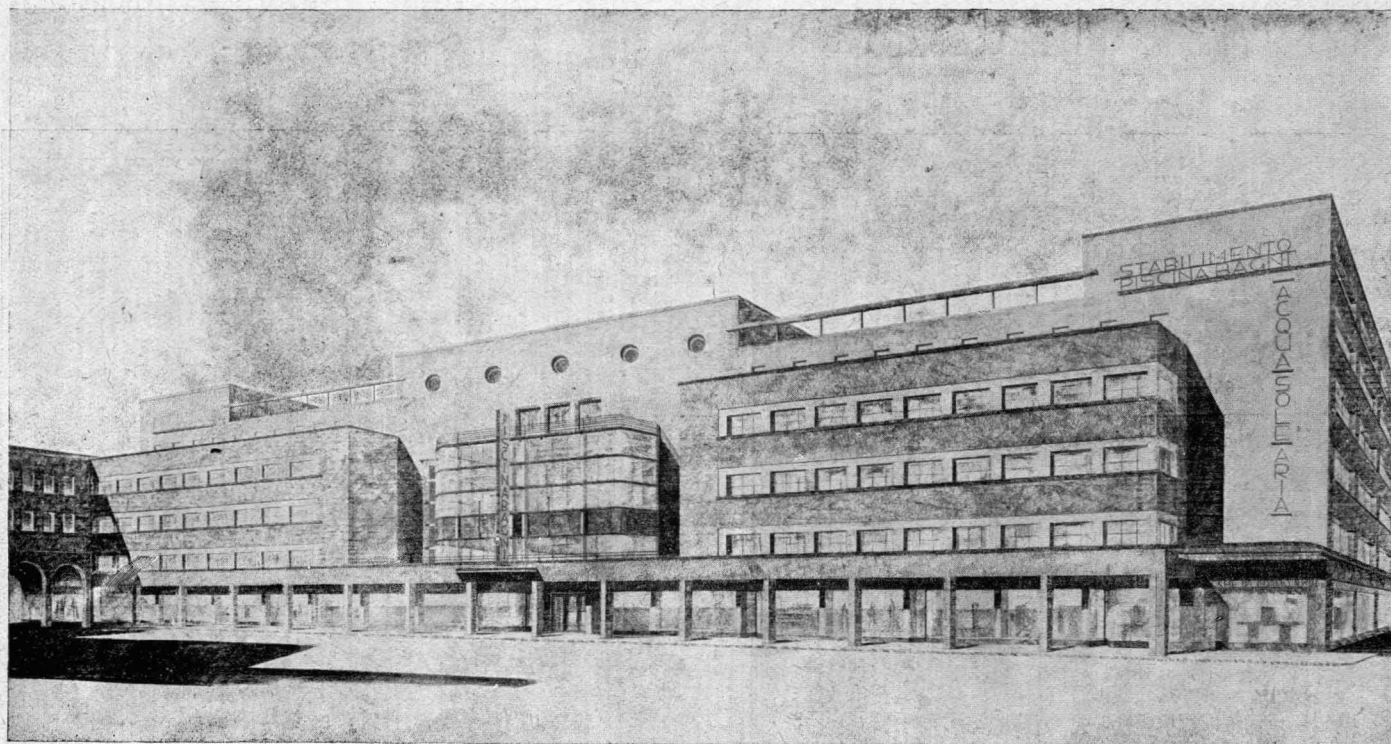
*Ultimo tratto di via Roma verso la Piazza
Castello.*



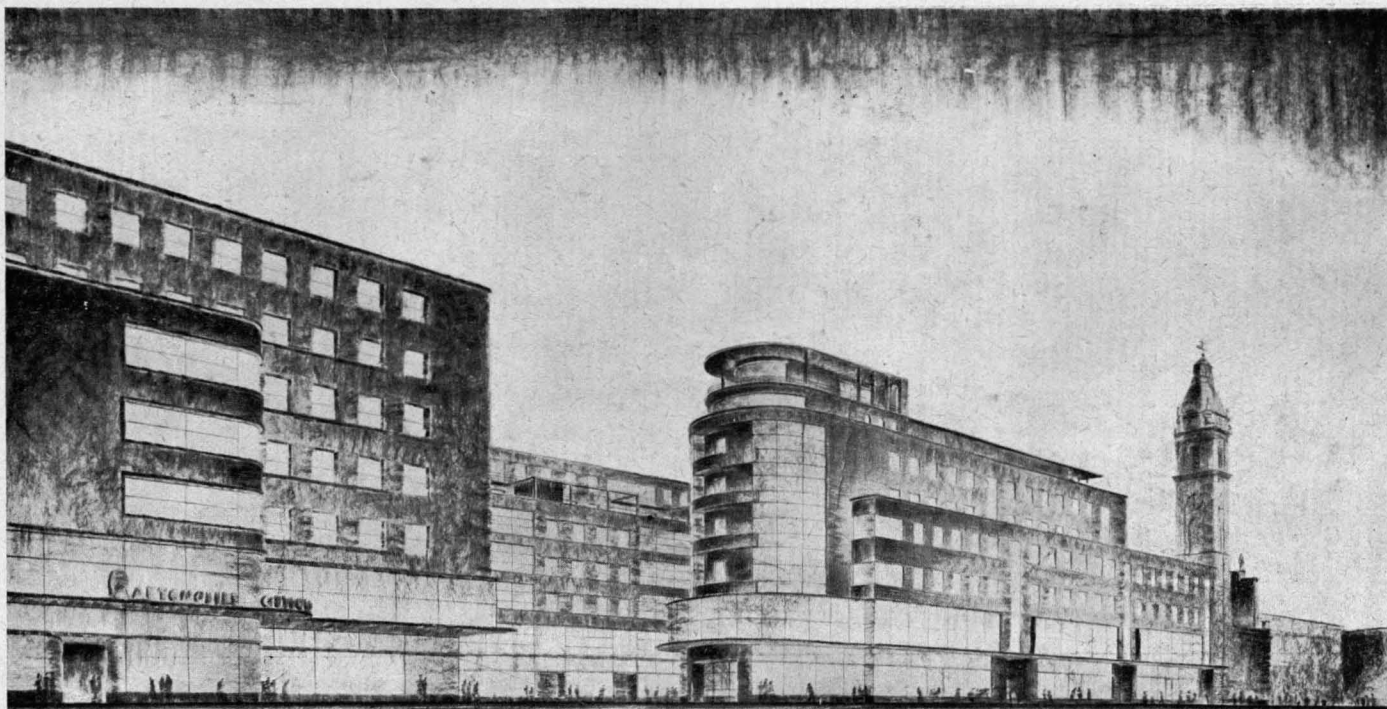
*Imbocco verso Piazza Castello, visto dal-
l'angolo di via Barbaroux.*



Veduta prospettica degli edifici a cavallo di via Andrea Doria. A destra è visibile il raccordo tra lo schema moderno e lo schema della Piazza Carlo Felice.



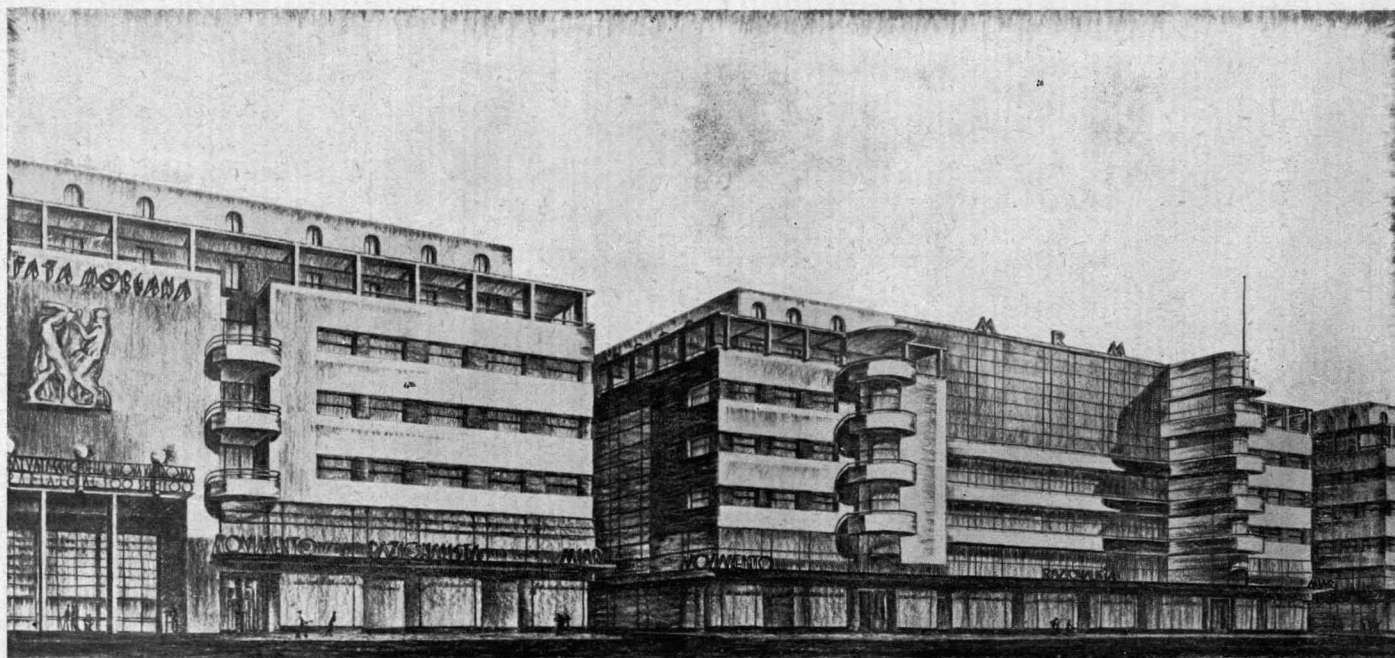
Edificio verso la via nuova N. 4, parallela a via Roma. In fondo a sinistra il sottopassaggio verso Piazza San Carlo. Si è immaginato di destinare questo edificio a una grande piscina coperta e a bagni pubblici centrali. Verso la via, l'edificio è destinato ad alloggi.



Prospettiva dell'edificio in prosecuzione della chiesa di San Carlo e incrocio tra la via Roma e le vie Cavour e Arcivescovado. Nello sfondo la via nuova N. 3 (parallela a via Roma), coi portici.



Edificio lungo la via nuova N. 3. Si è immaginato di destinarlo a grande albergo di sosta e di transito. A destra il primo sottopassaggio verso la Piazza San Carlo.

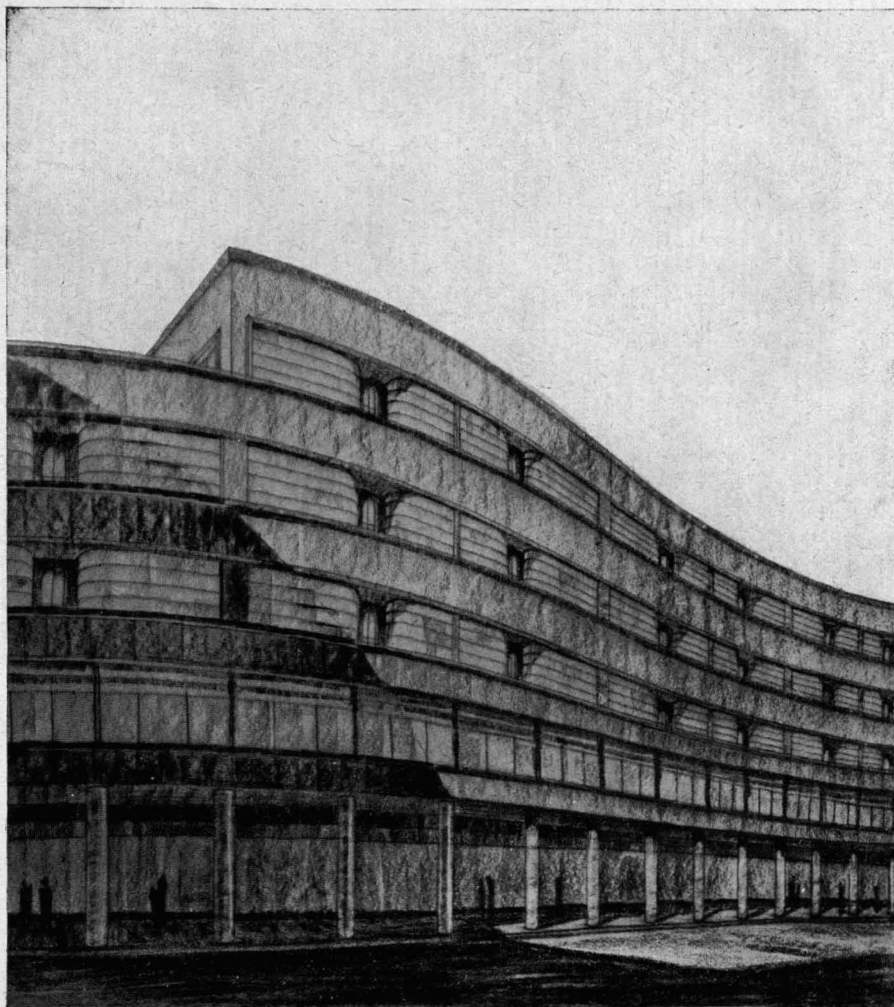


Prospettiva degli edifici del tratto tra la Piazza San Carlo e la Piazza Castello, tra le vie Bertola e della Caccia.

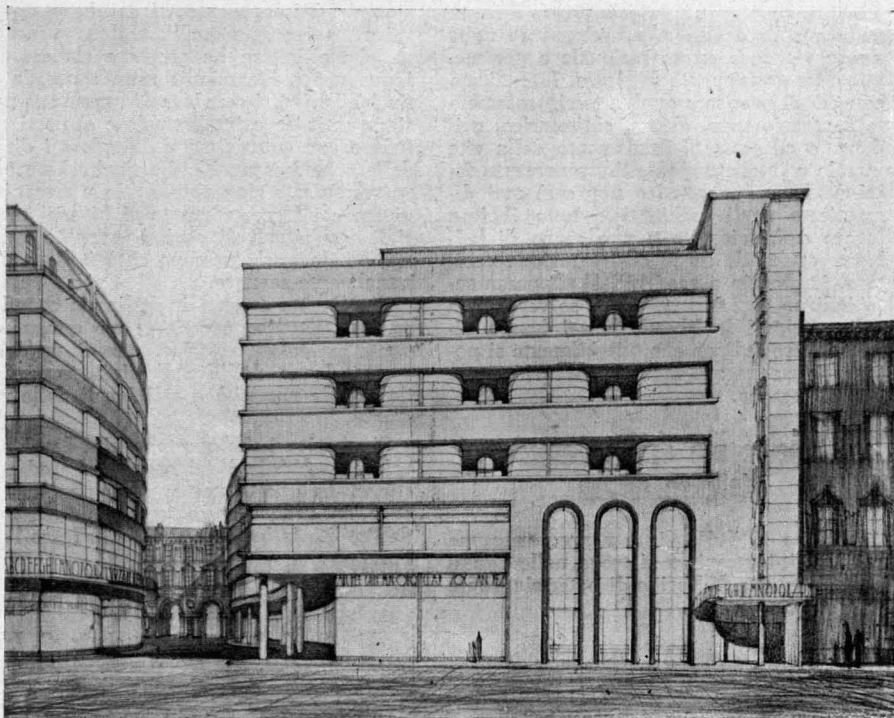


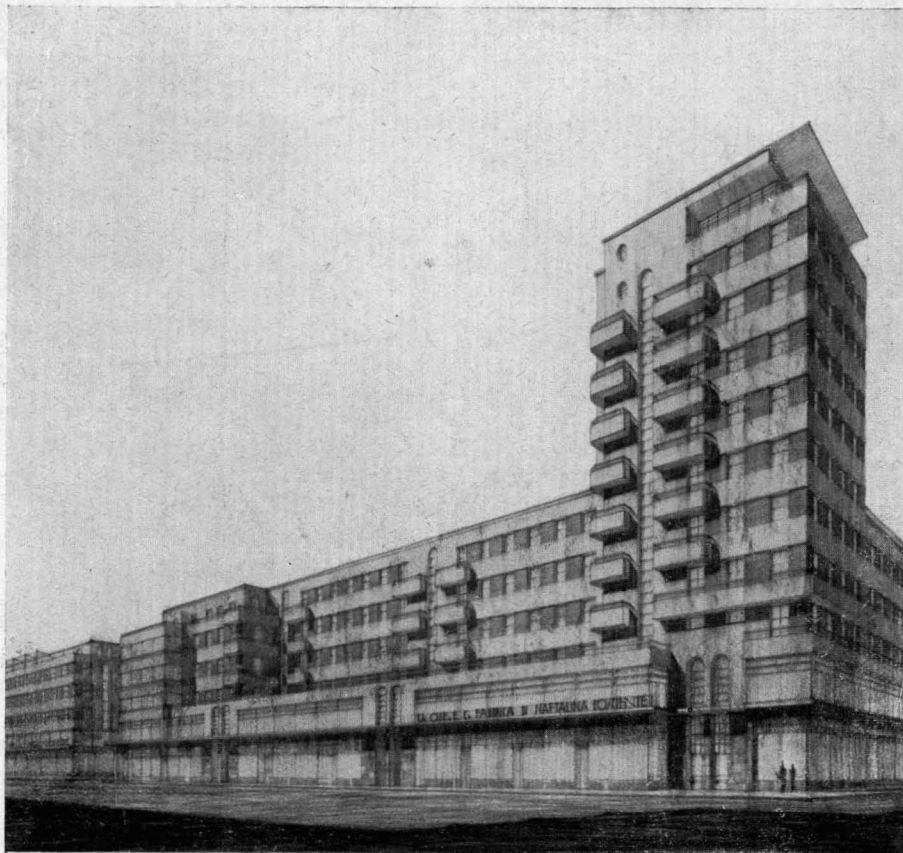
Imbocco monumentale della via Roma verso la Piazza Castello, ottenuto con due piloni a sporgenza semicircolare verso la Piazza.

Prospettiva dell'edificio lungo il prolungamento di via Viotti, provvisto di portici a piattabanda. L'andamento curvilineo darà a questa via una particolare caratteristica.



Il prolungamento di via Viotti visto dall'incrocio con la via Bertola. Nello sfondo il sottopassaggio verso la Piazza San Carlo.





Edificio lungo la via nuova N. 2, terminante a torre all'angolo con la via XX Settembre.

tamente indegni di una seria valutazione architettonica. La dimostrazione che non basta essere o crederci un buon teorico in fatto di traffico stradale o essere bene o troppo bene intenzionato verso le speculazioni edilizie lo abbiamo proprio nel caso recente di Milano dove l'opera dell'urbanista si è arrestata al puro tracciato stradale, immaginando al massimo degli edifici della più piatta banalità. D'altra parte è altrettanto dannoso credere che, occupandosi anche degli alziati, questi debbano ricalcare senza scrupoli e senza convinzione le ricette architettoniche sparse qua e là nella città. Se questo plagio scientifico è stato possibile a Bergamo, grande centro provinciale costruito « ex novo » in terreni poco costosi con edifici bassi che si potevano prestare a uno schema stilistico, questo concetto culturalista non si può prestare per il centro di Torino come (i fatti già lo dimostrano) non si adatta alla ricostruzione del centro di Brescia. Un grattacielo in stile romano imperiale modernizzato, come lo si sta costruendo a Brescia, o il palazzo Peragallo recentemente inaugurato dimostrano come non si possa impunemente impiegare forme rattrappite di decorazione stilistica senza sconfiggere nel povero, nel ridicolo o nel grottesco.

L'architettura che noi vogliamo sia adottata per la via Roma della nostra Era fa-

scista non dovrà soffrire di quelle timidezze o di quei compromessi che i cultori di archeologia, improvvisatisi recentemente in critici d'architettura contemporanea, sono pronti a suggerire per salvare quella italianità che essi credono consistere in un pizzico di bugnato, in una gola diritta o in un embrione di capitello. L'architettura della nuova via deve essere razionale o per meglio dire *decisamente moderna*. Intendiamo con ciò di precisare quell'arte rigorosamente contemporanea, chiara, antiretorica, evidente e aderente al fondamento della vita morale e intellettuale dell'insegnamento fascista. Lo scopo estetico non sarà mai dimenticato dagli architetti e tutto il loro lavoro sarà orientato a uno scopo di bellezza, ottenibile senza la decorazione vanitosa, impropria e posticcia. Il temperamento italiano creerà certamente, se verrà data agli architetti la libertà di cui hanno diritto, opere italiane che mirabilmente si potranno inserire nel mondo dell'architettura contemporanea.

Documento architettonico dell'Era nuova

Nessuna città d'Italia e neppure nessuna grande città straniera si trova nelle condizioni fortunate di Torino di poter rinnovare

in pieno il proprio centro su una pianta così organica e così libera. Gli scopi degli edifici, l'andamento altimetrico e planimetrico, le ragioni economiche e turistiche, le necessità di riprendere quelle tradizioni di avanguardia che hanno caratterizzata la Torino del Risorgimento, il desiderio di poter gareggiare con quell'architettura moderna che all'estero ha creato e sta creando imponenti realizzazioni: tutto concorda affinché Torino si convinca di questa sua missione artistica e intellettuale e si porti con fede e con entusiasmo a difendere i diritti della contemporaneità. Ne risulterà un centro veramente rinnovato, vario e armonico, vivace e allegro, aderente ai bisogni materiali e spirituali di oggi, imponente e monumentale quale nessuna città italiana può attualmente sognare.

Finalmente avremo in Italia un complesso architettonico « aggiornato » e non una vuota esplosione retorica, avremo un documento degno dell'Era Fascista, corrispondente alle necessità e agli ideali della vita d'oggi.

Siamo sicuri che questo spirito dovrà prevalere perché le leggi economiche ed artistiche, in questa nostra soluzione urbanistica, si fondono reciprocamente e traggono dall'utilità la bellezza e dalla bellezza l'utilità.

Architetti: G. Pagano-Pogatschnig, G. Levi Montalcini, U. Cuzzi, O. Aloisio, E. Sott-Sass del Gruppo torinese del M.I.A.R.

Torino, 1 Giugno 1931 - IX.

INDICE

CARATTERI DELLA NUOVA VIA:

1 - Mantenere ed esaltare il suo carattere eminentemente rappresentativo di via trionfale	Pag. 4
2 - Conservare e aumentare il suo carattere commerciale	» 4
3 - Rappresentare la sintesi della Torino moderna e nello stesso tempo conservare quel carattere di intimità per cui è stata fin ora la via prediletta del centro cittadino	» 4
4 - Essere un buon impiego di capitali per modo da garantire una serie di costruzioni veramente signorili	» 4

LA VIA ROMA COME LA VORREBBE IL R. DECRETO LEGGE 3 LUGLIO 1930, N. 976

1 - La nuova via non riuscirà una via trionfale nè rappresentativa	» 5
2 - Danneggerà il carattere commerciale della attuale via Roma	» 6
3 - La via non rappresenterà la sintesi della Torino moderna nè rispetterà l'intimità della attuale arteria	» 6
4 - La via Roma della legge è economicamente svantaggiosa	» 7

IL NOSTRO PROGETTO

La larghezza della via	» 8
Il problema delle chiese	» 10
La via Viotti	» 13
Il cortile delle loggie	» 13
Le altre vie	» 13
Il problema del traffico	» 14
Il problema estetico	» 14
I volumi dei fabbricati e il regolamento edilizio	» 15
L'architettura della nuova via	» 15
Documento architettonico dell'Era nuova	» 22

**Stampato nello Stabili-
mento Tipografico A.R.S.
(Anonima Roto-Stampa)
Via Vincenzo Monti, 9-11
Torino (116)
il 10 giugno 1931 - IX**

PER VENDERE

IL NEGOZIO MODERNO - LA VETRINA

Rivista mensile di tutti i problemi della
vendita e dell'organizzazione commerciale

Direttori: Mario Gaspare BAZZI e Andrea VIGLONGO

Iniziate le pubblicazioni nel maggio 1931 - IX

Principali articoli pubblicati nei primi numeri

ARGOMENTI DI INTERESSE GENERALE

- ANDREA VIGLONGO — *Vendere è produrre*
» — *La crisi e la pubblicità*
» — *Servire* (le funzioni nella moderna civiltà)
MARIO GUARNIERI — *L'efficacia degli « slogans »*
» — *Premi ai rivenditori*
» — *Liquidazioni*
» — *Vendite-regalo*
» — *Vendere o non vendere?*
» — *I risultati invocati sarebbero peggiori degli inconvenienti*
EZIO VILLANI — *Utilità e pericoli della vendita-réclame*
» — *Il problema del controllo degli incassi.*
RENATO METALLI — *La situazione critica del commercio droghiero in Germania*

IL NEGOZIO E L'AZIENDA COMMERCIALE

- GINO LEVI-MONTALCINI — *L'estetica del negozio*
» — *Facciate*
CARLO ANTONIO AVENATI — *Per la razionale modernizzazione del negozio e per la libertà di commercio*
- In attesa della inchiesta ministeriale sull'attrezzatura commerciale in Italia
ON. GIOVANNI VIANINO — *Il pericolo dei traslochi per i negozianti: il disorientamento della clientela*
» — *La soluzione adottata per via Roma a Torino*
» — *Un esperimento di negozio «in serie»*
CARLO PARISI — *Il rendimento dei produttori d'affari* - Come una grande casa stimola i suoi agenti al lavoro
PRIMO PANETTI — *Cercasi viaggiatore piazzista...* I requisiti che deve avere un venditore e quelli che le Ditte non dovrebbero richiedere

FRANCESCO CASTAGNA — *L'organizzazione dell'Ufficio Sviluppo e Vendite* (d'una casa che tratta macchine per ufficio)

MASSIMO GRÜNHUT — *Come si serve il cliente appena si crede di averlo capito bene*

LA VETRINA

GIUSEPPE PAGANO-POGATSCHNIG — *Il negozio moderno nella via Roma settecentesca* (per una moderna via commerciale)

GINO LEVI-MONTALCINI — *L'estetica del negozio*
— *Vetrine*

ING. M. LEVI — *L'illuminazione regionale delle vetrine*

ING. L. LANZANI — *Per l'illuminazione delle vetrine nelle ore serali e notturne*

LA PUBBLICITÀ

ALFREDO FORMICA — *La pubblicità farmaceutica* - Come vengono venduti i prodotti « Antipiol »

— *Audacie pubblicitarie nella Svezia*

GAETANO BERTOLA — *Un artista « pubblicitario »: Ettore Galaverna*

M. G. BAZZI — *Gli stands e le devantures*

IN OGNI NUMERO

Dalle Riviste di tutto il mondo

Il cartellone d'attualità

Progetti originali di vetrine - Decine di riproduzioni delle più belle vetrine del mondo

Moderni negozi d'Italia

Nella biblioteca del venditore

Commenti, informazioni, appunti

Direzione: Milano e Torino.

ABONAMENTI: Annuo: L. 60 - Semestrale: L. 35 - Estero il doppio. — Gli abbonamenti decorrono da qualsiasi numero.

PREZZO: In Italia: L. 10 - (Copie prenotate dagli abbonati e dagli inserzionisti: L. 5 caduna. Minimo venti copie).

VIA ALBIONI, 4 - TORINO - TELEFONO 53-831

