



POLITECNICO  
DI  
TORINO

per.

634

3

BIBLIOTECA

Per -

~~000~~ 3058

3



Per. 534

3



POLITECNICO DI TORINO  
INVENTARIO N. 4343  
BIBLIOTECA CENTRALE

100  
D. 234

3

LIBRARY OF THE  
MUSEUM OF NATURAL HISTORY  
NEW YORK

Gennaio 1949 - Casella 10 - 1

# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Per  
634  
3

NUOVA SERIE - ANNO III - N. 1 - GENNAIO 1949

## S O M M A R I O

### ATTI DELLA SOCIETÀ

<i>Adunanza generale del 4 dicembre 1948 . . . . .</i>	<i>pag. 1</i>
<i>Adunanza generale dell'11 dicembre 1948 . . . . .</i>	<i>» 1</i>
<i>Adunanza generale del 23 dicembre 1948 . . . . .</i>	<i>» 2</i>
<i>Collegi scomparsi nel 1948 . . . . .</i>	<i>» 2</i>

### RASSEGNA TECNICA

<i>Per il nuovo piano regolatore di Torino - La relazione della Commissione giudicatrice del concorso . . . . .</i>	<i>» 3</i>
<i>Progetto motto Piemonte 48 . . . . .</i>	<i>» 4</i>
<i>» » Ordinare e progredire . . . . .</i>	<i>» 5</i>
<i>» » Torino Sud 05050 . . . . .</i>	<i>» 7</i>
<i>» » D.M.V. 1948 . . . . .</i>	<i>» 8</i>
<i>» » Dal quadrato al triangolo . . . . .</i>	<i>» 9</i>
<i>» » Nord-Sud . . . . .</i>	<i>» 10</i>
<i>» » Toro Rampante . . . . .</i>	<i>» 12</i>
<i>» » 45° Parallelo . . . . .</i>	<i>» 13</i>
<i>» » D.N. 187 . . . . .</i>	<i>» 15</i>

CONCORSI . . . . . » 2

BOLLETTINO DEI PREZZI . . . . . » 17

COMITATO DI REDAZIONE - *Direttore:* Dott. Ing. Augusto Cavallari-Murat - *Vice Direttore:* Dott. Ing. Carlo Mortarino - *Membri:* Dott. Ing. Ferruccio Accardi; Dott. Arch. Luigi Giay; Dott. Ing. Achille Goffi; Dott. Ing. Ugo Pozzo; Prof. Dott. Ing. Vittorio Zignoli - *Amministratore:* Dott. Ing. Francesco Barbero.

Publicazione mensile inviata gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino. Per i non Soci: un numero separato L. 200; abbonamento annuo L. 2000.

*Redazione, Ammin., Abbonamenti: Via Bertola 55 - Torino - Tel. 46.975*

*Publicità: Organizzazione Pubblicitaria Ditta FRATELLI POZZO - TORINO Via Roma n. 101 - Telefono n. 40.833 - Casella Postale n. 505*

*EDIZIONI TECNICHE: DITTA FRATELLI POZZO - TORINO*

9 /



Società  
per Azioni  
Cementi  
Marchino  
& C.

Casale Monferrato

# CARTIERE BURGO

SOCIETÀ PER AZIONI CAPITALE LIRE 1.200.000.000

SEDE VERZUOLO (Cuneo)

DIREZIONE TORINO - Piazza Solferino 11

## STABILIMENTI

VERZUOLO - CORSICO - PAVIA - TREVISO - ROMAGNANO - CUNEO  
MASLIANICO (Folla) - MASLIANICO (Maraino) - LUGO VICENTINO  
MANTOVA - FERRARA - GERMAGNANO (in esercizio).

## SOCIETÀ COLLEGATE

POELSER ZELLULOSE u. PAPIERFABRIK - POELS (Austria).  
CARTIERA DI FOSSANO - FOSSANO  
CELLULOSA NAZIONALE - S. p. A. - (Celna) - ROMA.  
OFFICINE MECCANICHE POCCARDI - PINEROLO.  
S. p. Az. MINERARIA PASUBIO - SCHIO  
NATRO CELLULOSA - MILANO.  
SACCHETTIFICIO ITALIANO "Ercole", (SIESA) - VERZUOLO.

## PRODOTTI

Tutti i tipi di carta per il consumo interno e l'esportazione - pasta legno mecca -  
nica - cellulosa imbianchita e greggia al bisolfito e alla soda.

## SOTTOPRODOTTI

COLLIGNEOL - Diversi tipi per fonderie e concerie.  
CELLPEX - In polvere per l'industria chimica.  
TALLOIL - (Resina liquida)  
LIGNINA - Per materie plastiche.  
TREMENTINA -

# ATTI DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

## ADUNANZA GENERALE DEL 4 DICEMBRE 1948

Presidente: CHEVALLEY.

### PARTE ORDINARIA.

Letto ed approvato il verbale dell'adunanza 20 maggio 1948 il Presidente comunica che in occasione della riunione del Consiglio Federale dell'ANIAI che avrà luogo in Bologna il 5 dicembre 1948 è stato dalla Presidenza dell'ANIAI convocato in quella città nello stesso giorno un convegno di tutti i sodalizi di ingegneri ed architetti italiani, federati e non, per procedere ad uno scambio di idee sulle direttive e dell'attività da svolgersi nel 1949.

Tale convegno è stato preceduto da una riunione dei sodalizi dell'Alta Italia tenutasi a Milano il 28 novembre per iniziativa del Collegio milanese degli ingegneri; in essa, riaffermata la tendenza federalista, vi era prospettata l'opportunità di un collegamento regionale delle libere associazioni. A tale riunione sono intervenuti l'arch. L. GIAY per la Società e l'ing. A. GOFFI per l'Ordine degli ingegneri ed i medesimi prenderanno parte al convegno di Bologna.

Il Presidente presenta quindi le domande di ammissione alla Società pervenute recentemente e l'assemblea ad unanimità ammette a far parte della Società in qualità di soci effettivi i signori:

#### a) con anzianità 1948:

ing. Sereno Sergio Maria, ing. Pellizzetti Ugo, ing. Nocentini Primo, ing. Garinei Mario, ing. Lavriotti Ferdinando, ing. Righetti Giuseppe, arch. Vigliano Gian Piero, ing. Ruscazio Carlo, ing. Bonomi Gian Mario, ing. Servetto Carlo, ing. Grignolio Renato, ing. Fossati Danilo, ing. Turati Ambrogio, ing. Ceria Ugo, ing. Cortese Vincenzo, ing. Messina Alfonso.

#### b) con anzianità 1949:

arch. Sottsass Ettore, arch. Diulgheroff Nicola, arch. Montalenti Francesco, arch. Pogatschnig Antonio, arch. Nelva Franco, arch. Aloisio Ottorino, ing. Castiglia Cesare, ing. Ferrari Carlo, ing. Negri Franco, ing. Bonino Antonio, ing. Mancinelli Alberto, ing. Barbero Francesco.

Il Presidente ricorda infine ai presenti che per il giorno 11 p. v. è indetta l'adunanza generale per procedere a termini dello statuto alle elezioni del nuovo Comitato dirigente, avendo l'attuale compiuto il triennio di carica; raccomandando di intervenire e di far propaganda fra i consoci affinché l'adunanza riesca numerosa.

DEZZUTTI osserva che la scadenza contemporanea, senza possibilità di rielezione, di tutto il Comitato, come è stabilito dallo Statuto, può nuocere alla continuità di funzionamento della società e chiede che vengano sospese le elezioni e sia invitato l'attuale Comitato dirigente a proporre una modifica statutaria atta ad ovviare all'inconveniente.

GAY si associa alla proposta Dezzutti. ZIGNOLI è del parere che la proposta Dezzutti debba essere presentata al nuovo

Comitato dirigente da eleggersi secondo l'attuale statuto non ritenendo che il Comitato uscente al termine del suo mandato possa essere investito di tale incarico. Esprime il voto che la Società continui a raccogliere il vivo interessamento di tutti i suoi componenti e ne vengano così assicurate la vitalità e la efficienza. Rivolge un vivo plauso a Cavallari Murat, Direttore di « Atti e Rassegna Tecnica » e fa presente l'opportunità che per norma di statuto il Direttore della rivista sia chiamato a far parte del Comitato in soprannumero.

CAVALLARI MURAT ringrazia e considera l'elogio esteso al Comitato di redazione e a tutti i suoi collaboratori. Ritiene che la continuità di indirizzo della Società possa essere assicurato attraverso l'attività dei Gruppi culturali.

Il PRESIDENTE riassume la discussione e fa presente che non possono essere prese deliberazioni in merito alla proposta di modifica dello statuto non essendo l'argomento all'ordine del giorno. L'eventuale proposta dovrà essere discussa in altra adunanza ed ottenere i voti favorevoli di almeno due terzi dei soci. Si dichiara pienamente favorevole alla partecipazione del Direttore della Rivista ai lavori del Comitato dirigente.

### PARTE STRAORDINARIA: Conferenza « Sviluppo dell'irrigazione in Piemonte ».

L'ing. F. RATTI, Capo del servizio delle nuove costruzioni dei canali demaniali Cavour, svolge una dotta ed interessante conferenza sul tema « Sviluppo dell'irrigazione in Piemonte » illustrandola con numerose proiezioni.

La conferenza, seguita con interesse dai presenti, è stata vivamente applaudita ed il Presidente, assicurando che di essa si terrà ampio resoconto sulla Rivista, ringrazia l'oratore a nome della Società e toglie quindi la seduta.

## ADUNANZA GENERALE DELL'11 DICEMBRE 1948

Presidente: CHEVALLEY.

Letto ed approvato il verbale dell'adunanza generale del 4 dicembre 1948:

Il Presidente comunica che nella riunione di Bologna dell'ANIAI, cui parteciparono l'arch. GIAY e l'ing. GOFFI, i rappresentanti delle Società consorelle si dichiararono consenzienti sulle proposte di modifica allo statuto ANIAI dirette ad affermare in essa il carattere federativo di sodalizi e non associativo di singoli. Aggiunge che il Consiglio Nazionale ANIAI ha ratificato tutte le proposte di modifiche statutarie presentate dalla Società di Torino ad eccezione di quella che tendeva ad abolire nel Consiglio nazionale i membri di diritto.

Il Tesoriere GOFFI presenta ed illustra il bilancio preventivo per l'anno 1949 preparato dal Comitato dirigente e basato

sul presupposto prudenziale di un numero di soci minore di quello attuale per tener conto delle possibili dimissioni, di mantenere inalterata la sopraquota di L. 1300 annue e di contenere al massimo le spese.

BARBERO ritiene contenuto in limiti troppo ristretti lo stanziamento previsto quale contributo alla rivista « Atti e Rassegna Tecnica »; ACCARDI si associa e DEZZUTTI propone di aumentare la sopraquota da L. 1300 a L. 1400 assegnando il maggior ricavo al contributo per la Rivista, la quale, com'è noto, viene stampata con proventi esterni e data in omaggio ai Soci.

Il Presidente crede doveroso anzitutto ringraziare il Direttore della Rivista ing. CAVALLARI MURAT, ed i suoi collaboratori per l'opera svolta che ha dato vita ad una pubblicazione al tutto degna delle tradizioni culturali della nostra Società, pubblicazione apprezzata moltissimo anche all'estero.

È d'avviso che se si approva la proposta Dezzutti si potrà affrontare tranquillamente il 1949 per quanto riguarda la Rivista colla certezza che il nuovo Comitato dirigente, se necessario, saprà provvedere alle eventuali nuove necessità in sede di bilancio di assestamento.

Ciò posto mette ai voti la proposta Dezzutti che viene approvata ad unanimità.

L'assemblea, tenuto conto delle risultanze di tale votazione approva ad unanimità il bilancio preventivo per l'anno 1949, come da prospetto a pagina seguente.

Il Presidente, dopo l'approvazione del bilancio preventivo per il 1949 richiama la discussione avvenuta nella precedente adunanza del 4 dicembre e comunica che il Comitato dirigente, esaminata attentamente la questione, sarebbe del parere che vengano regolarmente fatte le elezioni secondo l'ordine del giorno e che le modifiche allo statuto siano raccomandate al nuovo Comitato dirigente.

DEZZUTTI. Illustra una sua mozione colla quale, dimostrata l'opportunità di assicurare la continuità dell'Amministrazione sociale mediante l'abolizione della norma statutaria che prevede la ineleggibilità dei membri del Comitato scaduti d'ufficio, propone di differire le elezioni e di indire una nuova assemblea al cui ordine del giorno sia iscritta la proposta delle modificazioni statutarie atte a permettere una rotazione dei membri del Comitato assicurandone nel contempo la continuità.

Segue una lunga discussione alla quale prendono parte ACCARDI che si dichiara favorevole alla rieleggibilità dei membri del Comitato dirigente, MORTARINO e ZIGNOLI favorevoli alle elezioni immediate, e diversi altri dei presenti.

Infine il Presidente mette ai voti la proposta Dezzutti che viene approvata a grande maggioranza, e di conseguenza viene deliberato il rinvio delle elezioni.

ART.	TITOLO	ENTRATA	USCITA
1	Quote statutarie L. 100 × 475	L. 47.500	
2	» integrazione » 1400 × 475	» 665.000	
3	Affitto locali . . . . .		L. 60.000
4	Illuminazione . . . . .		» 10.000
5	Riscaldamento . . . . .		» 35.000
6	Manutenzione e adattamento . . . . .		» 50.000
7	Stipendio fattorino . . . . .		» 144.000
8	Retribuzione personale segreteria . . . . .		» 144.000
9	Fondo quiescenza personale . . . . .		» 40.000
10	Trams fattorino . . . . .		» 30.000
11	Spese postali . . . . .		» 50.000
12	Circolari, stampati, cancelleria . . . . .		» 90.000
13	Riviste, giornali, contributo « Atti e Rassegna » . . . . .		» 177.500
14	Varie eventuali ed imprevisti . . . . .		» 30.000
15	Rimborso dagli Ordini degli Ingegneri e Architetti di metà delle spese di cui agli art. 3, 4, 5, 7, 10 e di un quarto di quella di cui all'art. 9 . . . . . L. 149.500		
TOTALI . . . . .		L. 862.000	L. 860.500
Avanzo presunto di gestione a pareggio . . . . .			» 1.500
		L. 862.000	L. 862.000

**ADUNANZA GENERALE DEL 23 DICEMBRE 1948**

Presidenza: CHEVALLEY.

Letto ed approvato il verbale dell'adunanza 11 dicembre 1948, il Presidente, in ordine ad una proposta dell'ing. RAGAZZONI di indire una riunione per esaminare la questione del nuovo Politecnico, prega il proponente, che acconsente, di rinviare la sua proposta al nuovo Comitato dirigente, tenuto presente che in tal modo l'assemblea potrà trarre elementi di giudizio anche dai risultati interlocutori che forse non sono lontani del concorso in atto per la sua costruzione al Valentino.

Po scia il Presidente invita l'adunanza a prendere in esame le proposte di modifiche statutarie preparate dal Comitato in relazione alle idee emerse dalla discussione avvenuta nelle adunanze precedenti.

Prendono parte al conseguente scambio di vedute GRASSI, SERENO, MORTARINO, RAGAZZONI, LONGA, BONGIOANNI, BOIDO, DEZZUTTI, PASSANTI, POZZO, RICCI, PITTINI e ZIGNOLI.

Messo ai voti risulta approvato a maggioranza il seguente nuovo testo degli articoli 10 e 12 del comma 2° dell'art. 16:

ART. 10. - La Società ha un Comitato dirigente composto di un Presidente, due Vicepresidenti, dieci Consiglieri. Il Comitato Dirigente nella sua prima adunanza annuale nomina nel suo seno: un Segretario, un Vicesegretario, un Bibliotecario ed un Tesoriere.

Tutti i membri del Comitato Dirigente devono essere Soci effettivi residenti.

Il Comitato Dirigente può aggregarsi quegli incaricati di speciali funzioni che saranno ritenuti utili al buon andamento della Società.

ART. 12. - I Membri del Comitato durano in carica per tre anni e sono rieleggibili per un solo triennio consecutivo; si fa eccezione per il tesoriere il quale può essere rieletto indefinitamente.

Il surrogante di chi per qualunque motivo non abbia compiuto il triennio dura in carica solamente quanto avrebbe dovuto rimanere quello che egli surroga. ART. 16 - Comma 2°: Esso contributo è fissato come segue:

Per i residenti effettivi . . . . L. 1500  
Per i corrispondenti . . . . L. 1200

da pagarsi entro il primo semestre di ogni anno.

Tale nuova dizione degli articoli suindicati verrà sottoposta al referendum dei soci, non essendo l'assemblea in numero legale agli effetti dell'art. 18 dello statuto.

Esaurita la discussione sulle modifiche statutarie l'adunanza, su richiesta del Presidente, elegge con regolare votazione una terna di nominativi da proporsi all'ANIAI per la designazione al ministero dei LL. PP. del suo rappresentante nella Commissione per il concorso del Politecnico: tale terna risulta composta come segue: arch. MORELLI, prof. ALBENGA, arch. DEZZUTTI.

**C O N C O R S O**

**Opere Pie Ospitaliere di Alessandria.**

Concorso fra gli ingegneri e architetti italiani per lo studio di un progetto di massima per il graduale riordinamento, rinnovamento e completamento dei fabbricati e degli impianti dell'Ospedale Civile di Alessandria.

Scadenza 31 maggio 1949.

Richiesta di planimetrie e presentazione dei progetti all'Amministrazione delle Opere Pie Ospitaliere di Alessandria.

Premi: L. 500.000 da suddividersi al massimo fra quattro concorrenti degni di premio.

**Dr. Ing. Emanuele BALBO BERTONE DI SAMBUY** (21-8-1921 a Venezia † 31-1-1948 a Torino). Laureatosi a Torino nel 1946, era impiegato presso la INCEST Tenente mitraglieri, mutilato nella campagna di Russia.

**Arch. Vittorio Eugenio BAL-LATORE DI ROSANA** (1880 † 12-3-1948). Ebbe intensa attività nel campo architettonico. Fu collaboratore di studio di Carlo Ceppi. Fu a fianco del Ceradini tra i primi insegnanti della Scuola Superiore d'architettura. Ricordansi molti edifici importanti da lui progettati: lo Stadium (in collaborazione con l'ing. Gonella), la sede della Gazzetta del Popolo, l'Istituto Galileo Ferraris, l'Istituto di medicina legale alle Molinette, la Manifattura Altessano, le manifatture Bosio a S. Ambrogio, la casa e gli stabilimenti Rivella, la casa Lancia in corso Oporto, la casa Filippa in corso San Maurizio, la Villa Lorenzoni in regione Santa Margherita, la palazzina Ghiron in piazza d'Armi, le Case operarie della Cogne ad Aosta. Progettò anche molte tombe, tra cui quelle delle famiglie Viberti, Filippa, Streglio, Maszonis, Masera, Gugiardi, Siccardi, Gori, Rosenbergh, Riccardino a Saugliano, Faletti a Rosignano, Ambrosio a Borgaro.

**Dr. Ing. Federico BETTICA** (26-9-1921 a Torino † 2-5-1948 a Caracas [Venezuela]). Laureatosi al Politecnico di Torino nel 1946, dopo avere fatto pratica in uno studio professionale torinese aveva assunto impiego presso il Ministero dei Lavori Pubblici del Venezuela. Era Sottotenente degli Alpini.

**Dr. Ing. Vladimiro CATELLA** (24-3-1887 a Pontremoli † 4-12-1948). Laureatosi a Torino nel 1911, esercitò nel ramo civile.

**Dr. Ing. Pier Carlo DONDONA** (10-11-1883 a Chivasso † 7-7-1948 a Torino). Laureatosi a Torino nel 1913, s'era poi dedicato alla libera professione progettando e dirigendo importanti lavori civili (particolarmente edifici scolastici a Vercelli, a Trino, a Venaria, a Trecate ed a Chivasso). Era Maggiore del Genio.

**Dr. Ing. Arturo GARIS** (5-6-1912 a Trieste † 27-5-1948 a Rivoli). Laureatosi nel 1935 a Torino, s'era subito dedicato alla ricerca scientifica; dal 1937 era assistente del prof. Denina nell'Istituto di Electrochimica, Elettrometallurgia e di Chimica Fisica del Politecnico di Torino. Si ricorda di lui nella « Zeitschrift für Elektrochemie » del 1938 uno studio intitolato « Analisi potenziometrica del calcio ». Aveva in corso di pubblicazione due lavori interessanti sulle amalgame del nichel e sugli effetti della sovrapposizione di c. a. sulla c. c. nei fenomeni elettrolitici. Collegli ed allievi ricordano squisita bontà e modestia. Era Sottotenente d'Artiglieria.

**Dr. Ing. Giovanni ELLENA** (7-8-1879 a Saluzzo † 21-2-1948). Laureatosi in Torino, vi ha esercitato la professione nel campo edile (progetto dell'ospedale Militare) e si è occupato di pilotaggio aeronautico. Era Maggiore di Aviazione.

**Ing. ab. Carlo Gustavo LUTZ** (2-5-1871 a Zurigo † 12-9-1948 a Torino). Dedicatosi alla professione nel ramo elettrotecnico vi conseguì perizia e conseguentemente l'abilitazione all'esercizio dell'ingegneria.

**Dr. Ing. Roberto MONTI** (14-12-1890 a Milano † settembre 1948). S'era laureato a Torino nel 1922 ed esercitava nel campo meccanico elettrotecnico.

**Dr. Ing. Mario PERRET** (1908 a Torino † 29-10-1948 a Milano). Laureatosi nel 1908, svolse attività nel campo dell'ingegneria industriale.

**Dr. Ing. Giovanni VALVAS-SORI** (25-4-1879 a Mulazzano † 27-1-1948 a Torino). Militare di carriera, appartenne allo Stato Maggiore, conseguì il grado di Generale d'Artiglieria, partecipando con importanti incarichi alla guerra del 1914-1918. Dopo avere svolto importanti missioni all'estero (Germania, Polonia, Jugoslavia, Ungheria), fu collocato a domanda in ausiliaria e si dedicò alla professione tecnica presso la Snta Viscosa e le Cartiere Burgo. Fu tra i redattori promotori della rivista « Urbanistica » sulla quale pubblicò articoli vari. Fu Rettore della Provincia di Torino dal 1936 al 1941.

**Dr. Ing. Bernardo ZIMAGLIA** (18-5-1882 a Castellamare Adriatico † 30-7-1948 a Montalto Roero). Laureato a Torino nel 1922. Ufficiale d'Artiglieria in servizio permanente raggiunse il grado di Colonnello. Si occupò e scrisse su argomenti di armi e tiro.

# RASSEGNA TECNICA

La "Rassegna tecnica", vuole essere una libera tribuna di idee e, se del caso, saranno graditi chiarimenti in contraddittorio; pertanto le opinioni ed i giudizi espressi negli articoli e nelle rubriche fisse non impegnano in alcun modo la Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino

## PER IL NUOVO PIANO REGOLATORE DI TORINO

### La relazione della Commissione giudicatrice del Concorso

Il giorno 14 settembre 1948, convocati con lettera personale del Sindaco di Torino, in una sala del Municipio, si sono riuniti sotto la Presidenza dell'Assessore Anziano del Comune on. Giulio Casalini, in rappresentanza del Sindaco, i membri della Commissione nominata dal Consiglio Comunale in data 1° ottobre 1947 per giudicare i progetti presentati al Concorso per un nuovo Piano Regolatore di massima, indetto dalla Città di Torino il 2 gennaio 1948 con scadenza al 2 giugno, successivamente prorogata alle ore 16 del 30 agosto 1948.

Il Presidente espone le ragioni che hanno indotto l'Amministrazione Comu-

nale a bandire il Concorso per un Piano Regolatore Generale di massima della Città di Torino e della sua zona di influenza, e dichiara insediata la Commissione stessa.

Viene distribuito in copia a tutti i Commissari il testo del bando di concorso e viene letto il verbale di consegna dei progetti che risultano presentati in n. di 19 entro il termine stabilito. All'unanimità la Commissione riconosce la necessità, in osservanza alle norme del bando di concorso, di escludere dall'esame il 20° progetto distinto con il motto «*Made 48*» che è stato tardivamente presentato il giorno 31 agosto alle ore 14,30.

La Commissione prima di iniziare i suoi lavori esprime un vivo elogio all'Amministrazione Comunale di Torino per la decisione di provvedere mediante un Concorso a porre le basi per lo studio del nuovo Piano Regolatore Generale della Città e della sua zona di influenza. Si procede quindi alla presenza dei membri della Commissione all'apertura dei pacchi consegnati dai Concorrenti ed alla classificazione dei progetti con un numero secondo l'ordine di presentazione dall'1 al 19. Vengono raccolte in un plico suggellato le buste chiuse che devono contenere il nome, cognome e indirizzo degli autori dei progetti presentati e contrassegnati dai seguenti motti:

1. «*Janus Biceps*»
2. «*Nulla via invidia*».
3. «*Piemonte 48*».
4. «*Augusta Taurinorum*».
5. «*Torino Chieri*».
6. «*Il Viandante*».
7. «*Ordinare e progredire*».
8. «*G.L.O.I.*».
9. «*Torino Sud*».
10. «*Torino Sud 05050*».
11. «*D.M.V. 1948*».
12. «*Dal quadrato al triangolo*».
13. «*Toro 48*».
14. «*T.M. 3*».
15. «*Nord Sud*».
16. «*Toro rampante*».
17. «*45° Parallelo*».
18. «*D.N. 187*».
19. «*Zeus*».

*Completiamo con l'attuale pubblicazione la serie delle informazioni sui presupposti e sugli sviluppi della preparazione del Piano Regolatore di Torino.*

*Il fascicolo del novembre 1947 di «Atti e Rassegna Tecnica», dedicato agli elementi preliminari per lo studio del problema, ci ha procurati molti consensi italiani ed esteri. Confidiamo che la pubblicazione integrale della relazione giudicatrice del concorso, redatta in forma limpida ed imparziale da un colto nostro collega, accolga il favore di quanti amano più che le polemiche la raccolta di costruttivi strumenti di lavoro. Se poi la polemica vorrà nascere e svolgersi serena, questa Redazione l'accoglierà, fedele al principio che la «Rassegna Tecnica» deve essere una tribuna libera di idee.*

*Il nostro vivo ringraziamento all'on. Casalini dell'Amministrazione civica ed all'Ingegnere Capo Vittorio Alby per l'appoggio dato all'iniziativa. Inoltre ringraziamo il Capo della Divisione Urbanistica di Torino, ing. Piero Viotto, e l'ing. Adriano Olivetti per i contributi dati all'organizzazione redazionale.*

Tutti i progetti in conformità al bando del concorso risultano costituiti da due disegni in scala 1 : 50.000 e 1 : 10.000 e da una relazione illustrativa.

La Commissione si compiace nel constatare il buon risultato del concorso per il numero e valore dei progetti presentati che, sin dal primo esame, rivelano in genere la partecipazione di tecnici ottimamente preparati in materia ed aventi buona conoscenza delle condizioni e delle necessità locali. La Commissione nota come i concorrenti si siano valse intelligentemente dei progetti e degli studi precedenti di Enti pubblici e di tecnici, apparsi nell'ultimo cinquantennio.

Per lo studio dettagliato dei singoli progetti la Commissione riscontra la necessità che questi vengano esposti in locale adatto e riservato in modo che tutti i membri possano dedicarsi anche individualmente nelle ore disponibili all'esame degli stessi; viene all'uopo prescelta una sala del Palazzo d'Igiene, nella quale si sono tenute le successive sedute.

La seconda riunione plenaria della Commissione viene dedicata alla disamina dei principali problemi che i Concorrenti sono stati chiamati a risolvere e cioè: i trasporti collettivi, le comunicazioni stradali, i criteri e le dimensioni dell'ampliamento della Città, anche in relazione ai problemi collinari, i nuovi centri di vita e di lavoro.

In merito i membri della Commissione esprimono unanime il parere che non sia conveniente per Torino consentire un ulteriore ampliamento col sistema a macchia d'olio, come avverrebbe fatalmente mantenendo invariato il Piano Regolatore vigente, data la sua estensione e la mancanza nel piano stesso di norme che disciplinano nel tempo le costruzioni nelle zone ancora sprovviste dei pubblici servizi.

La Commissione concorda pure nella necessità di tenere ben presente la possibilità di una futura sistemazione di un sistema stradale di grande traffico che consenta il reciproco diretto collegamento tra le varie provenienze principali alla

Città e cioè quello dell'autostrada di Milano con la Valle di Susa, quello delle provenienze sud (Genova, Savona e Cuneo) con la stessa valle di Susa e con le direzioni di Chieri e della Valle Padana, quello di tutte le suddette provenienze con la strada per la Valle d'Aosta, il Canavese e le valli di Lanzo; tuttocìo anche in rapporto all'eventualità di realizzazione del canale navigabile Torino-Venezia ed all'attuazione del traforo del Pino, già iniziata.

Per quanto riguarda il problema ferroviario, essendo maturate nelle more del concorso le decisioni dell'Amministrazione Ferroviaria, la Commissione ha dovuto constatare l'estrema complessità del problema subordinatamente alle realistiche possibilità di attuazione di programmi di vasta portata.

Circa gli sviluppi delle industrie la Commissione naturalmente concorda sull'opportunità di indirizzarli verso adatte zone prevedendo conseguentemente di trasportare « gradatamente » in queste anche quegli impianti ora situati in località non propizie.

Per quanto riguarda il problema collinare la Commissione è del parere che sia desiderabile salvaguardare, anzi valorizzare, le caratteristiche paesistiche attuali del versante verso la Città e sia invece da favorirsi uno sviluppo edilizio di carattere estensivo particolarmente in alcune zone del versante sud e sud-est.

Formulati tali concetti fondamentali l'esame dei vari progetti viene tuttavia obiettivamente effettuato onde riconoscere il merito di quelle proposte che, anche se non perfettamente aderenti ai concetti accennati, tuttavia hanno in sé del buono e comunque possono costituire un utile suggerimento od elemento di studio.

La Commissione inoltre stabilisce di effettuare dei sopralluoghi onde esaminare in sito le pratiche possibilità di attuazione delle varie soluzioni proposte.

In seguito a successivi esami, sopralluoghi e discussioni protrattisi per varie riunioni, la Commissione ha proceduto a successive selezioni che l'hanno condotta a considerare quali decisamente inferiori agli altri, nonostante qualche idea buona in essi contenuta, i dieci progetti contrassegnati con i motti:

- « Janus Biceps »
- « Nulla via in via »
- « Augusta Taurinorum »
- « Torino-Chieri »
- « Il viandante »
- « G.L.O. 1 »
- « Torino Sud »
- « Toro 48 »
- « T.M.3. »
- « Zeus »

Detti progetti sono stati quindi esclusi dall'assegnazione di premi o di rimborsi spesa.

Nella discussione dei rimanenti progetti la Commissione ha riconosciuto per ciascuno quanto in appresso:

(N. 3) Progetto distinto con il motto « Piemonte 48 ».

Il progetto prevede la formazione di tangenziali esterne sui lati nord, ovest e sud della Città, il potenziamento alle due estremità della strada ad est ai piedi della collina e lo sfruttamento della nuova strada di Chieri col traforo del Pino per



Motto PIEMONTE 48

(Scala: 1 Km = mm. 2)

il collegamento delle zone nord della Città ed il raccordo con l'Autostrada e la direzione di Ivrea. Da notarsi però: per la tangenziale nord la difficile attuazione del nodo di corso Grosseto e la mancata previsione del prolungamento del corso Regina; per la tangenziale ovest il tracciato assegnatole per il quale essa viene ad assumere il carattere di tronco di strada pedemontana la cui necessità è alquanto dubbia; per i centri di Carignano e Poirino la posizione delle strade di circosollazione in contrasto con la conformazione del terreno ed i lavori in corso da parte dell'A.N.A.S.

È proposto un asse di penetrazione parzialmente attrezzato sul percorso c. Venezia, c. Principe Oddone, c. Inghilterra, c. Castelfidardo, c. IV Novembre, c. Stupinigi: tale asse affianca la sede ferroviaria nel tratto piazza Statuto-Cavalcavia di via Stradella e poichè il progetto prevede la conservazione della ferrovia nella posizione attuale, la soluzione risulta complicata per la necessità di conservare indipendente il traffico locale.

Buona come direttiva generale la soluzione proposta di strade ai piedi della collina da Moncalieri a Chieri, salvo il tracciato a nord di Trofarello, per consentire un adeguato sviluppo edilizio della regione in relazione alle zone industriali previste nella pianura tra Moncalieri e Cambiano.

Meno lodevole la proposta della galleria sottopassante il Castello di Moncalieri, data la possibilità di altre soluzioni meno onerose a cielo scoperto.

Non è prevista alcuna modificazione alla sistemazione ferroviaria attuale e non

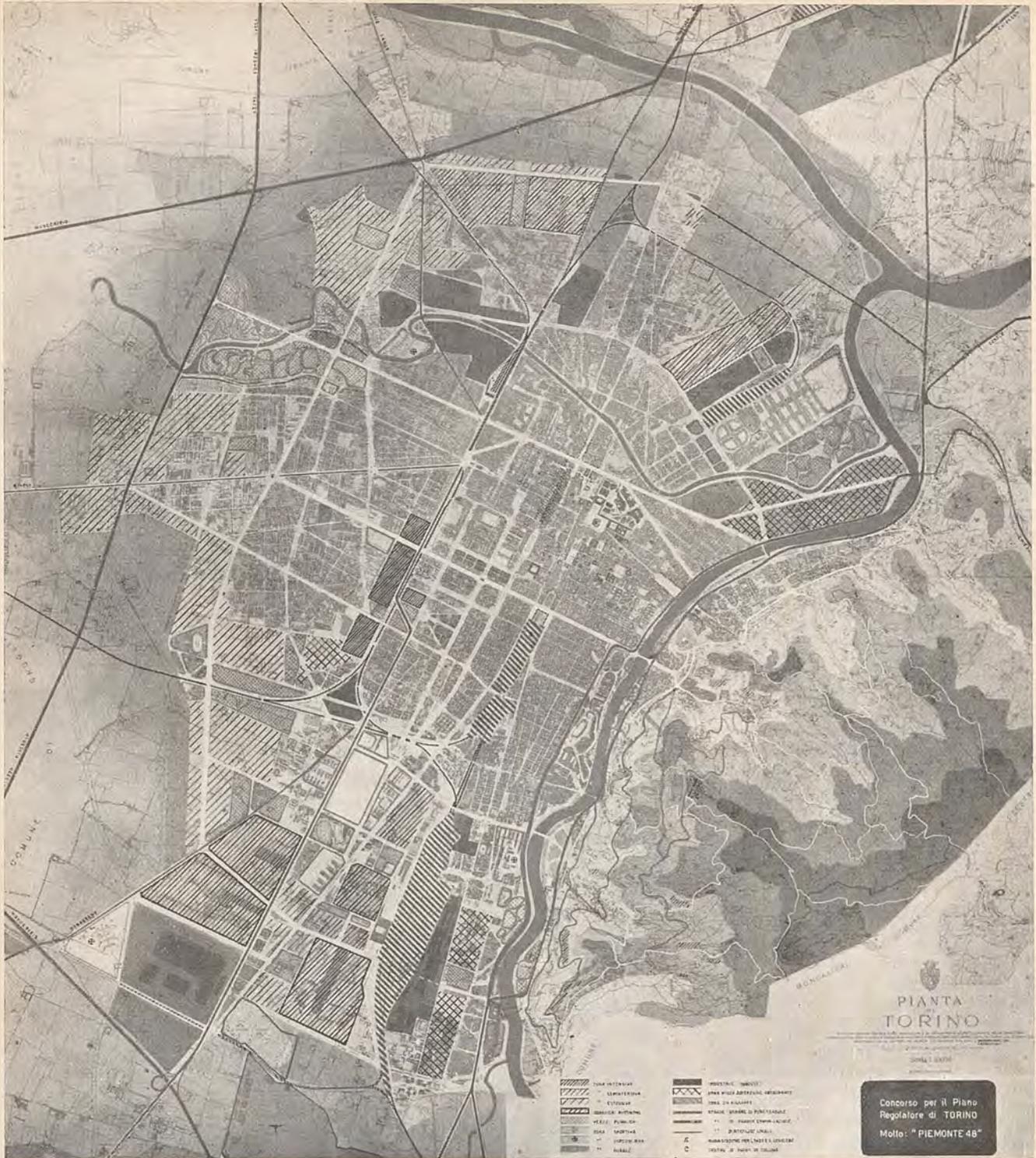
è trattata la questione del riordino eventuale delle tranvie secondarie e intercomunali.

Le nuove zone industriali ed i relativi quartieri residenziali sono ubicati felicemente a Trofarello e Mirafiori, meno bene a Settimo. È pure buona la soluzione proposta per l'edilizia residenziale a completamento del nucleo abitato esistente, ma un po' schematica. Sempre nel nucleo abitato sono previsti come conservabili i nuclei industriali esistenti del Lingotto, di via Rivalta, delle regioni Ceronda e Torino-Dora, della via Bologna, delle Officine a Gas di Vanchiglia e della Fiat Mirafiori. È invece prevista l'abolizione di ogni complesso industriale nella parte ovest della Città. Sono indicate zone miste di abitazione e artigianato nelle regioni Lingotto, S. Paolo e Vanchiglietta.

Le zone verdi pubbliche e quelle conservate allo stato rurale sono molto estese, ma distribuite razionalmente, lasciando libere all'edilizia le sole aree già raggiunte dai pubblici servizi e non ancora interamente sfruttate; meno studiate le zone verdi minori ad uso dei vari quartieri residenziali.

Nel vecchio centro cittadino viene adottato il già previsto allargamento delle vie Botero e Bellezia in funzione delle comunicazioni locali e del risanamento dei quartieri adiacenti, previsto anche per la zona della Porta Palatina; meno opportuna parrebbe la progettata fabbricazione della parte nord dell'attuale piazza della Repubblica.

Gli Aeroporti di Caselle e dell'Aeritalia sono in posizione propizia, mentre pare meno felice la conservazione anche solo



Motto PIEMONTE 48 - Autori: Arch. Dodi - Morini - Vigliano.

(Scala: 1 Km = mm. 16)

a scopo sperimentale dell'Aeroporto di Mirafiori, data la prossimità delle zone industriali e degli estesi impianti ferroviari.

La Commissione rileva in questo progetto particolari doti di equilibrio e di chiarezza.

(N. 7) *Progetto distinto con il motto « Ordinare e progredire ».*

Questo progetto mantiene il tracciato attuale della rete ferroviaria, ma indica

come necessario l'abbassamento totale del piano del ferro; prevede due nuovi tronchi ferroviari: uno a sud per Sangone-Carignano-Carmagnola, e l'altro al nord per Ivrea con innesto a Settimo, sfruttando il primo tratto della Canavesana; la relazione accenna anche alla necessità di disporre di quattro binari tra Sangone e Torino-Stura.

Per le reti ferroviarie secondarie e intercomunali il progetto prevede tre capolinea: nord, sud ed ovest. La stazione

nord è situata allo Scalo Dora collegata con il primo tronco della Ciriè-Lanzo lungo la via Stradella, al quale tronco farebbero capo le linee Pianezza-Alpignano (con nuovo tracciato), la Ciriè-Lanzo-Ceres, la Canavesana (con nuovo tronco per Madonna di Campagna-Leyn-Bosconero), la S. Mauro-Cassino-Brusasco (con nuovo percorso per c. Venezia, c. Grosseto, c. Taranto, Sassi, S. Mauro). La stazione sud è situata in corrispondenza della Spa in c. Ferrucci con primo

tronco unico urbano sul c. Orbassano, al quale tronco farebbero capo tanto la linea Beinasco - Orbassano - Piossasco - Pinerolo, quanto la Saluzzo-Cuneo (con nuovo percorso Stupinigi - Vinovo - Piobesi-Virle-Moretta-Saluzzo), e la Moncalieri-Trofarello-Poirino con prolungamento in sede propria per Canale. La stazione ovest (piazza Statuto) servirebbe solo per la Torino-Rivoli, che sarebbe però prolungata per Villarbasse-Trana-Avigliana-Trana-Giaveno. Le tre stazioni intercomunali sarebbero collegate in sotterraneo.

Il sistema stradale proposto comprende strade tangenziali a nord, ovest, sud. La nord si innesta: ad occidente alla statale 25 della Val di Susa, al centro all'Autostrada di Milano e di Ivrea, all'estremità orientale alla Sassi-Chieri-Villanova (Traforo del Pino). La forma di questa tangenziale è a grande arco con maggior sviluppo rispetto ai possibili tracciati rettilinei. Il tracciato della tangenziale sud Rivoli - Moncalieri - Cambiano è buono, tranne nel tratto terminale aderente al ponte ferroviario sul Po a Moncalieri dove il tracciato indicato risulta praticamente non attuabile perchè richiederebbe opere di attraversamento costosissime e di pregiudizio al corso del Po. Discutibile pure il collegamento a est Carmagnola-Chieri che non raccoglie le provenienze di Carignano. La tangenziale ovest collega le tangenziali nord e sud ed è prolungata sino a La Loggia.

L'opportunità di altra strada (progettata come pedemontana) per Caselle-Mathi-Barbania-Rivarolo, sembra dubbia in quanto troppo costosa in confronto alla sua utilità.

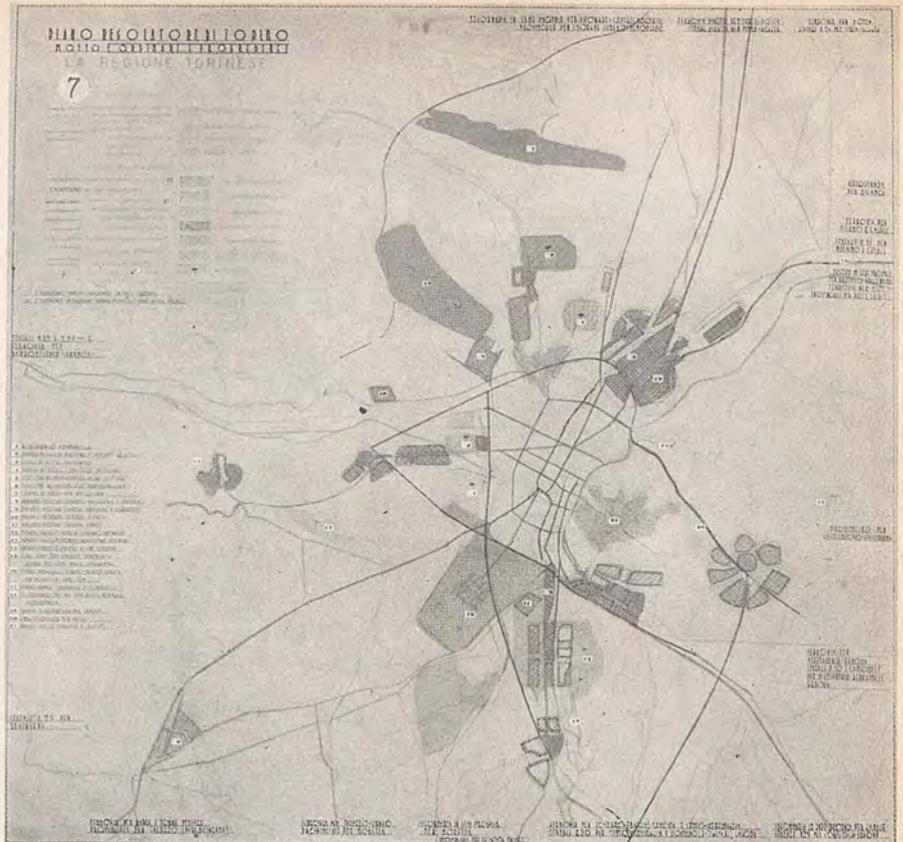
A sussidio del c. Giulio Cesare sono previsti tre assi di penetrazione in direzione nord-sud; il primo per c. Vercelli-c. Venezia (raccordato al c. Principe Oddone con viadotto), c. Principe Oddone, c. Inghilterra, c. Castelfidardo, c. IV Novembre; il secondo asse per c. Vercelli, via Cigna ampliata, c. Valdocco e Palestro innestato a baionetta con il c. Vinzaglio, c. Duca degli Abruzzi, c. IV Novembre; il terzo asse per c. Vercelli, Porta Palazzo, via Bellezia e Botero, c. Re Umberto, c. Unione Sovietica. I tre assi al nord hanno tutti inizio dall'attuale ponte sulla Stura del c. Vercelli ed al sud confluiscono pure tutti e tre al c. Unione Sovietica. Le zone industriali sono portate o al sud (Mirafiori) o al nord (oltre Stura); nell'interno della Città sono conservate zone miste di abitazione, artigianato e piccola industria nelle regioni S. Paolo, Cenisia, Madonna di Campagna, Aurora e R. Parco.

Molto estesi i giardini di quartiere e assai vaste (forse eccessivamente) le zone verdi pubbliche previste nella zona nord che verrebbero a sostituire quasi tutte le industrie pesanti ivi esistenti.

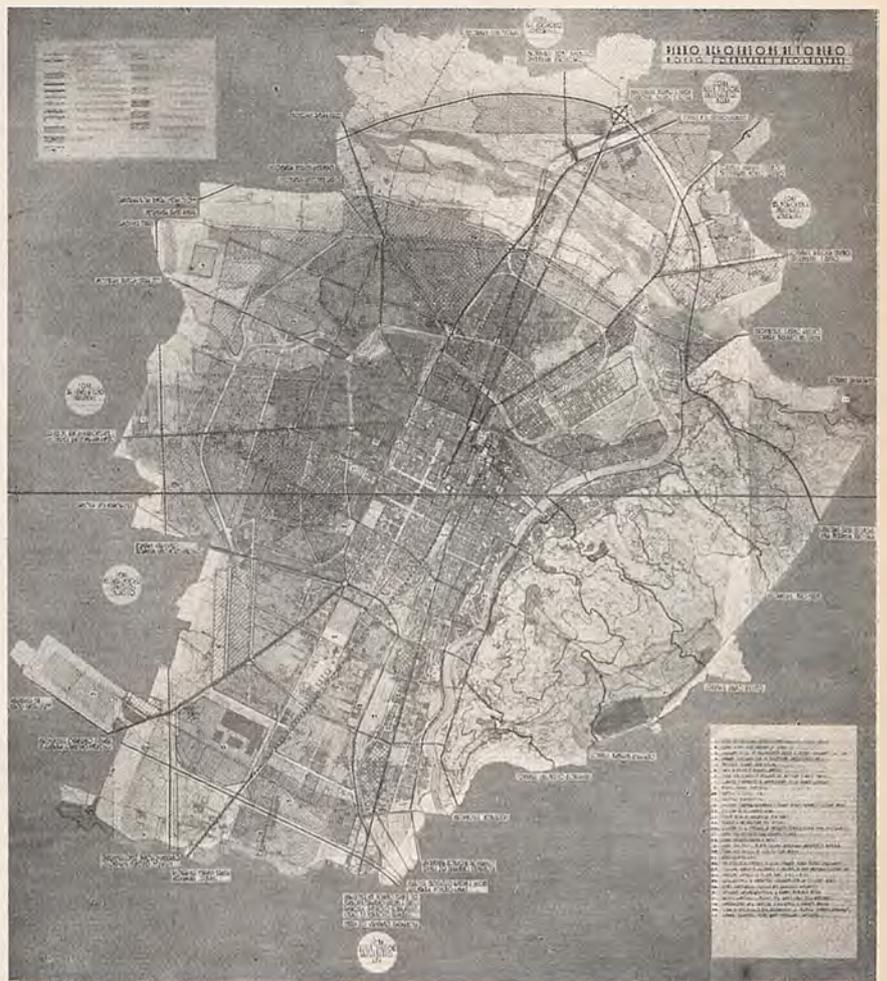
Buoni i vincoli panoramici e boschivi proposti ed i grandi parchi extra-urbani futuri: molto estesi gli impianti sportivi turistici di fine settimana ai Laghi di Arignano e di Avigliana, a La Loggia, Villarbasse, La Mandria, Colle della Madalena e Superga.

Discutibile, per la loro contiguità, la previsione dei due aeroporti a Borgaro e a Caselle, uno civile ed uno militare, oltre a quello dell'Aeritalia e ad altro proposto presso Grugliasco.

Buone le unità residenziali e industriali



(Scala: 1 Km = mm. 2)



Motto ORDINARE E PROGREDIRE - Autore Ing. G. Rigotti.

(Scala: 1 Km = mm. 7,5)



(Scala: 1 Km = mm. 2)



Motto TORINO SUD 05050 - Autori: Ing. Putelli - Arch. Cerutti - Merlo - Morone - Natoli.

(Scala: 1 Km = mm. 9)

progettate intorno ai centri di Chieri, Settimo, Trofarello e Carignano (tuttavia discutibile la particolare configurazione segnata per le stesse).

Da notarsi favorevolmente la proposta per il trasferimento di tutti gli organismi militari (carabinieri esclusi) in centri diversi della regione Torinese. È pure buona

la rete stradale proposta per la zona collinare che guarda Torino. (andamento orizzontale a mezza costa), al servizio di tre nuclei edilizi a carattere estensivo.

Il progetto e la relazione (che tratta tutti i principali punti in discussione) mostrano viva e approfondita conoscenza dei problemi teorici e pratici locali.

(N. 10). Progetto distinto con il motto « Torino Sud 05050 ».

Nel progetto non è stato tenuto presente il collegamento Sassi-Villanova con il traforo del Pino di cui è già iniziato lo scavo: così pure non prevede alcun collegamento diretto delle provenienze che fanno capo a Sassi con l'Autostrada di Milano e le direzioni di Ivrea e di Aosta. La relazione esclude ogni convenienza di sviluppo edilizio verso Chieri ed in genere oltre il bastione collinare e ritiene invece che Torino sia destinata ad ampliarsi nella direzione sud e sud-ovest sull'asse Moncalerio-Porti Liguri e se pure in minor misura sul lato nord, alla testata della Valle Padana. Di conseguenza giudica necessario che il Piano Regolatore preveda nuove unità residenziali ai lati della Torino-Rivoli e della Moncalieri-Cambiano e zone industriali corrispondenti alle nuove unità residenziali al sud di Grugliasco (massimo sviluppo) ed a sud-est di Moncalieri (sviluppo minore).

In funzione di tale espansione il progetto propone una tangenziale sud alla quale si appoggerebbero le nuove zone industriali sul lato verso Torino: il tracciato di questa tangenziale è però alla estremità est aderente a Moncalieri con un nuovo ponte sul Po a fianco di quello ferroviario, posizione che non è praticamente attuabile per le ragioni già accennate al progetto N. 7. La tangenziale nord è proposta limitatamente al collegamento dell'Autostrada di Milano alle statali 25 e 25 bis, senza prolungamento del c. Regina, difetto notato anche in altri progetti.

Il collegamento delle provenienze nord con la tangenziale sud è previsto ad ovest della Città sulla sede dei corsi Grosseto e Cincinnato e del primo tratto del corso Brunelleschi, e più a sud deviato con tracciato rettilineo all'esterno del Piano Regolatore attuale verso Beinasco. A questa arteria viene appoggiata la nuova zona industriale creata a sud di Grugliasco in regione Gerbido.

La sistemazione ferroviaria attuale viene modificata: una nuova stazione centrale di testa viene creata sull'area delle carceri e la linea di Milano viene servita con un nuovo tracciato ad anello ad ovest della Città oltre la strada di circoscrizione. Vengono abolite le stazioni di P. Nuova, P. Susa e Dora e gli scali merci relativi, conservato invece lo scalo di Vanchiglia.

Il progetto utilizza la sede ferroviaria attuale tra c. Vittorio e il c. Venezia come tracciato di una strada di penetrazione collegata però al nord al c. Giulio Cesare.

Propone al servizio della nuova grande zona industriale prevista in regione Gerbido, un nuovo scalo smistamento e parco merci allacciato al bivio di Sangone da una parte e alla nuova stazione di Grugliasco dall'altra, e tra Rivoli e Moncalieri un servizio tranviario a carattere metropolitano.

Definisce i limiti di 11 zone della Città da sottoporsi a piano particolareggiato o di risanamento.

Prevede il vincolo a verde rurale delle zone esterne alle tangenziali sud-ovest e nord ad eccezione delle zone di espansione residenziali e industriali nettamente delimitate. Il verde pubblico è notevolmente

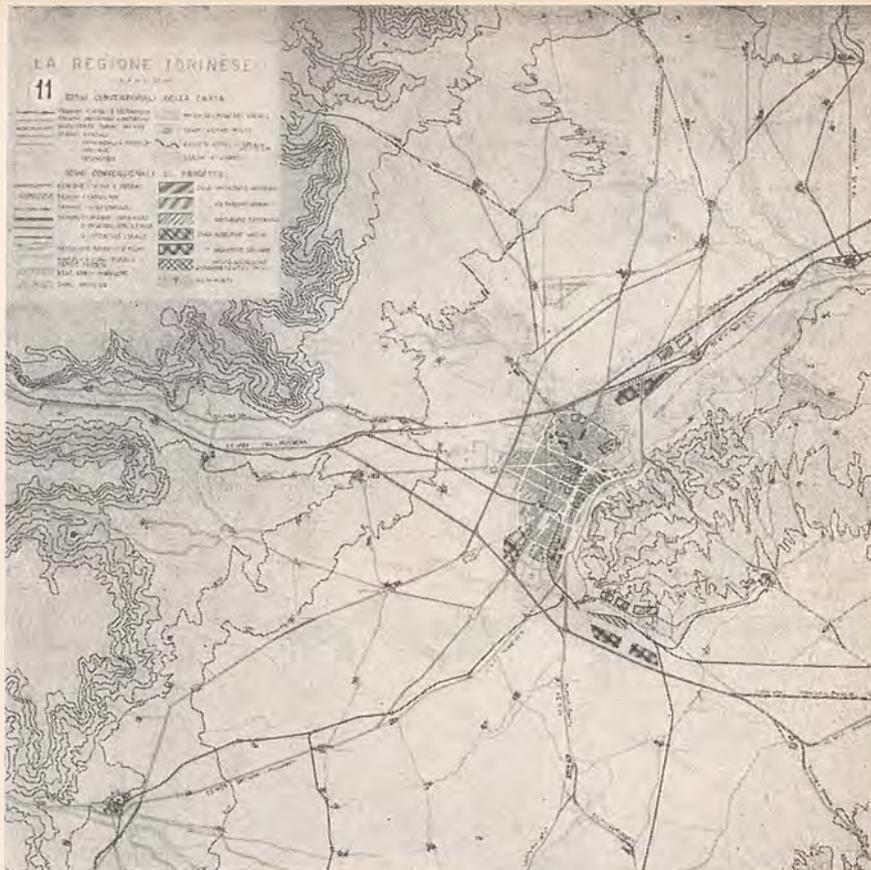
ampliato, con la maggiore possibile sua penetrazione nel nucleo della Città, in specie a sud-est e ad ovest, e notevolmente esteso intorno alle nuove unità residenziali.

Discutibile la posizione prescelta per il nuovo Aeroporto tra Stupinigi e Nichelino.

La Commissione nota qualche mancanza di omogeneità nel progetto, ma apprezza la relazione limpida e densa, particolarmente aderente alla richiesta del bando di concorso per la sua pratica e succinta chiarezza.

(N. 11). *Progetto distinto con il motto «D. M. V. 1948».*

La soluzione proposta per la sistemazione ferroviaria con la formazione di una nuova unica stazione centrale, è particolarmente interessante anche rispetto agli altri progetti che pure prevedono l'abolizione di P. Nuova e P. Susa. Questa soluzione infatti consentirebbe alla nuova stazione di assolvere insieme alla funzione di stazione di testa e stazione di transito: il nuovo tracciato ferroviario, da tale stazione centrale alla Stura, è previsto in sede adeguata sotterranea, sull'asse dei corsi Ferrucci Tassoni, Potenza ecc. con ottimo innesto sia alla ferrovia attuale oltre Stura sia allo Scalo di Vanchiglia che rimarrebbe invariato. Verrebbe così li-



(Scala 1 Km. = mm. 2)



Motto D.M.V. 1948 - Autori: Arch. Morini, Dodi, Vigliano.

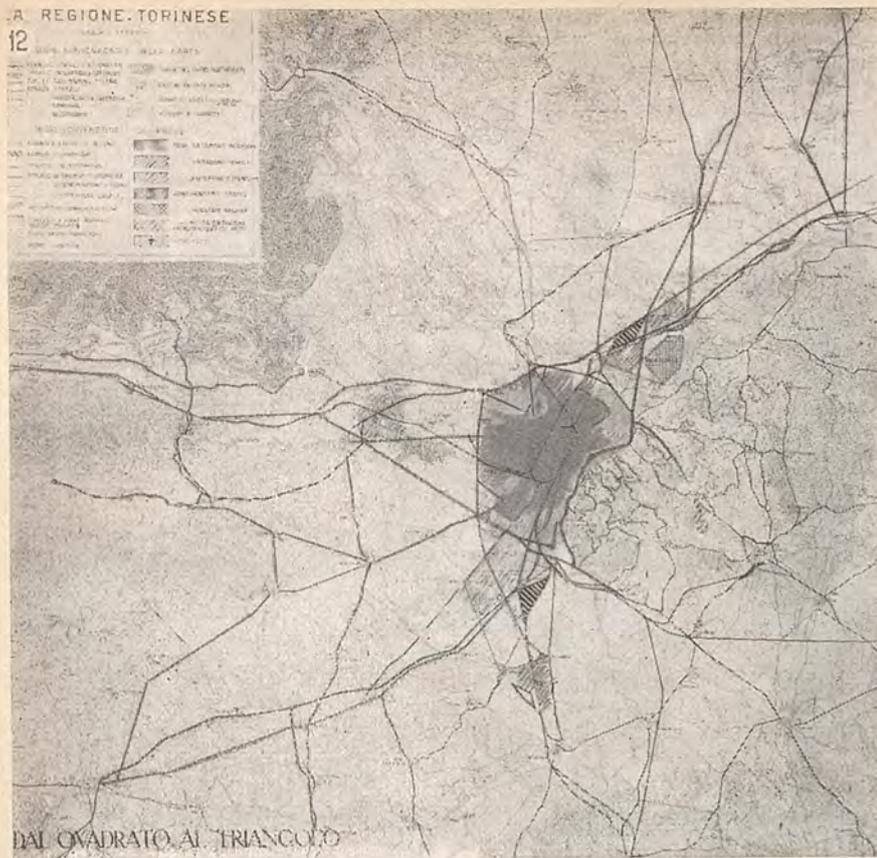
(Scala: 1 Km = mm. 11)

berata la sede attuale ferroviaria fra il Corso Vittorio e la Stura in modo che la strada di penetrazione prevista, come da altri concorrenti, sul tracciato corso Venezia, c. Principe Oddone, c. Inghilterra, anziché sovrapporsi o fiancheggiarla usufruirebbe della sede ferroviaria attuale costituendo un ottimo asse di penetrazione svincolato da attraversamenti in tale tratto, mentre si vale degli attuali corsi Castelfidardo e IV Novembre per il tratto successivo a sud.

Questo progetto e quello contrassegnato «PIEMONTE 48» hanno in comune molte idee e soluzioni fondamentali e particolari. Identiche le tangenziali esterne nord, ovest e sud con uguali difetti per quanto riguarda il mancato prolungamento del c. Regina, il nodo di c. Grosseto, la posizione della tangenziale ovest ideata come strada Pedemontana e lo svincolo delle strade statali dei centri di Carignano e Poirino in contrasto con la conformazione del terreno e le soluzioni già eseguite dall'A. N. A. S.

Sono buone ed analoghe al progetto sopraindicato: le soluzioni delle strade tra Moncalieri e Chieri salvo nel tratto a nord di Trofarello, il potenziamento alle due estremità della strada ad est ai piedi della collina, la posizione dei nuovi quartieri organizzati autonomi nelle zone di Mirafiori, Trofarello e Settimo, e la soluzione alquanto schematica per il completamento dell'edilizia residenziale nelle zone già raggiunte dai pubblici servizi.

Le zone industriali sono ampliate al sud (Fiat Mirafiori) e al nord oltre Stura, mentre sono conservati invariati i nuclei



(Scala: 1 Km = mm. 2)

Motto *DAL QUADRATO AL TRIANGOLO* -  
Autori: Arch. Melli - Boffa e Perelli.

industriali esistenti al Lingotto, via Rivalta, Borgata Ceronda e Dora, via Bologna, Officine Gas. Sono previsti nuclei misti per artigianato e abitazione al Lingotto, S. Paolo, Vanchiglietta. È previsto invece l'allontanamento di ogni industria dalla zona ovest della città. Le zone verdi pubbliche e rurali sono distribuite razionalmente, non definiti i nuovi giardini di quartiere lasciati allo studio particolareggiato. È progettato un Cimitero di media ampiezza nella zona sud-ovest verso Orbassano.

È adottato l'allargamento delle vie Botero e Bellezia in connessione alla viabilità locale e ritenuto necessario il risanamento della zona attraversata da dette strade e di quella circostante alle Torri Palatine: è prevista pure una discutibile parziale fabbricazione della Piazza della Repubblica.

Sono indicati nel progetto degli Aeroporti a Caselle, all'Aeritalia e a Mirafiori; la conservazione di quest'ultimo pare meno opportuna data la prossimità immediata di industrie e di impianti ferroviari.

La Commissione constata la notevole analogia (salvo che per la sistemazione ferroviaria) delle soluzioni presentate da questo progetto con quelle del progetto «PIEMONTE 48» rilevando un minor equilibrio.

(N. 12) *Progetto distinto con il motto «Dal Quadrato al Triangolo».*

Il progetto prevede l'abbassamento totale del piano del ferro lasciando invariato il tracciato della rete ferroviaria:

un arretramento della stazione di Porta Nuova per formare una piazza al servizio della stessa; lo spostamento della stazione di Porta Susa (ampliata), verso il c. Vittorio. Ritiene necessario un nuovo tronco ferroviario Lingotto-La Loggia-Carignano-Carmagnola con nuovo scalo smistamento a Sangone-Nichelino.

Raggruppa le linee interurbane in due stazioni nord e sud ubicate a P. Palazzo e Piazza Nizza; prevede pure in tali località due stazioni di autolinee. Ritiene necessaria in un secondo tempo lontano, una metropolitana Settimo-Nichelino-Palera.

Crea tre tangenziali autostradali considerate quali limiti allo sviluppo della Città. Mentre è buono il tracciato per la tangenziale nord collegata al c. Regina e alle statali 25 e 25 bis appare meno felice quello del tratto della tangenziale sud che viene riunito ad un tronco della tangenziale est e per mezzo di costosa galleria sotto il Castello di Moncalieri innestato alla statale 10, la quale nel tratto Moncalieri-Cambiano, è già insufficiente al traffico attuale. La tangenziale est è prevista lungo il Po affiancata ai corsi Moncalieri e Casale in sede nuova sottopassante i ponti dal c. Regina al c. Spezia ed è buona, se pure di costosa realizzazione.

Una tangenziale non autostradale progettata ad ovest è ottima per gran parte



(Scala: 1 Km = mm. 11)

del tracciato, ma difetta all'estremità meridionale puntando su La Loggia con un tronco forse superfluo data l'esistenza della Stupinigi-Vinovo-Carignano facilmente migliorabile. Sono previsti tre assi di penetrazione: il primo per il c. Venezia con viadotto tra la via Stradella e il c. Principe Oddone, c. Inghilterra, c. IV Novembre; il secondo per c. Giulio Cesare, Porta Palazzo, Porta Palatina, Palazzo di Città, Via Roma, via Nizza; il terzo, specularmente in funzione del grande traffico previsto per l'aeroporto di S. Maurizio, per Caselle Barriera di Lanzo, nuovo corso proposto, c. Ferrucci, c. Castelfidardo, c. IV Novembre.

Lo sviluppo edilizio nei limiti del Piano Regolatore vigente è contenuto mediante vincolo a zone verdi rurali di vaste aree che sarebbero ora fabbricabili; le zone residenziali previste ai margini della Città sono tutte di carattere estensivo.

Sono destinate allo sviluppo industriale le zone aderenti alla Fiat Mirafiori, all'Aeritalia e Unica, ed al gruppo Viscosa-Montecatini oltre Stura. Sono conservati senza ulteriore sviluppo i nuclei industriali esistenti nella regione Lucento-Ceronda-Dora e via Bologna Scalo Vanchiglia. All'artigianato e alla piccola industria è destinata una zona della Borgata S. Paolo e altra zona in regione Vanchiglietta tra il Cimitero e la Dora; è prevista l'abolizione delle industrie nella zona Fiat-Lingotto, da sostituirsi con abitazioni intensive e semintensive.

Sono previsti nuovi centri industriali e residenziali ai vertici di incontro delle tre tangenziali e cioè a Settimo, Rivoli, Nichelino-La Loggia e in un secondo tempo anche a Palera e Trofarello. Una zona esclusivamente residenziale è prevista al sud di Pino.

Il progetto comprende lo studio di varianti ai tracciati di varie strade del Piano Regolatore vigente ed il risanamento del centro della Città e del Borgo Dora mediante: l'allargamento delle vie Botero e Bellezia, il protendimento del c. Vercelli fino a Porta Palazzo, l'ampliamento della via Barbaroux e la formazione di portici sul lato nord di via Garibaldi. Sono inoltre progettate alcune varianti al nord ed al sud della Città come conseguenza delle strade tangenziali e di penetrazione proposte e della Sassi-Villanova; alcune di esse sono buone, altre discutibili, comunque esse rientrano essenzialmente nel futuro studio dei Piani particolareggiati.

Per la collina è proposta la destinazione della falda verso Torino a ville e parchi pubblici. Il sistema del verde progettato è nella parte piana risolto egregiamente anche con lo studio dei giardini di quartiere; zone verdi di rispetto di un chilometro di profondità sono previste esternamente alle tangenziali autostradali.

Un nuovo centro civico autonomo è progettato in località Lingotto-Mirafiori in prossimità della zona Annonaria ampliata.

Un nuovo Cimitero è previsto a sud-ovest del Borgo S. Paolo in buona posizione.

Il progetto alquanto disuguale nel valore delle soluzioni adottate è accompagnato da una relazione densa di dottrina e di ponderate idee.

(N. 15). *Progetto distinto con il motto « Nord-Sud ».*

La sistemazione ferroviaria è imperniata, come quella di molti altri progetti, sulla nuova stazione centrale di transito situata sull'area delle carceri e delle Officine ferroviarie con conseguente abolizione delle Stazioni di Porta Nuova e Porta Susa.

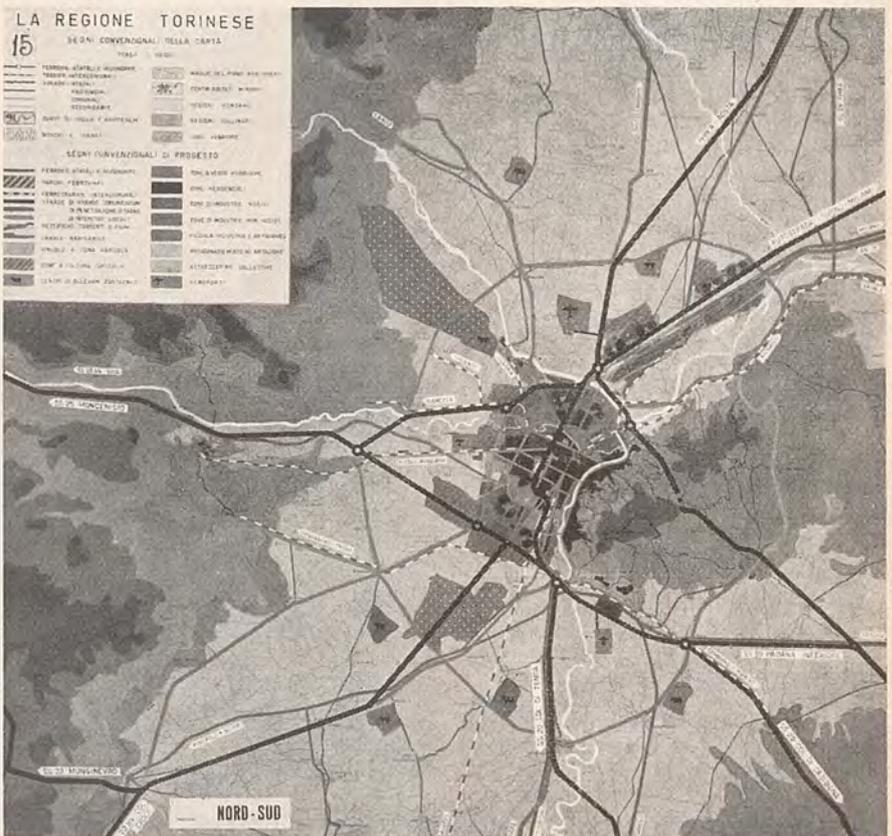
Il progetto prevede la creazione di nuovi scali di smistamento a S. Paolo, Trofarello e Torino-Stura e nuovi tronchi ferroviari al sud del Bivio Sangone per Carignano e Racconigi e al nord da Settimo per Volpiano - Ivrea - Biella (o Strambino-Biella).

Un'unica stazione per le Ferrovie Secondarie (Ciriè-Lanzo e Canavesana) e

Rivoli - Ciriè - Rivarolo - Ivrea - Biella congiungente tutti gli sbocchi delle vallate di Susa, Lanzo e Aosta;

una strada anulare di grande raggio al limite della zona di influenza diretta di Torino congiungente i centri di Cambiano, Carignano, Orbassano, Rivoli, Caselle, Volpiano, Gassino, Chieri, l'opportunità della quale è discutibile;

lo sdoppiamento della statale 10 da Villanova d'Asti verso Torino con un tronco a sud per Cambiano-Moncalieri-Sanatorio S. Luigi-Rivoli, costituente una tangenziale sud innestata alla statale 25 ed un tronco a nord che per Riva-Chieripino (traforo)-Sassi-Lungo Stura, si riunisce alla statale 11 all'autostrada di Milano servendo la zona nord della Città e le comunicazioni con Ivrea e Aosta e



Motto *NORD - SUD.*

(Scala: 1 Km = mm. 2)

per la Tranvia di Rivoli è progettata presso la nuova stazione ferroviaria centrale. Le tranvie interurbane nord sono riunite in una stazione sul corso Regina e le interurbane sud sono pure previste convergenti ad una sola stazione al Lingotto; queste due ultime stazioni sarebbero collegate lungo la via Roma sotterranea. Tutte le autolinee farebbero capo a Porta Nuova utilizzando parte della sede ferroviaria abolita.

Le comunicazioni stradali di carattere regionale sono migliorate mediante:

la trasformazione in autostrada della statale 20 sino a Carmagnola che proseguirebbe con la Bra-Carrù-Ceva come nuova camionale per Savona;

un'autostrada per Ivrea con percorso Leynì-Fogglizzo-Strambino;

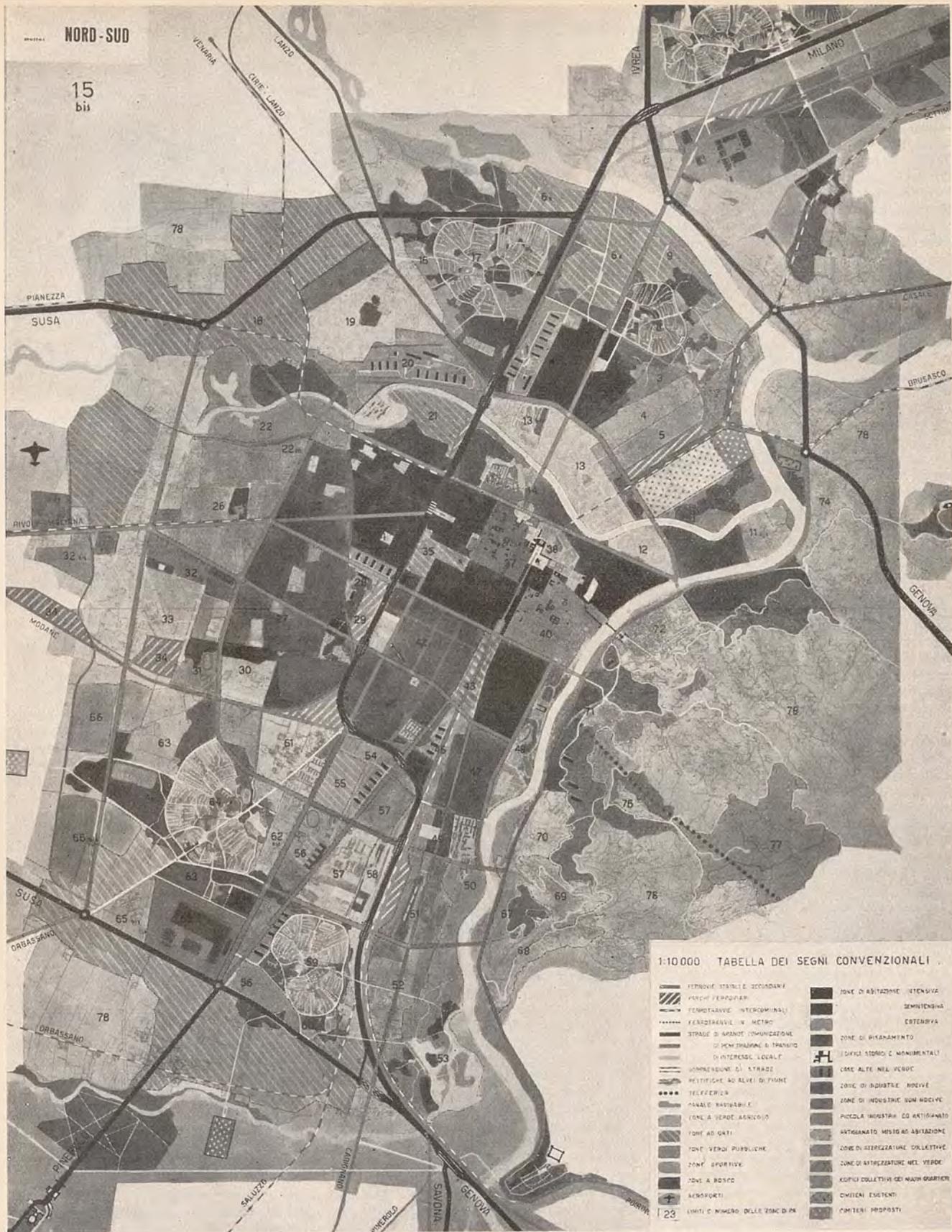
una strada pedemontana Pinerolo-

costituendo una parte della tangenziale nord alla Città;

il collegamento dell'autostrada di Milano con le statali 25 (Rivoli) e 25 bis (Alpignano) formante un secondo tratto della tangenziale nord alla Città, che utilizza un tratto della strada di Pianezza.

In merito viene osservato: che il progettato passaggio a Moncalieri, come detto per altri progetti, non è attuabile perché inserito tra la stazione ferroviaria e il Po; che l'anulare esterna non rappresenta attualmente una stretta necessità; che il nodo ovest delle tangenziali nord e sud è previsto presso Rivoli mentre sembrerebbe opportuno collocarlo più a ovest dopo l'attraversamento della ferrovia di Modane.

Le comunicazioni stradali della zona urbana sono migliorate mediante:



Motto **NORD-SUD** - Autori: Arch. Renacco - Astengo - Rizzotti.

(Scala: 1 Km = mm. 14)

una strada anulare esterna costituita al nord dalla tangenziale già accennata; ad est dai corsi Casale e Moncalieri, a sud dalla tangenziale prevista come sdoppiamento della statale 10 e collegamento con la 25, ad ovest da un tracciato Sanatorio S. Luigi, nodo di c. Francia e c. Peschiera, Barriera di Pianezza. Questa strada oltre a fungere da arteria tangenziale ai quattro lati della Città, avrebbe lo scopo di raccordare le varie direttrici e delimitare il massimo accrescimento edilizio del nucleo urbano, ma nella parte a ovest passando al nodo c. Francia c. Peschiera sarebbe di costosa attuazione dovendosi tagliare una zona già costruita;

una grande arteria di attraversamento veloce della Città nel senso nord-sud con inizio all'autostrada di Milano, prolungata oltre la Stura (nuovo ponte) sino al c. Venezia, affiancata alla ferrovia e passante con viadotto sulla ferrovia stessa tra la via Stradella e la piazza Statuto (sottopassata), poi sull'asse del c. Inghilterra sino al c. Vittorio, indi sovrapposta alla sede ferroviaria sino al c. Bramante e di qui affiancata alla ferrovia sino a Moncalieri (nuovo ponte sul Po).

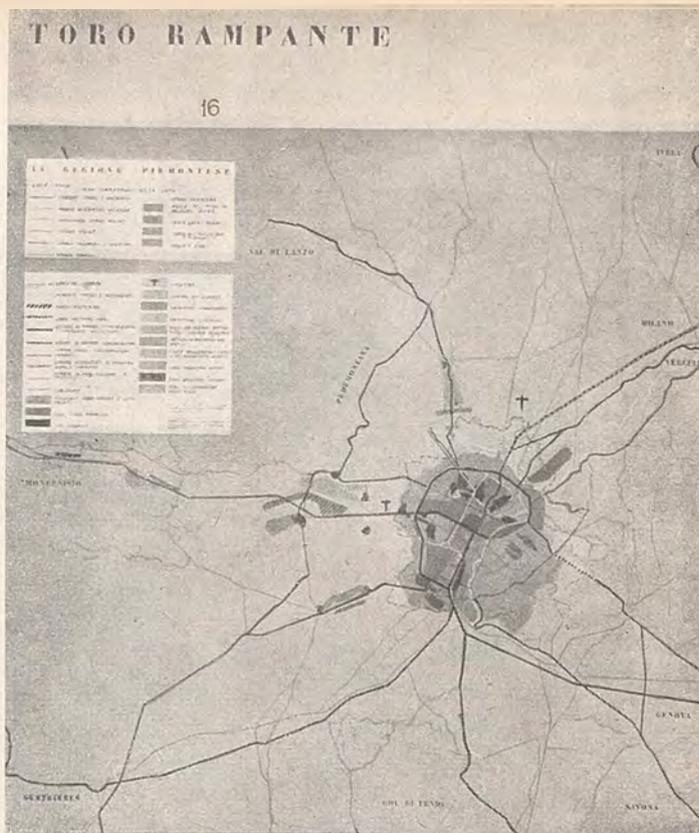
È stata rilevata la difficoltà di realizzare il tracciato proposto che, anche nei tratti affiancati alla ferrovia, dovrebbe lasciare liberi i raccordi ferroviari per le industrie, le dogane, i mercati e richiedere quindi continue e costose opere d'arte. A detta strada di attraversamento veloce è innestato un tronco rettilineo che dal c. Bramante si protende sulla sede ferroviaria abolita e poi nella via Roma ed è collegata al c. Regina mediante sottopassaggio al Palazzo e giardino Reale.

Sono considerate buone strade di penetrazione la via Nizza, il c. Unione Sovietica, il c. Francia ed il c. Giulio Cesare, mentre per la via Stradella (ritenuta insufficiente) è proposta la sostituzione con una nuova strada parallela sovrapposta alla sede della Ciriè-Lanzo già attualmente in gran parte in trincea. Nella zona collinare è prevista una strada a mezza costa utilizzante tratti di strade esistenti, la quale costituirebbe il limite superiore delle costruzioni estensive.

Lo sviluppo esterno della Città è indicato in direzione di Settimo e Brandizzo al nord e di Testona e Trofarello al sud con la costruzione di impianti industriali e di zone residenziali costituenti unità organiche.

Nuove unità organiche sono pure previste nei limiti del Piano Regolatore attuale, nelle regioni Villa Rignon, Mirafiori-Lingotto, Madonna di Campagna, Borgata Monterosa; la loro forma pare discutibile ed in qualche caso difficilmente adattabile alla situazione in atto per l'iniziata costruzione in base alle norme del Piano Regolatore vigente.

La riorganizzazione industriale oltre alle nuove zone esterne comprenderebbe lo spostamento di gran parte delle industrie situate attualmente nel nucleo urbano. La nuova posizione prevista è nella zona sud-ovest della Città, esternamente ad essa tra la Fiat Mirafiori e l'Aeronautica per le industrie meccaniche in genere, ed oltre la Stura verso Settimo per quelle moleste o nocive, nonché per quelle attualmente ubicate lungo la Dora ed a nord del c. Regina.



(Scala: 1 Km = mm. 1,5)

Motto TORO RAMPANTE - Autori: Arch. Gentili - Castelli Ferrieri - Gardella - Mucchi - Tevarotto - Zanuso - Ingg. Ferro e Provenzale.

Sono previste aree di notevole estensione per l'abitazione mista all'artigianato a nord della Dora ed a sud-ovest della Città. Sono tollerati nuclei industriali in regione Lucento-Ceronda e nella zona che si appoggia allo scalo Vanchiglia.

Dovrebbe essere riservata esclusivamente a zona residenziale commerciale tutta la parte della Città, racchiusa dall'anulare interna costituita dai corsi Tortona, Novara, Mortara, Altacomba, Lecce, Trapani, Sebastopoli, mentre la zona compresa tra le due anulari interne ed esterne potrebbe avere zonizzazione mista.

Per lo studio della zonizzazione dettagliata la Città è stata divisa in 78 zone per ciascuna delle quali è stata esaminata nella relazione la situazione di fatto (superficie, popolazione, densità, consistenza stanze, ecc.) con l'indicazione della relativa destinazione residenziale, industriale, vincolate per attrezzature collettive o del verde, verde pubblico o privato.

È progettato un centro direzionale amministrativo nella zona di Porta Susa, uno commerciale nella zona di Porta Nuova, uno sociale-culturale nella zona Piazza Castello-Via Po. La piazza d'Armi attuale viene utilizzata per creare un centro di studi scientifici (Politecnico e Facoltà Universitaria). Sono previsti un centro sanitario nella zona alta della collina e tre nuovi Ospedali in zone che attualmente ne sono prive. Sono ritenuti necessari nuovi mercati di quartiere, e un grande mercato al nord. All'Eremita è indicato un centro sportivo ed il nuovo macello è ubicato a ovest del Borgo S. Paolo.

Il porto commerciale e industriale del canale navigabile è previsto, a variazione del progetto esistente, tra la statale n. 11 e la strada di Settimo più aderente al gruppo delle attuali industrie chimiche di oltre Stura.

È previsto un aeroporto importante a Caselle ed un altro di minori dimensioni a sud di Trofarello in posizione discutibile.

Questo progetto notevole per l'omogeneità e il rigore dei criteri informativi è, accompagnato da un'ampia relazione che oltre all'illustrazione delle soluzioni generali e particolari del Piano, comprende un approfondito completo studio di zonizzazione ed un calcolo sommario della spesa da incontrarsi per la realizzazione di alcune delle opere previste.

(N. 16). Progetto distinto con il motto « Toro rampante ».

La sistemazione ferroviaria progettata comprende una nuova stazione centrale di transito nella zona delle carceri ed un grande anello ad ovest per il raccordo dei due nuovi scali merci collegati l'uno a S. Paolo e l'altro lungo la strada delle Campagne.

Sono progettate linee metropolitane per il collegamento delle ferrovie intercomunali attraverso la Città; tale programma pare attuabile in un futuro così lontano che sembra prematuro il discuterne il tracciato.

A Porta Nuova sulla sede della soppressa stazione è previsto l'impianto di altra stazione a cui dovrebbero convergere tutte le autolinee.



Motto TORO RAMPANTE.

(Scala: 1 Km = mm. 10)

Il progetto non traccia strade tangenziali in alcuna direzione, il raddoppio della statale 10 tra Villanova d'Asti e l'estremità della via Nizza non costituisce infatti una tangenziale vera e propria, ma un innesto all'asse di penetrazione nord-sud. Sono invece previste due strade: una anulare ai limiti della Città sulla sede dei grandi corsi del Piano Regolatore con il completamento dei tratti mancanti; e l'altra con il carattere di strada pedemontana collegante Pinerolo, Piossasco, Rivalta, Rivoli, Alpignano, Pianezza, Druent, S. Maurizio di dubbia necessità e che dà luogo a Rivoli ad un nodo assai complicato. Per il miglioramento delle strade esistenti è segnato lo svincolo della strada statale 20 dal centro di Carignano secondo un tracciato che contrasta con la conformazione del terreno.

Sono previsti due assi di penetrazione di cui l'est-ovest esistente (c. Francia-c. Vittorio) ed il nord-sud da costruirsi e formato dal c. Giulio Cesare deviato per piazza Marcello, via Mercadante, via Clemente, via Aosta, c. Regina e in sotterraneo da c. Regina a Porta Nuova, poi sulla sede ferroviaria abolita sino al c. Bramante e successivamente sovrapposta od affiancata alla ferrovia sino a Moncalieri. La difficoltà di attuare la seconda parte di questo asse è così notevole che praticamente è da considerarsi come irrealizzabile.

Il progetto blocca completamente la espansione edilizia vincolando a verde privato o rurale tutta la zona compresa nel Piano Regolatore e non ancora fab-

bricata. Questo vincolo è pure esteso a zone già costruite ed abitate come le regioni di Lucento-Madonna di Campagna ed è perciò da considerarsi eccessivo. Il sistema del verde è portato sino al cuore della Città, ma a prezzo della soppressione dell'edilizia esistente in vaste zone. E per contro prevista nella zona collinare una fabbricazione estensiva di troppo ampio sviluppo.

È conservata invariata la posizione delle zone industriali al Lingotto, a Mirafiori, S. Paolo, Pozzo Strada, Unica, Aeronautica, Ceronda, Madonna di Campagna, Torino-Dora, via Cigna, via Bologna, Vanchiglietta.

È previsto lo sviluppo industriale e residenziale dei centri di Rivoli, Avigliana, Condove, S. Antonino, Alpignano, Pianezza in un primo tempo e di Venaria, Borgaro, Caselle in un secondo tempo; di Orbassano, Beinasco, Giaveno in un terzo.

Le nuove zone residenziali sono appoggiate ai paesi esistenti, mentre le nuove zone industriali sono affiancate alle linee ferro-tranviarie e alle future metropolitane. I nuovi centri sono organizzati come comunità indipendenti suddivise in quartieri autosufficienti ripartiti in nuclei residenziali.

La stessa organizzazione è studiata di massima per Torino nell'ambito del Piano Regolatore attuale, con la formazione di un centro direzionale e 76 nuclei raggruppati in 26 quartieri residenziali, costituenti 11 comunità; il progetto mira a costituire in tal modo un'organizzazione pianificata della Città, dando delle inte-

ressanti indicazioni per una sua riorganizzazione strutturale e sociale.

È prevista l'attuazione del Cimitero alla Barriera di Orbassano secondo le indicazioni del Piano Regolatore vigente. Viene proposto un Centro Universitario ubicato sulle due sponde del Po nelle regioni Pilonetto e Millefonti.

Un grande aeroporto è proposto nella zona compresa tra Torino-Stura e Leyni, oltre quello dell'Aeritalia conservato.

La relazione illustra la moderna impostazione teorica cui il progetto si è adeguato e che è interessante benchè, nella forma proposta, una tale nuova organizzazione della Città appaia presentare eccessive difficoltà di pratica attuazione.

(N. 17). Progetto distinto con il motto « 45° Parallelo ».

Il progetto prevede la soppressione di Porta Nuova e di Porta Susa e la formazione di una nuova stazione ferroviaria di transito nella zona delle carceri con nuovi scali merci in regione S. Paolo e Torino-Stura.

Utilizza la sede ferroviaria abolita tra il quadrivio Zappata e Porta Nuova per la creazione di una metropolitana ad anello che prosegue per via Roma sotterranea, giardino Reale, c. R. Parco, c. Novara e c. Vigevano fino alla Stazione Dora e si affianca poi alla ferrovia da detta stazione sino al quadrivio Zappata, chiudendo così l'anello al quale farebbero capo le linee interurbane. Tale proposta non sembra accettabile per la sua sproporzione con le reali necessità e possibilità.

Il progetto prevede la soppressione dell'ultimo tratto del c. Giulio Cesare e del relativo ponte sulla Stura per far posto alla testata del canale navigabile Torino-Venezia, che viene fatta coincidere con l'alveo della Stura. Il c. Giulio Cesare viene deviato allacciandolo alla strada Comunale di Settimo.

Tale posizione del Porto Fluviale (inserito nel corso della Stura) è ritenuta idraulicamente inattuabile.

Le tangenziali sud e nord sono previste come modificazione e prolungamenti delle strade statali. La statale n. 10 a partire da Villanova d'Asti, dovrebbe tripartirsi proseguendo: al nord, nord-ovest, per il traforo del Pino, Sassi, Settimo e Ivrea, a sud-ovest per Moncalieri e Rivoli, con tracciato a sud dell'attuale strada, evitando i centri di Trofarello e Moncalieri, riallacciandosi alla statale 25; a sud per Poirino, Villastellone, None, collegandosi alla statale del Sestriere. La statale 11 e l'Autostrada di Milano sono collegate con la statale 25 al nord di Rivoli senza utilizzare la statale 25-bis e le strade di Alpignano e Pianezza; è da notarsi che il nodo di Rivoli appare eccessivamente complesso.

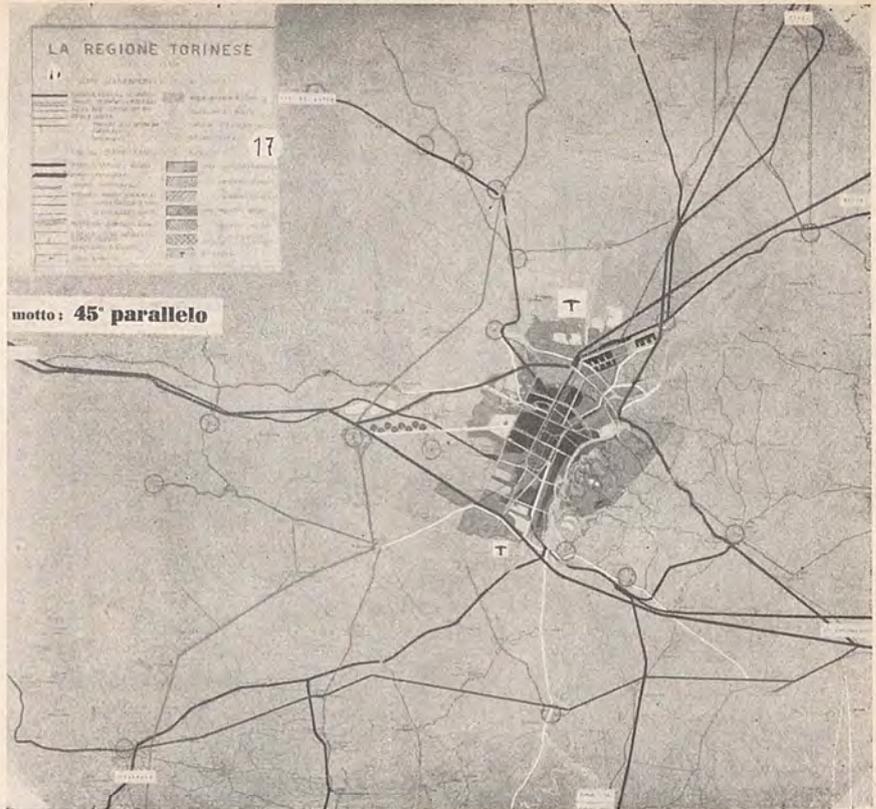
Ad ovest non è prevista una vera tangenziale, ma un collegamento delle tangenziali nord e sud utilizzando i corsi esistenti del Piano Regolatore nella parte centrale (corsi Siracusa, Trapani, Lecce, Potenza) e creando nuovi tronchi rettilinei al nord ed al sud in prosecuzione di detti corsi fino ad innestarli nelle strade di grande circolazione.

Il progetto considera tre assi stradali longitudinali per l'attraversamento della Città: ad ovest il collegamento soprade-

scritto; al centro l'asse principale per c. Venezia, c. Principe Oddone, c. Inghilterra, c. Castelfidardo e c. IV Novembre per il quale sono da richiamarsi le difficoltà già accennate in altri progetti; ad est il collegamento in gran parte esistente da Sassi per il Canale Michelotti, c. Casale, c. Moncalieri, ponte Bramante, nuova Radiale al ponte sul Po di Moncalieri. Una strada di penetrazione dal c. Regina al Lingotto è prevista lungo la via Roma con il protendimento sulla sede ferroviaria abolita e successivamente a lato della sede ferroviaria conservata.

Le zone industriali sono raggruppate e isolate da fasce verdi; quelle pesanti e nocive sono sviluppate oltre la Stura alla testata del canale navigabile, e in Città sono conservate come complesso organico solo tra Lucento e Torino-Dora, deviando la Dora al sud di tale nucleo per meglio delimitarlo e isolarlo. Le industrie meccaniche leggere sono conservate nelle zone Fiat-Mirafiori, S. Paolo, Pozzo Strada, Unica, Aeronautica, Ceronda, Vanchiglia, Lingotto. È previsto lo spostamento delle industrie rimanenti da effettuarsi gradatamente.

Lo sviluppo della Città oltre i limiti del Piano Regolatore vigente è indicato in direzione dell'Abbadia di Stura e di



(Scala: 1 Km = mm. 2)

Motto 45° PARALLELO - Autori: Arch. Albini - Astengo - Renacco - Rizzotti - Sott-Sass.



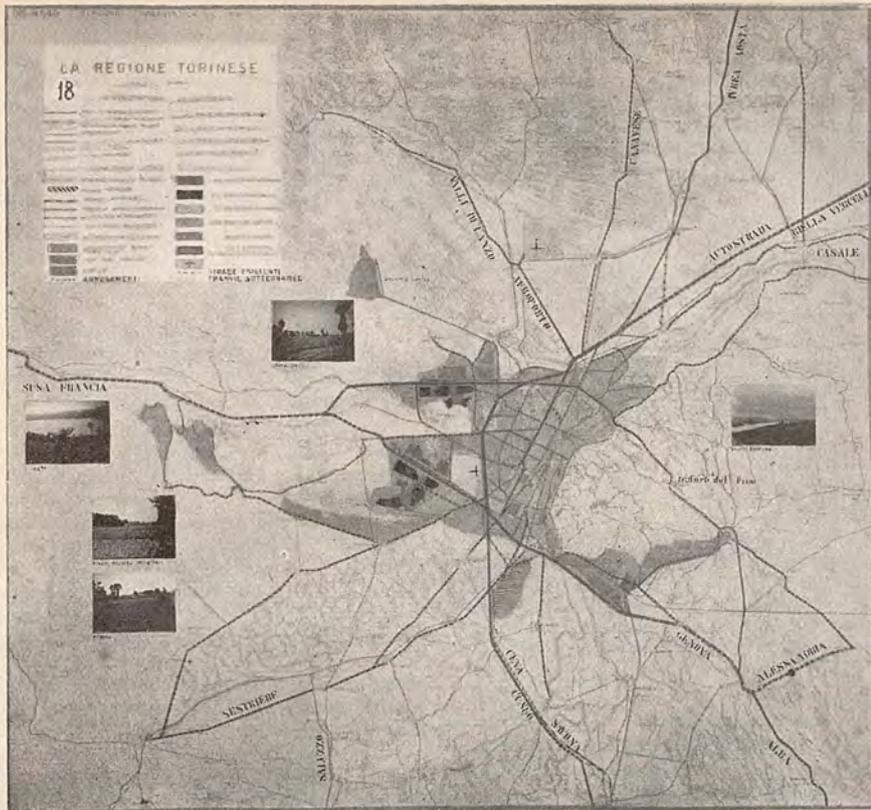
(Scala: 1 Km. = mm. 10)

Settimo, del Villaretto, e tra Rivoli ed Alpignano, conservando le industrie leggere nella zona di Collegno, Grugliasco e Rivoli.

Nell'ambito del Piano Regolatore sono costituiti nuovi quartieri autonomi residenziali in regione Mirafiori, Villa Rignon e Lucento. In tutte le zone periferiche sono riservate aree per l'attrezzatura di quartiere e la fabbricazione è in generale prevista a carattere estensivo nelle nuove unità residenziali e nei nuclei periferici esistenti da completare. Un centro regionale dovrebbe trovar posto sull'area ferroviaria di Porta Nuova, un centro commerciale a Porta Susa, un centro culturale nella zona del Teatro Regio, un centro universitario nell'attuale piazza d'Armi, un centro alberghiero sull'area ex-Stadium ed un centro di divertimenti tra l'Eremo e la Maddalena, collegato con funivia alla Città. In collina le costruzioni comprenderebbero nuovi nuclei di piccola importanza lungo una strada a mezza costa con andamento orizzontale dalla Val S. Martino, alla Valsalice, a S. Vito, alla conca sopra il Fioccardo. A monte di S. Vito potrebbe trovar posto il nuovo Ospedale.

Due Aeroporti servirebbero la Città, uno al nord di Villaretto e l'altro di discutibile ubicazione presso Nichelino.

La Commissione rileva nel progetto notevoli qualità di chiarezza e di impostazione teorica, mentre giudica discutibili alcune sistemazioni progettate per i servizi dei trasporti in comune e per l'ubicazione di alcuni centri di vita urbana.



(Scala: 1 Km = mm. 2)

Motto D.N. 187 - Autori: Ing. Manfredi - Arch. Decker - Canestri - Ing. Ressa.

(N. 18). Progetto distinto con il motto « D. N. 187 ».

La soluzione ferroviaria proposta da questo progetto è poco felice perchè pur conservando l'attuale sistemazione delle stazioni di Porta Nuova e Porta Susa, prevede una riduzione notevole dell'area del Parco Smistamento (necessario al servizio della Stazione di Porta Nuova) onde recuperarne l'area per altri usi. Anche il complicato anello ferroviario di raccordo all'ovest della Città, coincidente per un tratto con la Ferrovia di Modane, previsto in funzione della formazione dei nuovi scali merci verso Rivoli e Pianezza al servizio delle nuove zone industriali e ai relativi centri residenziali, difetta di praticità di tracciato.

È ritenuto necessario l'abbassamento del piano del ferro da c. Vittorio a c. Regina con il potenziamento di Porta Susa e in conformità di altri progetti, la creazione della linea Sangone, Carignano, Carmagnola per le direzioni di Savona e di Cuneo.

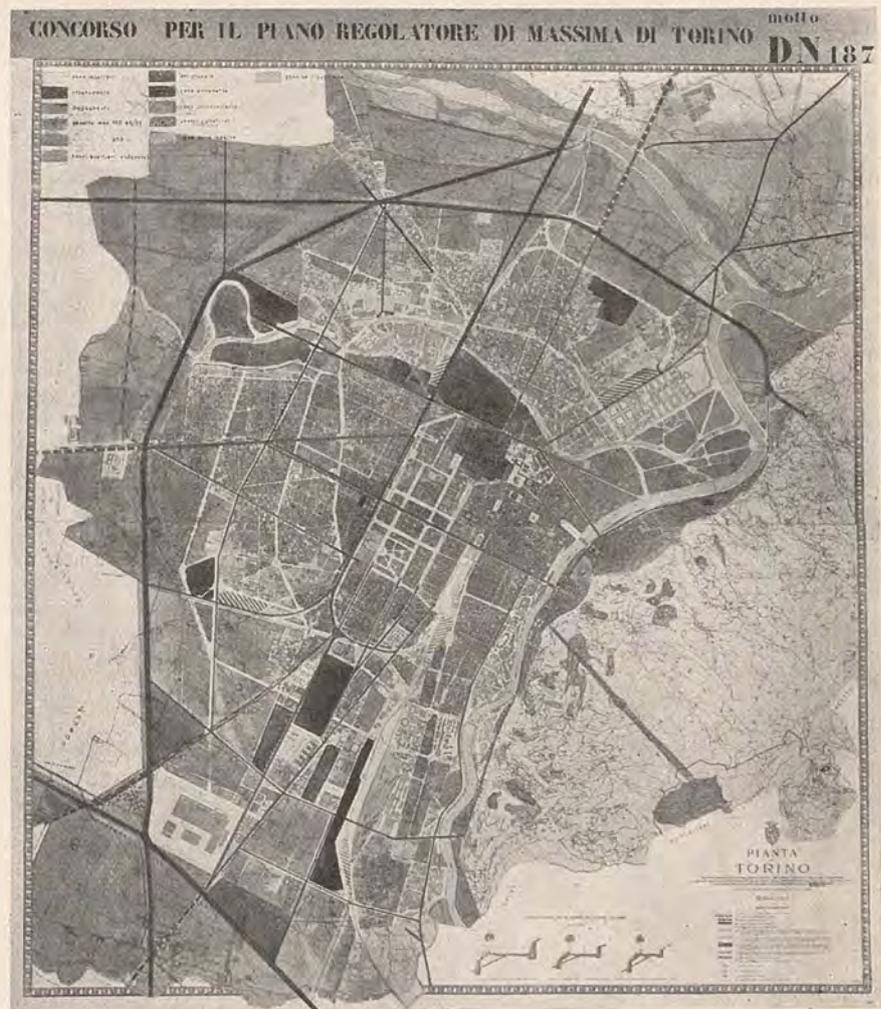
È proposta l'abolizione di quasi tutte le tranvie intercomunali: fanno eccezione la Torino-Rivoli e la Druent-Venaria, quest'ultima con un nuovo tracciato; le tranvie soppresse vengono sostituite con autolinee.

Il sistema stradale proposto comprende tre tangenziali: quella nord collegherebbe la strada Villanova-Sassi alle statali 25 e 25-bis, passando sulla sede dei corsi Taranto e Grosseto (nodo complicato), con prolungamento in rettilineo al nord di Pianezza e di Alpignano e raccordo

poco felice con il corso Regina; quella sud allaccierebbe Cambiano a Moncalieri e Rivoli ed il passaggio a Moncalieri avverrebbe a sud della statale 10, aderente al Ponte della Ferrovia in posizione praticamente sconsigliabile come già osservato per altri progetti; quella ovest assumerebbe al nord la forma di una grande spezzata di circonvallazione, con inizio all'imbocco dell'Autostrada di Milano, innesto alle nuove strade per Caselle (Aeroporto) e per Ivrea, e lambendo le Zone Aeronautica, Unica, Fiat Mirafiori si protenderebbe al sud sino a Vinovo-Carignano e Carmagnola. Manca un collegamento diretto da Sassi verso Ivrea, mentre è prevista una galleria sotto il Castello di Moncalieri per collegare direttamente il corso Moncalieri con la statale 10 attuale. In merito si richiama quanto già detto per altri progetti circa la possibilità di altra soluzione meno onerosa.

L'asse di penetrazione nord-sud è previsto con inizio dalla strada di Lanzo raccordata al c. Venezia, poi per c. Principe Oddone, c. Inghilterra, c. Castelfidardo, c. IV Novembre, con pratiche difficoltà di realizzazione per i tronchi che si affiancano e si sovrappongono alla ferrovia di Milano.

Sono previste nuove zone industriali con corrispondenti unità residenziali ai



(Scala: 1 Km = mm. 10)

lati della strada di Pianezza e nelle direzioni di Grugliasco, Rivalta e Bruino nonchè ai lati dell'asse Mirafiori-Rivoli. Il progetto esclude l'opportunità di uno sviluppo verso Settimo, prevedendo anzi col tempo lo sgombrò di tutta la zona nord della Città perchè ritenuta malsana. Sono stabiliti nuovi nuclei residenziali sulle falde collinari tra Trofarello e Chieri.

Il progetto, oltre a creare una fascia verde tutto intorno alla Città, lascia allo stato rurale le aree del Piano Regolatore attuale non costruite, ad eccezione della zona di Pozzo Strada, destinata alle Mostre ed alle manifestazioni collettive e di quella del Lingotto-Mirafiori, riservata per l'ampliamento della zona anonaria.

Considera necessario lo sfollamento e il risanamento di varie zone (specie nel vecchio centro e nel Borgo Dora) con demolizioni estese all'intero isolato e non alle sole costruzioni interne.

Sono previsti due Aeroporti a Caselle e Grugliasco.

Il progetto è alquanto sommario, specie per i nuclei urbani, interessanti alcuni concetti relativi alla politica delle aree.

\* \* \*

## CONCLUSIONI

Esaurito il particolareggiato esame dei progetti e delle relazioni relative e dopo un'approfondita discussione sulle loro caratteristiche, pregi e difetti, la Commissione, non avendo riscontrato nei progetti pervenuti qualità di preminenza e di distacco tali da giustificare l'assegnazione del 1° Premio di un milione di lire, ha stabilito di non assegnare detto premio ed ha proceduto alla formazione di una graduatoria dei gruppi di progetti di valore equivalente, ripartendo nel seguente modo la somma complessivamente messa a disposizione per premi e rimborsi spesa:

a ciascuno dei progetti distinti con i motti « Piemonte 48 » e « Nord Sud », classificati a pari merito . . . L. 350.000

a ciascuno dei progetti distinti con i motti « Ordinare e progredire » - « Torino Sud 05050 » « Dal quadrato al triangolo » - « 45° Parallelo », classificati a pari merito . . . . . L. 250.000

Rimborso spese a ciascuno dei progetti distinti con i motti « D.M.V. 1948 » e « Toro rampante » di . . . L. 125.000

Rimborso spese al progetto distinto con il motto « D. N. 187 » . . . L. 50.000

I progetti a pari merito sono elencati secondo il numero d'ordine relativo alla consegna.

Ciò stabilito il Presidente, alla presenza della Commissione, ha proceduto all'apertura delle buste suggellate contenenti il nome dei progettisti. Gli autori dei singoli progetti di cui sopra sono risultati essere:

Progetto distinto con il motto « Piemonte 48 »: Dr. Arch. Prof. LUIGI DODI, Milano (Capo Gruppo); Dr. Arch. MARIO MORINI, Milano; Dr. Arch. GIAMPIERO VIGLIANO, Settimo Torinese.

Progetto distinto con il motto « Nord Sud »: Dr. Arch. NELLO RENACCO, Torino (Capo Gruppo); Dr. Arch. GIOVANNI ASTENGO, Torino; Dr. Arch. ALDO RIZZOTTI, Torino.

Progetto distinto con il motto « Ordinare e progredire »: Dr. Ing. Prof. GIORGIO RIGOTTI, Torino.

Progetto distinto con il motto « Torino Sud 05050 »: Dr. Ing. ALDO PUTELLI, Milano (Capo Gruppo); Dr. Arch. Prof. EZIO CERUTTI, Milano; Dr. Arch. GIUSEPPE MERLO, Milano; Dr. Arch. Ing. ALBERTO MORONE, Milano; Dr. Arch. Ing. FAUSTO NATOLI, Milano.

Progetto distinto con il motto « Dal quadrato al triangolo »: Dr. Arch. Prof. ALESSANDRO MOLLI BOFFA, Torino (Capo Gruppo); Dr. Arch. Prof. CESARE PERELLI, Milano.

Progetto distinto con il motto « 45° Parallelo »: Dr. Arch. FRANCO ALBINI, Milano (Capo Gruppo); Dr. Arch. GIOVANNI ASTENGO, Torino; Dr. Arch. NELLO RENACCO, Torino; Dr. Arch. ALDO RIZZOTTI, Torino; Dr. Arch. ETTORE SOTT-SASS, Torino.

Progetto distinto con il motto « D.M.V. 1948 »: Dr. Arch. MARIO MORINI, Milano (Capo Gruppo); Dr. Arch. Prof. LUIGI DODI, Milano; Dr. Arch. GIAMPIERO VIGLIANO, Settimo Torinese.

Progetto distinto con il motto « Toro rampante »: Dr. Arch. EUGENIO GENTILI, Milano (Capo Gruppo); Dr. Arch. ANNA CASTELLI FERRIERI, Milano; Dr. Arch. IGNAZIO GARDELLA, Milano; Dr. Arch. GABRIELE MUCCHI, Milano; Dr. Arch. MARIO TEVAROTTO, Milano; Dr. Arch. MARCO ZANUSO, Milano, con la collaborazione anche degli Ingg. ANDREA FERRO e ENRICO PROVENZALE di Torino.

Progetto distinto con il motto « D. N. 187 »: Dr. Ing. GABRIELE MANFREDI, Torino (Capo Gruppo); Dr. Arch. EMILIO DECKER, Torino; Dr. Arch. GIUSEPPE CANESTRI, Torino; Dr. Ing. ALBERTO RESSA, Torino.

La Commissione nel concludere i suoi lavori ritiene proprio dovere esporre all'Amministrazione Comunale i criteri che considera utili al buon fine della elaborazione del Piano Regolatore definitivo:

1° L'opportunità che nella redazione definitiva vengano chiamati a collaborare con l'Ufficio Tecnico Comunale a ciò preposto gli Autori delle soluzioni migliori;

2° L'utilità di un'opera di revisione finale da parte di una Commissione a ciò eletta;

3° La necessità che per le soluzioni del Piano particolareggiato specialmente nelle zone di risanamento, vengano banditi dei concorsi;

4° La prudenziale opportunità che l'Amministrazione Comunale si assicuri la proprietà od almeno il diritto di prelazione su quelle aree private o demaniali che anche se non incluse nei Piani Regolatori di legge, potessero in un futuro lontano essere necessarie a modifica od incremento di quanto definito nel Piano Regolatore stesso (ad esempio le aree delle Officine Ferroviarie, Carceri, Caserme, ecc., che molti progetti prevedono come sede di una stazione centrale, dovrebbero venire « bloccate » per ogni futura evenienza);

5° L'ovvia necessità che il nuovo Piano Regolatore sia integrato da un nuovo adeguato Regolamento Edilizio ad esso aderente e che ne interpreti lo spirito e gli intendimenti.

Torino, 24 Novembre 1948.

Il Presidente della Commissione: On. Dr. GIULIO CASALINI; Il Relatore: Dr. Arch. MIDANA ARTURO; I membri della Commissione: Dr. Arch. BOTTONI PIERO, Dr. Ing. Prof. CHEVALLEY GIOVANNI, Dr. Ing. Prof. CHIODI CESARE, Dr. Ing. COCCINO ETTORE, Prof. COSMO GIAN DOMENICO, Geom. GIORSETTI DANILO, Dr. Arch. Prof. MUZIO GIOVANNI, Dr. Ing. OLIVETTI ADRIANO, Dr. Ing. QUAGLIA ANDREA, Dr. Arch. REVIGLIO NATALE, Avv. SARTORIO ENRICO.

Nota - Tutti i progetti presentati al concorso sono esposti al pubblico a Palazzo Carignano nella sede dell'Unione Culturale. I progetti non compensati dovranno essere ritirati entro il 21 Marzo 1949 presso l'Ufficio Tecnico, in caso contrario resteranno acquisiti al Comune. Le buste ch'use non ritirate saranno distrutte.

# BOLLETTINO DEI PREZZI

Non essendo possibile, data la instabilità dei prezzi attuali emettere un listino prezzi delle opere compiute, aggiornato ogni due mesi, viene emesso il solo elenco dei prezzi elementari (mano d'opera, materiali, noleggi). Per la valutazione dei costi delle opere compiute sono state pubblicate durante il 1947 ed il 1948 e continueranno a venire emesse delle schede di analisi con i prezzi unitari in bianco che il lettore potrà completare quando ne avrà necessità con i prezzi aggiornati in base al listino dei prezzi elementari. I prezzi riportati sono stati ricavati dalle informazioni avute dalle principali ditte di approvvigionamento del Piemonte.

## ELENCO DEI PREZZI ELEMENTARI NELLA CITTÀ DI TORINO NEL GENNAIO-FEBBRAIO 1949

### A — Mano d'opera (operai edili)

I prezzi sono comprensivi di tutte le variazioni sopravvenute fino al 1° Febbraio 1949. Nelle quotazioni riportate sono incluse spese generali ed utili dell'impresa.

Operaio specializzato . . . . .	L/h.	295	—
Operaio qualificato . . . . .	»	275	—
Manovale specializzato . . . . .	»	265	—
Manovale comune . . . . .	»	245	—
Garzoni dai 18 ai 20 anni . . . . .	»	220	—
Garzoni dai 16 ai 18 anni . . . . .	»	180	—

Data la scarsa richiesta di prestazioni in gare di appalto si sono stipulati contratti in economia con riduzioni anche del 15 % sui prezzi sopra elencati.

### B — Materiali

I prezzi si intendono per materiali dati a piè d'opera in cantieri posti entro la cinta daziaria esclusa la zona collinare e sono comprensivi di tutti gli oneri di fornitura gravanti direttamente sul costruttore comprese spese generali e utili dell'impresa.

I prezzi riportati nella prima colonna si riferiscono a forniture all'ingrosso effettuate direttamente presso l'ente produttore o presso l'ente autorizzato ufficialmente alla distribuzione nel caso di materiali soggetti a blocco.

I prezzi riportati nella seconda colonna si riferiscono ad acquisti al minuto presso rivenditori.

### Terre - Sabbie - Ghiaie

Ghiaia naturale del Po e della Stura (sabbione) . . . . .	L/mc.	550	—
Sabbia vagliata di fiume . . . . .	»	650	—
Ghiaiuto per c. a. vagliato di fiume . . . . .	»	650	—
Ciottoli per acciottolato . . . . .	»	900	—
Sabbione di cava non lavato . . . . .	»	300	—

### Pietre e marmi

Pietra Borgone o Perosa lavorata alla martellina fine, senza sagome o con sagome semplici di spessore non inferiore ai 10 cm. . . . .	L/mc.	60.000	—
Pietra come sopra ma di Malanaggio . . . . .	»	65.000	—
Marmo bianco leggermente venato in lastre per pedate di scale, semplicemente levigate su una faccia, su una costa e su una testa a squadra, con spigolo superiore leggermente arrotondato:			
spessore cm. 4 . . . . .	L/mq.	3.400	—
spessore cm. 3 . . . . .	»	3.100	—
Marmo come sopra per alzate, rifilate sulle coste, levigate su una faccia: spessore cm. 2 . . . . .	L/mq.	2.900	—

Marmo in lastre di dimensioni normali, semplicemente rifilate sulle coste, lucidate su di una faccia; spessore cm. 2; per pavimenti:			
Marmo bardiglio corrente . . . . .	L/mq	2.900	—
Davanzali in botticino lucidati su una faccia e per frontalino: di 3 cm. di spessore . . . . .	»	3.600	—
Ardesie per copertura 40 x 40 scantonate e forate (per sviluppo di lastra) . . . . .	»	250	—

### Leganti ed agglomerati (sacchi compresi - esclusa calce bianca)

Calce bianca in zolle (Piasco) . . . . .	L/ql.	810	890
Calce idraulica macinata tipo 100 . . . . .	»	570	600
Cemento tipo 500 . . . . .	»	870	920
Cemento tipo 680 . . . . .	»	—	—
Cemento fuso . . . . .	»	3.500	3.800
Gesso . . . . .	»	400	450
Scagliola . . . . .	»	600	—

### Laterizi ed affini

Mattoni pieni 6 x 12 x 24 a mano al mille . . . . .	L.	6.000	6.500
Mattoni pieni di ricupero (compreso le teste) al mille . . . . .	»	—	3.000
Mattoni semipieni 6 x 12 x 24 al mille . . . . .	»	5.800	6.500
Mattoni forati a due fori 6 x 12 x 24 al mille . . . . .	»	5.300	5.800
Mattoni forati a 4 fori 8 x 12 x 24 al mille . . . . .	»	6.000	6.500
Tegole curve comuni (coppi) al mille . . . . .	»	9.000	10.000
Tegole piane 0,42 x 0,25 . . . . .	»	14.000	16.000
Copponi (colmi per tegole curve) caduno . . . . .	»	—	—
Colmi per tegole piane, caduno . . . . .	»	33	38
Tavelle tipo Perret da 2,5 cm. di spessore, al mq. . . . .	»	130	150
Blocchi per c. a. con alette o fondelli per ogni cm. di spessore, al mq. . . . .	»	22	—
Blocchi forati laterizi per formazione di travi armate da confezionarsi a piè d'opera:			
da 8 cm. di spessore al mq. . . . .	»	200	210
per spessori da cm. 12 compreso in più per ogni cm. di spessore al mq. . . . .	»	24	—

### Legnami

Tavolame d'abete e larice rifilato a lati paralleli di spess. da 2 a 4 cm.			
--	--	--	--

lunghezza commerciale (4 ml.):			
prima scelta da lavoro . . . . .	L/mc.	—	35.000
seconda scelta da lavoro . . . . .	»	—	27.000
terza qualità per casseri . . . . .	»	15.000	16.500
cortame . . . . .	»	11.000	12.500
Tavolame di pioppo rifilato, spessore 4 cm. lungh. commerciale (3 ml.).			
1ª qualità . . . . .	»	—	—
Travi asciatte grossolanamente uso Piemonte; abete o larice:			
lunghezze da 4 ad 8 ml. . . . .	»	12.000	13.000
» superiori agli 8 ml. . . . .	»	13.000	14.000
Travi asciatte uso Trieste di abete o larice			
lunghezze da 4 ad 8 ml. . . . .	»	—	13.000
» superiori agli 8 ml. . . . .	»	—	14.000
Travi squadrati alla sega; spigoli commerciali; lungh. e sez. obbl.			
Abete: fino a ml. 6 . . . . .	»	—	16.000
oltre a ml. 6 . . . . .	»	—	18.000
Larice: fino a ml. 6 . . . . .	»	—	17.000
oltre a ml. 6 . . . . .	»	—	19.000
Murali in abete o larice di sezione da 5 × 7 a 10 × 10, lungh. comm. . . . .	»	16.000	—
Tondi in abete o larice fino a ml. 6	»	8.000	—
Legnami compensati, levigati su di una faccia. Pioppo tre strati			
spessore mm. 3 . . . . .	L/mq.	350	—
» » 4 . . . . .	»	470	—
» » 5 . . . . .	»	550	—
» » 6 . . . . .	»	650	—
Pioppo cinque strati:			
spessore m. 5 . . . . .	»	968	—
» » 6 . . . . .	»	700	—
» » 8 . . . . .	»	500	—
» » 10 . . . . .	»	603	—
Perlinaggio in larice da 25 cm. . . . .	L/mq.	605	—

### Metalli e leghe

Ferro tondo omogeneo per c. a. da mm. 15 a 30 . . . . .	L/kg.	88	95
da 8 a 14 mm. . . . .	»	94	—
da 5 7 mm. . . . .	»	97	—
Ferro tondo semiduro per c. a. da mm. 15 a 30 . . . . .	»	93	100
Travi I. N. P. mm. 200-300 (base) . . . . .	»	91	90
Ferri a L - T - Z spigoli vivi o arrotondati . . . . .	»	95	100
Ferro piatto di dimensioni 8-130 spessore 30-40 (base) . . . . .	»	92	100
Lamiere nere di spessore inferiore ai 4 mm. (base) . . . . .	»	130	150
Lamiere zincate da 4 a 5/10 mm. . . . .	»		
compreso . . . . .	»		
da 6 a 10/10 mm. compreso . . . . .	»	270	300
da 10 a 15/10 mm. compreso . . . . .	»		

### Vetri

(in lastre di grandezza commerciale)

Vetri lucidi semplici spessore 1,6 - 1,9	L/mq.	630	350
Vetri lucidi semidoppi » 2,7 - 3,2	»	1.050	1.200
Vetri lucidi doppi (mezzo cristallo) . . . . .	»		
spessore 4,0 - 4,5 . . . . .	»	2.200	2.600
Vetri stampati . . . . .	»	1.080	1.100
Vetri rigati pesanti da lucernario . . . . .	»	1.250	1.350
Vetri retinati . . . . .	»	1.820	2.000

### Gres

Tubi in gres a bicchiere:			
Ø interno 8 cm. . . . .	L/ml.	600	650
» » 10 » . . . . .	»	800	850
» » 12 » . . . . .	»	900	950
» » 15 » . . . . .	»	1.100	1.150
Curve Ø 8 . . . . .	L/cad.	510	580
» 10 . . . . .	»	880	930
» 12 . . . . .	»	900	950
» 15 . . . . .	»	1.100	1.150
Sifoni con o senza ispezioni:			
Ø 8 . . . . .	»	1.400	1.500
» 10 . . . . .	»	2.100	2.200
» 12 . . . . .	»	2.900	3.000
» 15 . . . . .	»	3.200	3.300

Piastrelle in gres rosso 7,5x15 spessore 1 cm. . . . .	L/mq.	650	700
--	-------	-----	-----

### Manufatti in cemento

Tubi in cemento per cm. di diametro . . . . .	L/m.	17	19
Piastrelle in cemento unicolori 20 × 20 spessore cm. 2 . . . . .	L/mq.	400	420
Piastrelle in graniglia normale con scaglie di marmo fino a cm. 1,5; 20 × 20 spessore cm. 2 . . . . .	»	500	520
Piastrelle a scaglia grossa fino a 3 cm. . . . .	»	800	900
Pietrini di cemento . . . . .	»	700	750

### Materiali speciali

#### agglomerati in cemento e amianto

Lastre ondulate da 6-6,5 cm. di spessore, 0,97 × 1,22 . . . . .	L/cad.	480	—
Colmi per dette (ml. 0,35 × 0,97) . . . . .	»	220	—
Lastre alla romana 5-6 cm. 0,57 × 1,22 . . . . .	»	300	—
Tirafondi da 11 cm. . . . .	»	25	—
Tirafondi da 9 cm. . . . .	»	23	—
Lastre piane spess. 6 mm., da 1,20 × 1,20 × 6 . . . . .	»	548	—

TUBI ETERNIT per fognatura				PEZZI SPECIALI				
Øm/m	ml. 1	ml. 2	ml. 3	Curve aperte o chiuse	Braghe semplici	Giunti a squadra	Paralleli	Sifoni Torino
80	285	540	770	180	340	320	245	775
100	370	700	1000	230	445	380	305	990
125	445	855	1215	265	485	450	360	1115
150	535	1020	1460	340	595	575	450	1260
200	810	1545	2210	520	900	680	590	1620
250	1060	2020	2280	665*	1260	1350	1010	2880
300	1435	2745	3915	845*	1765	1530	1260	3420

\* tali prezzi sono per curve aperte; per curve chiuse sono rispettiv. 720 e 900

CANNE FUMARIE				PEZZI SPECIALI			
Øm/m	ml. 1	ml. 2	ml. 3	Curve aperte o chiuse	Braghe semplici	Paralleli	Raccordi retti e obliqui
60	200	370	530	140	235	180	215
100	295	565	805	190	335	245	325
150	390	745	1060	250	460	340	450
200	515	985	1405	380	665	450	610

CANNE FUMARIE				PEZZI SPECIALI			
Sezioni cm.	ml. 1	ml. 2	ml. 3	Manicotti	Curve aperte o chiuse	Paralleli	Raccordi retti e obliqui
10 × 10	290	580	870	95	240	325	415
20 × 20	580	1160	1740	145	415*	700	775
30 × 30	1165	2330	3495	215	575*	830	970

\* tali prezzi sono per curve aperte; per curve chiuse sono rispettiv. 430 e 665.

Nota: Sui prezzi dei materiali indicati nelle tabelle si applichi lo sconto del 25%.

### Agglomerati speciali

#### SACELIT

Tipo non intonato:

spessore 10 m/m	—	L/mq.	326
» 15 »	—	»	408
» 20 »	—	»	455
» 25 »	—	»	510
» 35 »	—	»	619
» 50 »	—	»	798

Tipo intonato:

spessore 15 m/m	—	L/mq.	590
» 20 »	—	»	635
» 25 »	—	»	690

Per acquisti all'ingrosso riduzione fino al 40%.

### Piastrelle ceramiche

Piastrelle ceramiche bianche 15 × 15 liscie (porcellana) . . . . .	L/mq.	1.700	1.800
--	-------	-------	-------

Piastrelle in terra smaltata tipo Sas-  
suolo: 15 x 15 . . . . . L/mq. 1.400 1.450

### Serramenti in legno

Telaio per finestre e porte balcone a due o più battenti fissi e apribili, di qualunque dimensione dello spessore di 50 mm. chiudentesi in battuta o a gola di lupo, con modanature, incastrati per vetri, rigetto acqua incastrato e munito di gocciolatoio, con telarone di 6-8 cm. e provvisti di robusta ferramenta con cremonese in alluminio anche cromato e bacchetta incastrata, compreso l'onere della assistenza alla posa del falegname, misura sul perimetro del telaio, esclusa la verniciatura: in larice o castagno di 1<sup>a</sup> qualità . . . . . L/mq. 3.300 3.700

Telaio c. s. in legno rovere nazion. . . . . » 4.150 4.550

Porte tipo pianerottolo per ingresso alloggi in mazzetta e con chiambrana in legno rovere nazionale a uno o a due battenti con pannelli massicci, lavorate secondo disegno della Direzione Lavori, con montanti e traverse dello spessore di 50 mm. e robusto zoccolo, complete di ferramenta, cerniere di bronzo, serratura a blocchetto cilindrico tipo Yale con tre chiavi, maniglie e pomi in bronzo e saliscendi incastrati, lavorazione finita per verniciatura a stoppino sulla faccia esterna (vernic. esclusa) compreso l'onere d'assistenza alla posa del falegname; misure sui fili esterni del telarone della chiambrana . . . L/mq. 5.800 6.500

Id. id., ma con pannelli doppi in compensato di 7 mm. di spessore con ossatura cellulare . . . . . » 6.300 7.000

Porte a bussola su telaio con cornice coprigiunto in rovere nazionale ad un solo battente con pannelli a vetro o in compensato a uno o più scomparti, e zoccolo con pannelli doppi in compensato di 7 mm. di spessore con ossatura cellulare, con cornice e regolini per fissaggio vetri, lavorate secondo disegno della Direzione Lavori a doppia facciata con montanti e traverse dello spessore di 50 mm. complete di ferramenta, cerniere in bronzo, serratura a blocchetto cilindrico con tre chiavi, maniglie e pomi in bronzo, lavorazione finita per verniciatura a stoppino nelle due facciate (vernicatura esclusa) compreso l'onere dell'assistenza alla posa del falegname, esclusa la fornitura dei vetri, misure sui fili esterni delle cornici ed escluso eventuale imboassaggio da compensare a parte a seconda del tipo . . . » 5.700 6.300

Sovraprezzo in aumento (o in diminuzione ai serramenti dei numeri precedenti per ogni 5 mm. di aumento (o di diminuzione) dello spessore . . . . . » 6% —

Diminuzione di prezzo ai serramenti dei numeri precedenti se al posto di rovere nazionale verrà impiegato larice nostrano o castagno . . . » 22% —

Aumento di prezzo ai serramenti dei numeri precedenti se al posto di rovere nazionale verrà impiegato:

a) - larice America . . . . . » 40% —

b) - rovere di Slavonia . . . . . » 40% —

c) - noce . . . . . » 70% —

Porte interne in legno a due battenti dello spessore di 40 mm. a pannelli in legno con modanature, con chiambrane, controchiambrane e imboassaggio, robusta ferramenta, saliscendi incastrati, serrature con chiavi, maniglie in alluminio a piè d'opera, ma con l'onere dell'assistenza alla posa, esclusa verniciatura (misurato sui fili esterni chiambrana, aggiungendo sviluppo di controchiambrana e imboassaggio):

in abete . . . . . L/mq. 2.850 3.400

in pioppo . . . . . » 2.850 —

Porte interne come descritte sopra ma a pannelli di vetro con regolini vetri esclusi (misura c. s.) abete . . . » 2.900 3.100

Porte interne s. c. pioppo . . . . . » 2.900 —

Gelosie scorrevoli in larice nostrano spessore 5 cm. complete di robusta ferramenta compreso l'onere dell'assistenza alla posa in opera esclusa verniciatura, misurate sullo sviluppo del telaio della finestra . . . » 4.700 4.900

Gelosie in rovere nazionale per finestre e porte balconi su pollici a muro, dello spessore di 50 mm. con palette spessore 11 mm. quasi con palette a esse 11 mm. quasi tutte fisse, salvo poche mobili con opportuna ferramenta, chiudentesi a gola di lupo con spagnoletta in ferro per chiusura, compreso l'onere dell'assistenza alla posa del falegname, esclusa la verniciatura . . . . . » 4.650 4.850

Id. id. come al precedente ma anziché su pollici a muro, in mazzetta con cornici di coprigiunto . . . . . » 4.900 5.900

Gelosie scorrevoli in rovere nazionale per finestre e porte balcone dello spessore di 50 mm. con palette spessore 15 mm. chiudentesi a gola di lupo con robusta ferramenta e rotelle di scorrimento su cuscinetti a sfere compreso l'onere dell'assistenza alla posa del falegname, esclusa la verniciatura . . . . . » 5.300 5.700

Persiane avvolgibili in essenza idonea con stecche sagomate di spessore non inferiore a 13 mm. collegate con treccia metallica, compresi guide in ferro ad U tinteggiate con una mano antiruggine, rulli, carrucole, cinghia, arresta cinghia, e ogni altro accessorio a piè d'opera con l'onere dell'assistenza alla posa, esclusa verniciatura (misurato sullo sviluppo del telo)

in legno di pino del Nord . . . . . » — 3.200

in legno di abete scelto . . . . . » — 2.500

Persiane come sopra ma fornitura del solo telo completo di ganci

in legno di pino del Nord . . . . . » — 2.600

in legno di abete scelto . . . . . » — 1.900

Apparecchi a sporgere per dette . . . . . » — 850

### Apparecchi igienici sanitari e accessori

Lavabi in ceramica 50 x 40 . . . . . L/cad. — 4.600

» » » 58 x 43 . . . . . » — 5.000

» » » 64 x 46 . . . . . » — 5.350

» » » 58 x 43 . . . . . » — 5.900

Lavabi a colonna in porcellana 64 x 40 . . . . . » — 24.000

Rubinetti a collo di cigno per lavabi (cromati) da 8/8" . . . . . » — 800

Rubinetti id. c. s. da 1/2" . . . . . » — 900

Pilette di scarico per lavabi con catena e tappo, da 3/4" . . . . . » — 400

Pilette id. c. s. da 1" . . . . . » — 470

Mensole per lavabi da 35 cm. smaltate	L/cad.	—	500
Mensole id. c. s. da 40 cm.	»	—	—
Lavabi a canale in graniglia; con schienale in graniglia, sostegni in cemento; lungh. ml. 1; largh. ml. 0,50; profondità 25 cm. a due posti	»	—	3.000
Lavabi id. c. s. lungh. 1,50 a tre posti	»	—	11.000
Lavabi id. c. s., lungh. ml. 2,50 a cinque posti	»	—	19.000
Vasi all'inglese in ceramica	»	—	7.500
Vasi all'inglese in porcellana	»	—	8.500
Vasi all'inglese in porcell. di lusso	»	—	10.000
Vasi ad aspirazione con cassetta a zaino	»	—	—
Sedili per vasi all'inglese con coperchio, legno di faggio	»	—	1.500
Sedili id. c. s. senza coperchio	»	—	1.000
Vasi alla turca in porcellana 55 x 65	»	—	7.500
Vasi alla turca in graniglia 60 x 75	»	—	2.500
Cassette di cacciata da l. 10 in ghisa complete di rubinetto a galleggiante e catena	»	—	3.800
Tubi di cacciata in acciaio zincato	»	—	—
Orinatoi a parete in porcellana 36 x 28 x 47	»	—	18.000
Orinatoi con pedana 150 x 60 in graniglia	»	—	—
Spandiacqua in ottone per detti	»	—	700
Griglie in ottone per detti	»	—	10.000
Bidet normali in porcellana	»	—	—
Bidet di lusso in porcellana	»	—	—
Vasche da bagno in ghisa smaltata internamente, da rivestire, 170 x 70	»	—	—
Vasche id. c. s. a due bordi tondi	»	—	—
Gruppi bagno con doccia a telefono	»	—	—
Gruppi bagno senza doccia a telefono	»	—	—
Pilette sfioratore per scarico vasca	»	—	—
Lavelli in gres porcellanato ad una vasca, 60 x 40 x 20	»	—	10.000
Lavelli id. c. s. a 2 vasche 90 x 45 x 21	»	—	19.000
Lavelli id. c. s. a 2 vasche 110 x 45 x 21	»	—	21.000
Lavelli in graniglia con colapiatti 120 x 45	»	—	—
Id. c. s. 100 x 45	»	—	—
Id. c. s. 80 x 45	»	—	—

#### Pavimenti in legno (in forniture)

Tipo a spina di pesce spess. 23 mm. (escluso listellaggio di sostegno):			
in frassino	L/mq.	—	1.800
in castagno	»	—	2.600
in rovere nazionale	»	—	2.650
in faggio evaporato	»	—	2.800
in rovere di Slavonia	»	—	3.100

#### Pavimenti in brevetti speciali

Pavimenti in sughero in opera:			
spessore 4 mm. colore chiaro (esclusa lucidatura)	»	—	1.800
spessore 6 mm. colore chiaro (esclusa lucidatura)	»	—	2.220
Pavimenti in gomma (in forniture) colore rosso verde e nero			
spessore 4 mm. con rovescio a celle (spessore totale 8 mm.)	»	—	4.700
Pavimenti in linoleum (in opera, compresa rasatura sottofondo con materiale solfomagnesiaco)			
3 mm. di spessore tipo corrente	»	2.200	2.500

#### Prezzi dei noleggi

Noleggio di un carro a un cavallo con conducente, all'ora	L./ora	—	300
c. s. con due cavalli e conducente	»	—	550
Autocarro fino a 30 q.li con conducente, alla giornata	L.	—	8.800
Maggiorazione per rimorchio, alla giornata	»	—	5.000
Autocarro fino a 60 q.li, alla giornata	»	—	15.000
Maggiorazione per rimorchio, alla giornata	»	—	6.000

#### Lavori in ferro

Serramenti per lucernari di copertura a a shed, capriate ecc. per vetrate in serie con scomparti di vetri da cm. 50-70 circa, formati con profilati comuni a spigoli vivi e intelaiature con ferri di grossa orditura, gocciolatoi in lamierini piegati da forte spessore, cerniere di sospensione in ghisa con attacchi e squadre per i comandi meccanici, squadrette fermavetri ed accessori vari, peso complessivo medio di circa Kg. 23; lavorazione, assistenza alla posa e coloratura con una mano di antiruggine	L./Kg.	40	—
Serramenti apribili a battenti o a bilico formati da profilati comuni di piccole e medie dimensioni, scomparti vetri circa cm. 50 x 50 o analoghi, con il 40% di superfici apribili di qualsiasi peso, misura e dimensione, comprese cerniere ed accessori, ma escluse apparecchiature d'apertura; lavorazione, assistenza, posa e una ripresa di antiruggine	»	53	—
Porte a battenti, pieghevoli a libro, scorrevoli formate da profilati comuni di piccola e media dimensione con scomparti a vetri di circa cm. 50 x 50 o analoghi e zoccolo in lamiera rinforzata di qualsiasi peso, misura e dimensione, escluse serrature e parti meccaniche di comando, ma comprese cerniere ed access.; lavorazione ecc. C. S.	»	58	—
Cancelli comuni costituiti da elementi di ferro tondo, quadro, esagono; con zoccolo in lamiera rinforzata, di qualsiasi peso, misura e dimensione, escluse serrature ma comprese cerniere ed accessori; lavorazione ecc. C. S.	»	40	—
Strutture metalliche per piani di scorrimento gru, grandi orditure, intelaiature varie, tralici o pilastri, il tutto di tipo a orditura semplice, resi montati in opera; lavorazione			
a) lavorazione saldata	»	39	—
b) lavorazione chiodata	»	40	—
Ringhiere in tubo in ferro tipo semplice senza curve ed a lavorazione saldata, peso circa Kg. 10/mc. rese in opera, esclusa fornitura del materiale	»	60	—
Idem come sopra, ma con profilati normali e ad elementi formanti disegni semplici, peso circa Kg. 20/ml.; lavorazione	»	50	—
Supplemento alle 2 voci precedenti per ringhiere in monta per scale	»	20%	—

Direttore responsabile: **AUGUSTO CAVALLARI - MURAT**

Autorizzazione con Decreto Prefettizio N. 1125 S.T. del 4 Febbraio 1947

Casa Editrice: **DITTA FRATELLI POZZO** della Fratelli Pozzo, Salvati, Gros Monti & C. - Poligrafiche Riunite S. p. A. - Torino

Amministratore Delegato: Col. Domenico Canonica