

Concorso per il piano regionale di Torino

B49d/1 ►

Riassunto della relazione

Premesse

Gli autori, nella convinzione che a «ogni ragionata e coerente applicazione urbanistica, esercitata su di un determinato intorno geografico, non può andare disgiunta dai principi teorici e metodologici che ne hanno presieduto la concezione e guidata la formulazione», espongono all'inizio della relazione alcuni concetti e problemi generali. Partendo dalla definizione stessa di **piano regolatore urbano** essi dichiarano di aver abbandonato la concezione puramente geometrico-spaziale dei vecchi piani regolatori il cui scopo era di «prefigurare rigidamente un ipotizzato sviluppo totale massimo della città, prevedendo lottizzazioni, entro le quali sarebbero stati costruiti edifici, se

e quando li si avesse in seguito voluti attuare».

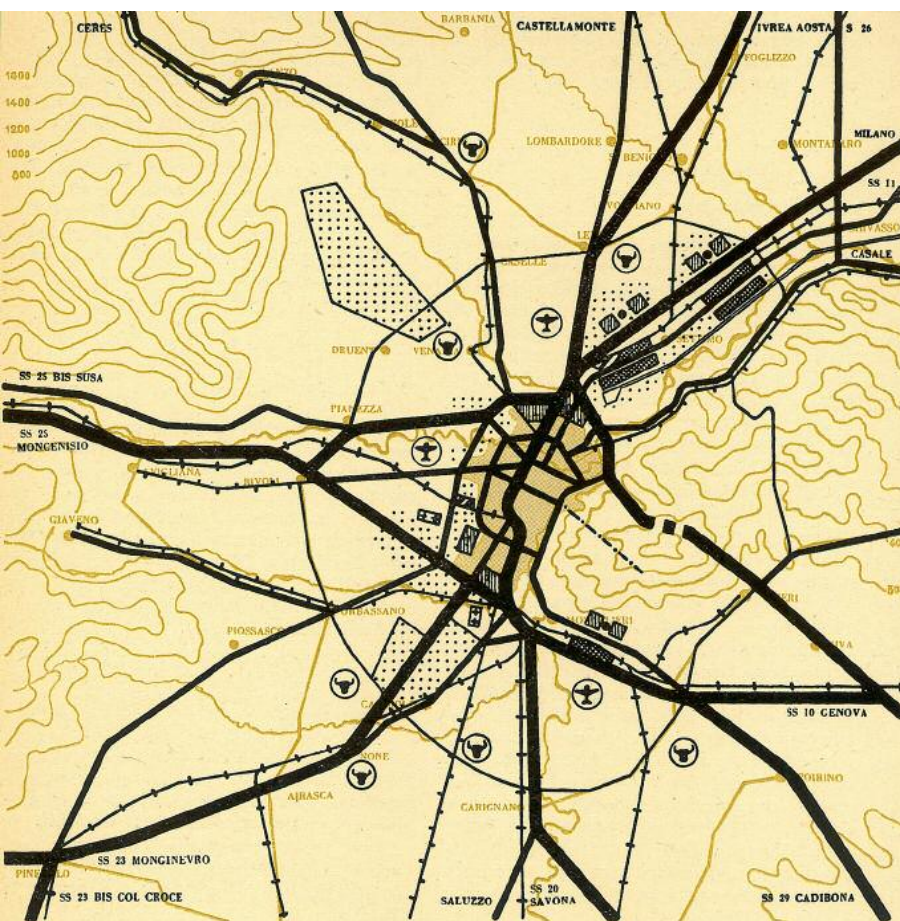
Riconoscono in questa impostazione difetti di limitazione, di staticità e di scarsa validità, e ritengono di poterli superare con una nuova concezione urbanistica che essi definiscono «organica, elastica e positiva»:

organica, in quanto essa considera la città unitariamente nella sua complessità, nel suo divenire e come somma ad associazione di elementi proporzionati alla vita associativa degli abitanti;

elastica, in quanto il piano generale deve proporre le linee d'insieme, la trama entro cui saranno tracciati i futuri sviluppi che verranno via via progettati mediante piani particolareggiati, da studiarsi in vista della realizzazione a completamento del piano generale;

positiva, perché il piano non prevede unicamente dei vincoli (azione negativa) ma, per essere valido, deve presupporre una continua azione politica ed economica che ne promuova la realizzazione e che coordini le opere nel tempo e nello spazio.

Schema del piano
della zona d'influenza
Riduzione dalla tavola
1:50.000



I problemi e gli scopi del piano regolatore cittadino sono precisati nei seguenti termini:

- 1 *sfollamento delle abitazioni affollate e sovraffollate*, per riportare le abitazioni ora affollate e sovraffollate al grado di affollamento 1 (una persona per stanza);
- 2 *riorganizzazione delle aree industriali*, ora inadatte, insufficienti e non concatenate, mediante zone industriali attrezzate;
- 3 *organizzazione dell'espansione cittadina*, con successive formazioni di nuovi quartieri e di unità organiche a carattere industriale;
- 4 *riorganizzazione dei quartieri cittadini*, mediante lo sfollamento, il risanamento, il completamento dei lotti compromessi e l'integrazione dei quartieri mediante attrezzature collettive;
- 5 *riorganizzazione delle comunicazioni*.

«Queste cinque operazioni si compenetrano e mutuamente si condizionano; *anche se analizzate ed illustrate separatamente, esse dovranno pur sempre ritenersi simultanee*: la loro sintesi forma quel tutto unico che è il nuovo organismo urbano, frutto ed esito finale delle trasformazioni proposte».

Il piano cittadino è infine integrato dal piano della zona d'influenza cittadina il quale propone essenzialmente:

- a *per l'agricoltura*, l'istituzione di zone ortofrutticole e la creazione di centri di allevamento zootecnico;
- b *per l'industria*, l'istituzione di zone industriali attrezzate in collegamento colle nuove unità residenziali;
- c *per il traffico*, il riordino delle grandi linee di comunicazione;
- d la istituzione di una *zona verde di cintura* (orti e boschi) per una netta delimitazione del perimetro del concentrico.

Soluzioni generali del piano

A Il piano delle grandi comunicazioni

1. Comunicazioni stradali

Le principali proposte sono:

In sede regionale:

- a) L'autostrada Torino-Savona.
- b) La direttissima Torino-Ivrea, via Leiny-Fogizzo-Strambino.
- c) La *Pedemontana* di arroccamento collegante le imboccature delle valli, con il completamento di tronchi stradali esistenti.

Nell'interno del capoluogo:

- a) Due nuovi allacciamenti della Padana inferiore (S. S. 10) a sud e a nord della città, entrambi con inizio da Villanova. Il primo (lung. km. 20) parallelo alla ferrovia di Genova evita gli attraversamenti congestionati di Trofarello e Moncalieri, lambisce la zona industriale Fiat-Mirafiori e prosegue direttamente su Rivoli (km. 14) dove immette nella S. S. n. 25 per Susa. Il secondo (lung. km. 20), di complemento al precedente, attraversa il Pino e serve il settore settentrionale della città e la futura zona industriale da Stura a Settimo.
- b) L'impianto di una *anulare* a grande raggio attorno alla città, quale completamento delle reciproche comunicazioni fra i centri satelliti della città (sviluppo dell'anulare km. 97).

Nel capoluogo:

- a) *Anulare esterna.* Essa ha il triplice compito di raccordare fra loro le direttrici confluenti su Torino, delimitare nettamente la dimensione futura del concentrico e fungere da arteria di scorrimento tangenziale. L'anulare si vale di tratti esistenti, completata da nuovi tronchi.
- b) *Arteria di attraversamento veloce nord-sud della città.* L'impianto di questa arteria è indispensabile, perché attualmente la città di Torino, ben servita da corsi trasversali, non offre la possibilità di un veloce attraversamento longitudinale, sia per il traffico locale, sia per quello di transito. L'attraversamento attua il collegamento rapido fra le direttrici che convergono a sud con il fascio di comunicazioni che convergono a nord. Esso infine costituisce una doppia linea di penetrazione nel cuore del concentrico, con provenienza dal nord e dal sud. Quest'arteria, vitale per Torino, è stata risolta con un tracciato particolarmente economico ed efficiente, che, evitando qualsiasi demolizione, in parte si affianca ed in parte si sovrappone all'attuale sede ferroviaria. L'arteria, che verrebbe a costituire la spina dorsale del traffico veloce di transito e di penetrazione, è attraversata con incroci selezionati a più livelli, ed opportunamente intervallati, in modo da permettere l'irrorazione dal collettore longitudinale ai principali condotti trasversali della città. L'opera è della lunghezza di circa 13 km. e sfrutta situazioni particolarmente favorevoli dell'attuale tracciato ferroviario. Essa lambisce il nucleo centrale cittadino e può essere ritenuta come l'asse baricentrico maggiore della città futura. Più diffusi dettagli dell'opera, che è stata dagli autori analizzata e progettata in tutti i particolari, sono illustrati nell'allegato n. 2 del quale si riportano alcuni stralci e nel quale è stato pure fatto un confronto tecnico ed economico con altre possibili proposte.
- c) *Nodi di innesto.* Fissati i tracciati dell'anulare esterna e dell'attraversamento veloce, sono stati risolti i nodi di innesto delle 15 direttrici di traffico convergenti su Torino. Le quattro direttrici sud (la S.S. n. 103, la 29, la 20 e la 23) vengono via via inserite nella grande arteria di attraversamento veloce, mediante incroci selezionati. Le quattro direttrici nord (la S.S. n. 11, l'Autostrada, la proposta strada per Ivrea e la Canavesana) si dipartono da un unico nodo sul quale fa capo l'arteria di attraversamento veloce. Le altre 7 direttrici si innestano via via sull'anulare esterna.
- d) *Strade di penetrazione.* Oltre all'attraversamento veloce, che costituisce contemporaneamente una doppia linea di penetrazione, svolgono tale funzione, per gli altri settori, le seguenti strade cittadine: via Nizza, corso Stupinigi, strada di Orbassano, corso Francia, corso Peschiera, nuova via di Lanzo, corso Giulio Cesare, corso Regio Parco, corso Belgio. Queste strade conducono dall'anello periferico al centro-città ed immettono sia sul collettore longitudinale, sia sulle trasversali principali.
- e) *Anulare interna.* È prevista la costituzione di una anulare interna, concentrica all'anulare esterna, sulla quale vengono ad attestarsi le varie vie radiali di penetrazione. L'anulare interna si vale dei corsi già esistenti, salvo rettifiche ed alcuni nuovi tronchi di raccordo.

L'anulare interna separa in modo netto la città in due zone:

- la fascia compresa fra anulare esterna ed interna entro la quale sorgeranno i nuovi quartieri residenziali e sussisteranno zone industriali o miste, e
- la zona racchiusa dall'anulare interna, che avrà carattere puramente residenziale ed amministrativo.

In base a tale separazione funzionale l'anulare interna diviene arteria fondamentale di scorrimento per le comunicazioni reciproche fra zone residenziali e zone di lavoro interne alla città.

- f) *Longitudinali principali.* Oltre alla grande arteria di attraversamento veloce è prevista una seconda arteria longitudinale per il traffico locale, autocarri esclusi. Essa è costituita da un tronco di penetrazione che collega la grande arteria di attraversamento, dall'incrocio con corso Bramante a Porta Nuova, e di qui prosegue per via Roma. A piazza Castello, di fronte a Palazzo Madama, verrebbe costruita una rampa di discesa che, sottopassando il Palazzo Reale immetterebbe in corso Regina, realizzando in tal modo una continuità longitudinale anche nella zona centrale.

Le proposte elencate, escluse quelle in sede regionale, assommano a km. 93 di nuovi tronchi stradali con un onere finanziario complessivo di 4.970 milioni di lire (1948), dei quali 3.173 milioni rappresentano l'importo dell'attraversamento veloce.

2. Comunicazioni Ferroviario Statali

Regionali:

- a) Nuovo tronco Sangone-Carignano-Racconigi, allo scopo di accelerare le comunicazioni con Savona e con Cuneo.
- b) Nuovo tronco Settimo-Volpiano-Fogizzo-S. Giusto-Strambino, per le più celeri comunicazioni con Ivrea-Aosta.

Cittadine:

Riscontrata l'inadeguatezza delle due Stazioni viaggiatori P. N. e P. S. e di molti altri impianti ferroviari, si propone:

- a) La soppressione delle due stazioni di P. N. e P. S. e la creazione di una nuova *Stazione Centrale* di transito sull'area demaniale delle Officine Ferroviarie e Carceri secondo il vecchio progetto ing. Locchi (1914), accorciando in tal modo di km. 1.350 il percorso Lingotto-Dora, eliminando il regresso da P. N. ed abbreviando di 15 minuti il percorso per Milano.
La nuova ubicazione della Stazione è baricentrica rispetto all'estensione attuale e futura della città, è adiacente all'arteria di attraversamento veloce ed è di superficie tale da permettere un perfetto impianto di stazione (capienza max. 40 binari), concentrando arrivi e partenze per tutte le direzioni sia per le FF. SS. che per le Torino-Nord.
- b) La soppressione dello Smistamento a Lingotto e creazione di tre nuovi parchi di smistamento: uno a Trofarello, uno a borgata Lesna e uno a Stura.
- c) La creazione di un servizio merci con nuovi raccordi.
- d) La sistemazione del *deposito locomotive* nel triangolo curvilineo formato dall'attuale raccordo P. N.-P. S., dalla linea P. N.-Modane e dal raccordo P. S.-Modane.

3. Ferrovie secondarie Torino-Nord

Le tre ferrovie Torino-Ciriè-Lanzo, Torino-Castellamonte e Torino-Santhià-Biella, si ritengono riunite sotto un'unica gestione con capolinea autonomo nella nuova Stazione Centrale.

4. Ferrotramvie extraurbane

Le 12 ferrotramvie esistenti fanno capo attualmente a 6 diversi capolinea. Il piano prevede il raggruppamento dei capolinea in un'unica grande *Stazione Ferrotramviaria* che dovrebbe sorgere sull'area di P. N., sgomberata dall'attuale Stazione ferroviaria. La Stazione dovrebbe essere sotterranea e la linea usufruirebbe della sede per metropolitana esistente sotto via Roma e finora inutilizzata. Essa avrebbe un collegamento diretto sotterraneo con la vicina nuova stazione ferroviaria.

5. Autolinee

Sulla stessa area di P. N. è anche prevista un'unica grande *Stazione per Autolinee* al piano di città, in adiacenza alla sottostante Stazione ferrotramviaria. Alla zona di P. N. è così mantenuto il carattere di centro di arrivi e partenze.

6. Comunicazioni Idriche ed aeree

Il piano prevede la possibilità di attuazione del *canale navigabile Torino-Venezia*, con porto fluviale di testa nella zona dell'Abbadia di Stura, in adiacenza alla nuova zona industriale.

Gli aeroporti proposti sono tre: uno internazionale da costruire a Caselle e due nazionali, uno esistente all'Aeritalia e uno da costruire a Testona.

B Dimensionamento della città e delle sue espansioni

Per determinare la dimensione optimum della città in relazione alla sua consistenza edilizia presente e futura occorre ricercare:

- a) il numero di persone *da sfollare* dalle attuali abitazioni;
- b) il numero di persone da trasferire altrove perché abitanti in zone da *risanare con demolizioni*;
- c) il numero di persone che *possono ancora essere assorbite* nelle zone totalmente o parzialmente libere del concentrico;
- d) il numero di persone da *sistemare fuori* del concentrico.

Non esistendo per la città di Torino un censimento completo ed analitico, il computo è stato basato sul materiale a disposizione, e cioè: sull'indagine 1931 dell'Istituto Centrale di Statistica e sull'indagine 1942 eseguita dal Municipio di Torino.

I. Sffollamento

Globalmente si hanno i dati seguenti:

1931: 330.000 persone vivevano in stato di affollamento in 177.700 stanze, le persone da sfollare erano quindi 152.300

1942: 424.000 persone vivevano in stato di affollamento in 196.000 stanze, le persone da sfollare erano quindi 228.000.

Ma i dati complessivi sono insufficienti per formare un bilancio fra le persone da trasferire e da assorbire: occorrono a tale scopo i dati analitici, in modo da eseguire i bilanci per ogni zona di P. R.

In mancanza di dati analitici completi, questi sono stati ricavati mediante un metodo statistico indiretto, basato sulle seguenti operazioni:

- a) *Determinazione per ogni zona di P. R. della popolazione presunta al 1948, computata supponendo uniformemente distribuito su tutto il territorio l'incremento di popolazione "i",*

$$i = \frac{\text{Pop. tot. (1948)}}{\text{Pop. tot. (1936)}} = 1,12$$

- b) *Determinazione delle «x» persone affollate e sovraffollate per ogni zona di P. R., ottenuto ritenendo uniformemente distribuito su ogni zona il coefficiente di affollamento K:*

$$K = \frac{\text{Pop. affoll. e sovraffoll. (1931)}}{\text{Pop. totale (1931)}} = 0,6$$

$$x = 0,6 \cdot \text{Pop. zona}$$

- c) *Determinazione della consistenza «y» delle stanze di zona di P. R. Si ha la consistenza delle stanze per Zone Statistiche, che sono minori unità delle zone di P. R.; la consistenza delle stanze per queste ultime è ottenuta proporzionandola alla consistenza delle Zone Statistiche:*

$$\frac{\text{Pop. di n Zone Statist}}{\text{Stanze di n Zone Statist.}} = \frac{\text{Pop. zona P. R.}}{y}$$

- d) *Determinazione delle «z» stanze affollate e sovraffollate per zona di P. R., ottenute ritenendo uniformemente distribuito il coefficiente di supercapienza h:*

$$h = \frac{\text{Stanze affoll. e sovraffoll. (1931)}}{\text{Stanze totali (1931)}} = 0,35$$

$$z = 0,35 \cdot \text{Stanze zona di P. R.}$$

- e) *Conseguentemente la popolazione «w» da sfollare in una data zona di P. R. sarà:*

$$w = 0,6 \cdot i \cdot \text{Pop. (1936)} - 0,36 \cdot y$$

Con questo metodo è stata approntata la tabella dell'allegato 1.

2. Risanamento.

Nelle zone insalubri il risanamento è da attuarsi con operazioni di *diradamento* e di ripulitura interna dei cortili. Con tali operazioni dovranno essere trasferite altrove circa 20.000 persone.

3. Sistemazione delle persone da trasferire.

Complessivamente fra sfollamento e risanamento la popolazione da trasferire e da risistemare è stata computata in 222.000 persone.

La risistemazione può avvenire in due modi: a) nel perimetro del concentrico, oppure b) esternamente ad esso.

- a) *La sistemazione nel concentrico, delimitato dalla anulare esterna, presuppone la possibilità di occupazione di aree attualmente libere, o parzialmente compromesse e tali da consentire ulteriori costruzioni, o infine rese libere da trasferimenti.*

L'analisi della capacità di assorbimento di nuove costruzioni nel concentrico presuppone un'accurata analisi di tale capacità per tutte le zone di P. R.

Essa è stata condotta in base alla conoscenza diretta delle zone e si è così determinata una capacità complessiva di assorbimento di 106.668 persone.

Questa notevole massa di abitanti sarà collocata in parte in aree di regolarizzazione di zone parzialmente compromesse, ma in maggior parte potrà essere concentrata in alcuni nuovi quartieri organici sorgenti in aree tuttora libere, oltreché

in numerosi piccoli quartieri risolti in modo unitario.

La differenza $222.000 - 106.668 = 115.332$ rappresenta il quantitativo di persone che dovrebbero essere sistemate esternamente al concentrico.

In tal modo tutta la popolazione di Torino verrebbe a stabilizzarsi intorno ai 600.000 abitanti, cifra che rappresenta quindi la dimensione optimum per la città.

- b) *Le nuove unità organiche esterne alla città assorbiranno non solo le 115.000 persone sfollate dal concentrico di Torino, ma anche ulteriori quantitativi di popolazione, comprendenti le aliquote di eccedenza di mano d'opera agricola regionale ed extraregionale, che avrà convenienza a fissarsi in tali unità per ragioni di lavoro.*

In totale si può prevedere per esse complessivamente almeno 150.000 abitanti. Carattere fondamentale delle nuove unità organiche sarà la loro destinazione, non solo residenziale, ma anche di lavoro. Integrate da efficienti zone industriali e zone orticole, che assicurino ai loro abitanti una indipendenza economica, esse formeranno dei nuclei veramente autosufficienti.

C La riorganizzazione industriale

La superficie attualmente coperta in Torino da edifici ad uso industriale ammonta a complessivi 395 ettari, pari al 12,3% della superficie totale attualmente occupata della città e al 2/5 di quella residenziale. Questa grande estensione è ora frazionata in numerosissime particelle, poche delle quali di grandi dimensioni, con una irregolare distribuzione sul territorio; essa determina numerosi e gravi errori urbanistici con un conseguente sperpero di energie, che abbassa il livello della produttività generale.

Il piano prevede di creare gradualmente, nel tempo, alcune *grandi zone industriali attrezzate*. La loro ubicazione è stata determinata da alcune situazioni di fatto, dal congegno della circolazione stradale e ferroviaria e dai venti dominanti. Le zone progettate sono:

- a) **Zona industriale sud - occidentale** (230 ha) comprendente la Fiat-Mirafiori ed aree adiacenti che ospiterebbero gli stabilimenti del gruppo Fiat e nuovi stabilimenti metalmeccanici.
- b) **Zona industriale settentrionale** da Stura a Settimo, conglobante gli stabilimenti esistenti e con aree di futura espansione (capienza iniziale 160 ha, massima 500 ha).
- c) **Zona industriale meridionale** da Moncalieri a Trofarello (100 ha).

Gli autori, nell'intento di rendere efficace il progetto, hanno pure abbozzato le linee di un *piano di graduale trasferimento* degli stabilimenti nelle zone industriali.

Si dovranno anzitutto censire gli stabilimenti che possono essere *ricostruiti* (se sinistrati o vetusti) o *smontati* (se ad es. costruiti in struttura metallica) ed infine quelli *inalterabili*. Di queste categorie vengono dati alcuni esempi ed in particolare nell'allegato 4 è stato studiato in dettaglio il piano finanziario per il trasferimento di uno stabilimento cittadino realmente esistente, con un bilancio fra attività e passività dell'operazione.

D Le nuove unità organiche

Mentre nell'attuale concentrico si prevedono unicamente operazioni di sfollamento diradamento, completamento ed integrazione mediante attrezzature, nelle zone ancora libere interne ed esterne è possibile istituire ampliamenti a carattere unitario mediante la costruzione di nuovi quartieri.

1. Zone residenziali interne

Nella fascia di terreno compresa fra le due anulari, interna ed esterna, isolati nel

verde a giusta distanza dalle zone industriali e sorgenti su terreno attualmente libero, sono stati progettati quattro *quartieri organici*:

- 1) *Quartiere Mirafiori-Lingotto* di 80 ha e con 10.000 abitanti, contrassegnato sulla pianta col numero d'ordine 59.
- 2) *Quartiere Rignon* di 165 ha e con 20.000 abitanti, contrassegnato col numero 64. Centro del quartiere è l'attuale parco della villa Rignon.
- 3) *Quartiere Madonna di Campagna* di 102 ha e con 7800 abitanti, contrassegnato col numero 17.
- 4) *Quartiere S. Spirito*, in regione barriera di Milano, di 77 ha e con 5000 abitanti, contrassegnato col numero 8.

I due quartieri *Mirafiori-Lingotto* e *Rignon* sorgono in funzione della zona industriale sud-occidentale, che fa perno sulla Fiat-Mirafiori. Essi sono protetti con sufficiente zona di verde ad alto fusto dai rumori e dai fumi delle zone industriali vicine.

Le due unità settentrionali *Madonna di Campagna* e *S. Spirito* sorgono in funzione delle due zone industriali di Vanchiglia e Stura.

I quartieri che assorbiranno complessivamente 42.800 abitanti, avranno i caratteri, di vere e proprie comunità perfettamente attrezzate con tutti i servizi occorrenti alla vita associata. Ciascun quartiere sarà suddiviso generalmente in tre sotto-quartieri con un centro sociale comune; ogni sotto-quartiere avrà le sue attrezzature primarie (scuola elementare, chiesa, negozi, ecc.) e sarà a sua volta composto di nuclei residenziali, ciascuno dei quali provvisto dei più elementari servizi (nido-asilo, negozi, lavanderia, ecc.).

2. Zone residenziali esterne.

- 1) Nella parte settentrionale della città da Stura a Settimo-Chivasso, in adiacenza alla grande zona industriale sorgeranno non solo delle zone residenziali, ma dei veri e propri complessi cittadini, i nuovi quartieri residenziali, tra loro distanziati, integrati dalle zone di lavoro e dalle zone commerciali, culturali e sociali diventeranno perciò delle nuove *unità organiche* ciascuna di circa 20.000 abitanti, con carattere completamente autosufficiente.

Esse costituiranno in complesso una nuova grande città industriale, con andamento a rosario, che sarà il protendimento di Torino nella regione e che sarà capace di assorbire nel tempo, con l'impianto di successive unità, gli incrementi naturali e sociali della città attuale e parzialmente della regione, raggiungendo in qualche decennio i 100.000 abitanti.

Il movimento di penetrazione del Capoluogo nella regione potrà in tal modo diventare *indefinito*, mentre le dimensioni del Capoluogo, a trasformazioni avvenute potranno ritenersi *stabilizzate*.

- 2) Nella parte meridionale della città, di fronte alla zona industriale estendentesi da Moncalieri a Trofarello sorgerà una nuova unità organica di 30-50 mila abitanti, con quartieri residenziali adagiati sulle ridenti propaggini collinari.

Riassumendo, delle 222.000 persone da risistemare, circa:

- | | |
|---------|--|
| 41.300 | verranno risistemate nelle zone di P. R. compromesse, ma che consentono successivi incrementi fino a saturazione delle densità determinate in allegato 1 |
| 37.800 | verranno risistemate nei 4 nuovi quartieri organici periferici; |
| 27.600 | verranno sistemate nei minori nuovi quartieri; |
| 115.300 | verranno sistemate nelle nuove unità organiche esterne alla città. A queste ultime si aggiungeranno altre persone provenienti sia dalla |

eccedenza di mano d'opera agricola regionale ed extra-regionale che si fisserà in attività industriali, sia dallo sfollamento di altri centri regionali sovraffollati.

Nelle nuove unità industriali potrà infine anche essere stabilmente fissata una aliquota di quella forte massa di lavoratori, cosiddetti «pendolari» (circa 50.000), che giornalmente provengono, dalla circostante campagna.

La percentuale delle persone che verranno complessivamente sistemate in nuovi quartieri organici sia cittadini, che extra-cittadini, è pertanto il 75 % delle persone da sistemare e rappresenta il 22 % del totale degli abitanti attuali della città.

E Zonizzazione cittadina

La città è stata suddivisa in 77 zone di Piano Regolatore per ciascuna delle quali sono state date le indicazioni principali qualitative e quantitative nella tabella dell'allegato 1, si riproduce uno stralcio indicativo.

Ogni zona di P. R. delimitata e classificata dovrebbe formare oggetto di un successivo studio di piano particolareggiato.

Schema di uno dei quattro
nuovi quartieri organici
periferici:
quartiere S. spirito
1 asili
2 scuola elementare
3 centro commerciale
4 centro sportivo
5 centri di raccolta
ortofrutticoli

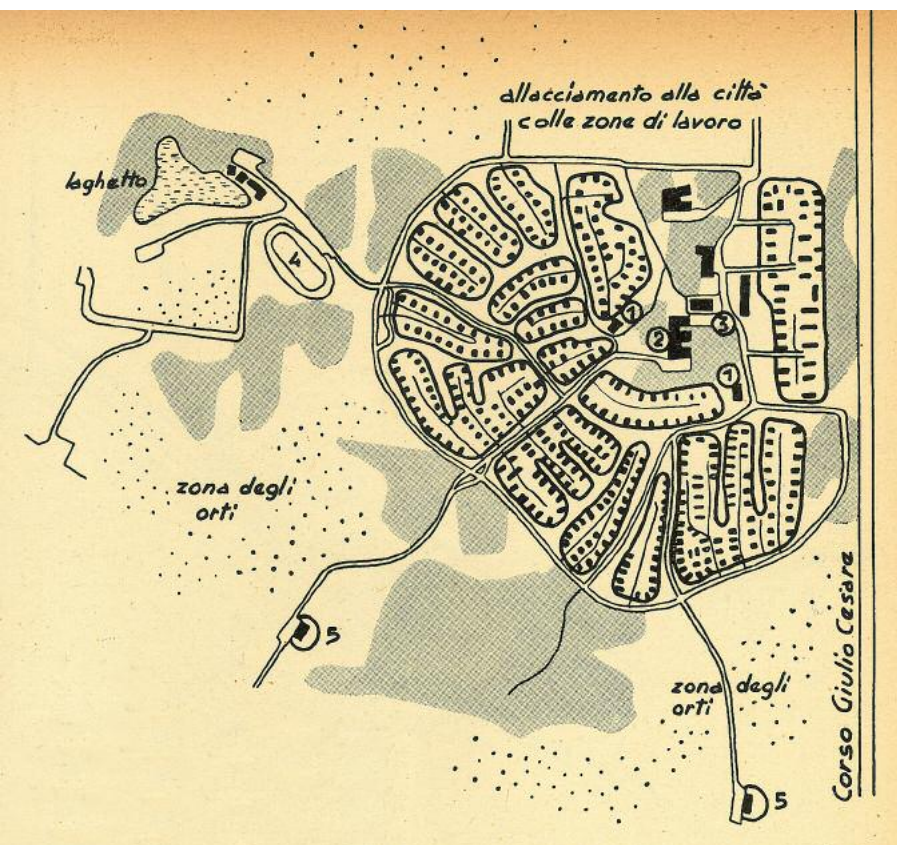
Soluzioni particolari del piano

I due nuovi centri direzionali

Non è augurabile né possibile che il vecchio centro, integrato dalle nuove unità, abbia a perdere la funzione di cervello direttore, ma non è neppure possibile che questo compito sia assolto senza una adeguata trasformazione delle attrezzature. A tale scopo si propongono due nuovi grandi *centri direzionali*: uno a carattere amministrativo ed uno a carattere commerciale.

a A nuovo centro amministrativo in cui si dovrebbero accogliere i nuovi edifici pubblici regionali, provinciali e comunali, è destinata la zona n. 35 di 17 ha di superficie, in posizione baricentrica ben servita da grandi corsi e tangente alla grande arteria li attraversamento veloce.

b A nuovo centro commerciale viene adibita la zona n. 43, comprendente l'area di ha 22,5 attualmente occupata dalla Stazione di P. N. In questa magnifica area centrale, trattata generosamente a parco, sorgerebbero alti e radi edifici commerciali in *continuità con l'attuale zona degli uffici*, gravitante sull'asse di via Roma.



Attrezzature di città

- 1 *Il centro sociale.* Il vero «cuore» della città, è, e rimane, piazza Castello, colle sue immediate adiacenze.
La zona, colla istituzione dei due centri direzionali viene ad essere svuotata dagli attuali interessi amministrativi: occorre perciò vitalizzarla dando maggiore evidenza agli altri suoi caratteri e cioè a quelli sociali, culturali e mondani.
Nell'area libera adiacente all'ex Regio (zona 38) potrebbero essere sistemati: l'Università degli Studi (facoltà letterarie), in sede nuova, la Biblioteca Nazionale, nell'antica sede dell'Università; un Teatro di prosa; un Centro della moda; una Galleria d'arte, ecc.
- 2 *La città degli Studi Scientifici.* Le facoltà scientifiche (Politecnico, Fisica, Scienze naturali, Medicina, Scienze economiche e Commerciali, Veterinaria, ecc.), attualmente sistemate in vecchi ed inadatti edifici dovrebbero essere raggruppate sulla grande area della Piazza d'Armi Nuova (zona 55).
- 3 *Attrezzature sanitarie.* Ad integrazione di quelle attuali si propone: l'istituzione di tre nuovi ospedali di quartiere (300 letti) il trasferimento del Sanatorio S. Luigi in un centro sanitario collinare (zona 76), la istituzione di un convalescenziario nella zona collinare 76, l'incremento degli ambulatori di quartiere.
- 4 *Servizio annonario.* Si propone lo sdoppiamento del mercato all'ingrosso con l'istituzione di un nuovo centro nella zona 21 in adiacenza alla Stazione Dora.
Il nuovo *macello* dovrebbe sorgere in borgo S. Paolo in adiacenza al nuovo scalo S. Paolo (zona 33).
Ogni quartiere dovrebbe avere il proprio mercato al dettaglio in stabile costruzione.
- 5 *Altri servizi:*
 - a) *Autoparchi.* Sono previsti grandi autoparchi a più livelli soprattutto nelle zone del nuovo centro amministrativo, del grande piazzale antistante la nuova Stazione Viaggiatori e del nuovo Centro Amministrativo.
 - b) *Attrezzature militari.* Le attuali 52 aree con immobili a destinazione militare, ricoprenti 242 ha, pari al 7,5% della area complessiva del concentrato, sono ora in gran parte inutilizzate e sinistrate.
Si propone l'impianto di nuovi e moderni centri militari esterni alla città e la cessione delle aree militari cittadine, la cui utilizzazione è stata variamente prevista nelle singole destinazioni di zona.
 - c) *Cimiteri.* Anziché ampliare l'attuale cimitero, si propone la istituzione di alcuni piccoli cimiteri di settore, da ubicare nel verde della campagna, oltre l'anulare esterna.

Zone verdi

- 1 *Zone verdi cittadine.* Le zone a verde pubblico coprono attualmente circa 145 ha, pari al 4,6% dell'area occupata dalla città, con 2 mq di verde per abitante. Sono state previste nel piano numerose zone verdi per un totale di 2000 ha, pari a 30 mq per abitante.
Esse dovranno essere costituite in gran parte da compatte masse di alberi ad alto fusto longevi e resistenti, con abbondante sottobosco.
- 2 *Zone orticole.* Complessivi 250 ha sono state destinate ad orti, col compito di realizzare la saldatura fra città e campagna. Essi sono suddivisi in piccoli lotti di 3000 ÷ 5000 mq, ognuno dei quali può produrre 150 ÷ 175 quintali annui di

ortaggi. Il concentrico abbisogna per la sua alimentazione di circa 1000 ha coltivati ad orto. Essi coprono quindi notevole superficie della zona d'influenza e saranno in essa opportunamente intervallati da zone di intensiva coltivazione di foraggi per l'alimentazione di bovini e suini da allevarsi in nuovi, moderni e ben attrezzati *centri zootecnici*.

- 3 *Zona collinare.* Vanto paesistico della città, la collina costituisce una grande riserva di boschi e di prati che costituiscono la meta di facili passeggiate: questa si ritiene sia la funzione più logica della collina per la città. Lunghi quindi dal congetturare vaste zone residenziali collinari, antieconomiche, lontane dai luoghi di lavoro e gravate di dispendiosi trasporti e servizi, si propone di curare il lato paesistico, integrando l'attuale attrezzatura stradale con nuovi tronchi, in modo da costituire una strada a mezza costa da Sassi a Moncalieri, che sia separatrice fra la zona alta collinare, vincolata a «non aedificandi» (zona di boschi e di riserve), e quella sottostante da regolarizzare con nuove costruzioni.

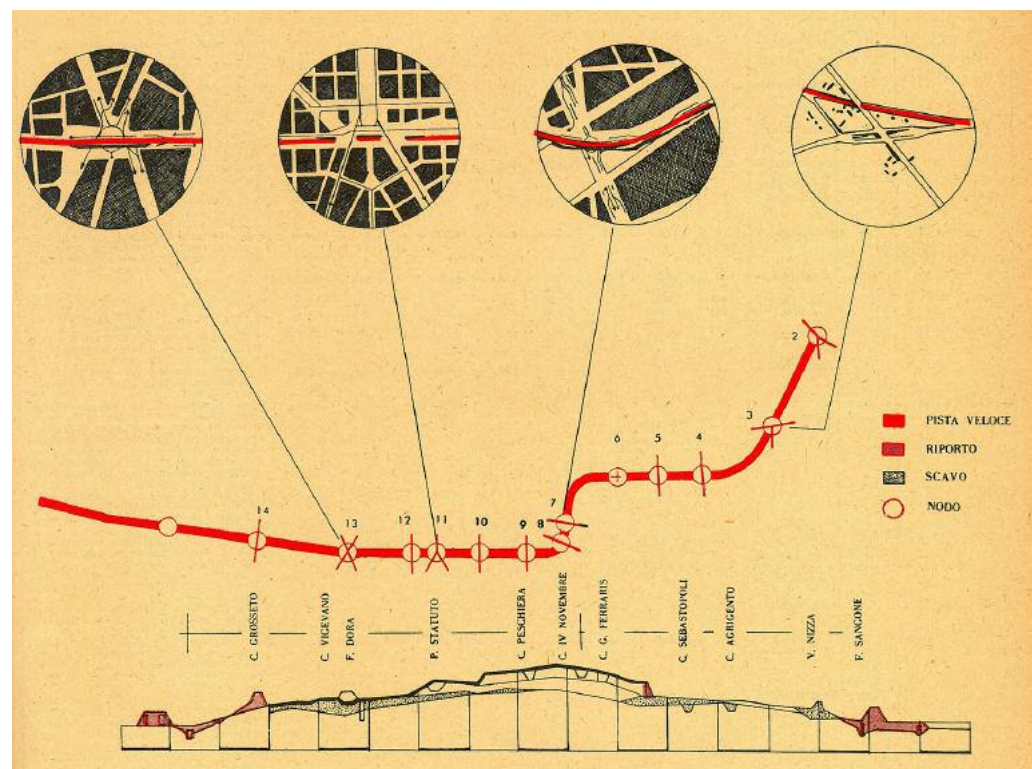
Nella parte alta della collina sono previsti: *un centro sanitario* (zona 76) ed un *centro sportivo* (zona 78).

La zona alta verrebbe infine valorizzata dalla nuova dorsale Pino-Superga-S. Mauro, completando la dorsale da Pino a Moncalieri.

B49d/2 ►

La nuova arteria di attraversamento veloce nord-sud di Torino

L'arteria risolve il duplice problema del collegamento, della Città colle linee di grande traffico e dell'attraversamento della Città per il traffico pesante e veloce, traffico che oggi è grandemente ostacolato dallo sbarramento del vecchio centro.



Per la risoluzione del problema sono state da tempo proposte due soluzioni di sventramento: la prima comporta il collegamento tra via Nizza (penetrazione da Sud) e corso Giulio Cesare (penetrazione da Nord) attraverso corso Vittorio, corso Re Umberto e quindi attraverso lo sventramento delle vie Botero e Bellezia (mt. 730 di sventramento); la seconda comporta il collegamento fra corso Massimo d'Azeglio e corso S. Maurizio attraverso lo sventramento di via Calandra (mt. 1135 di sventramento).

Ma queste soluzioni non sono tecnicamente soddisfacenti, perchè sono tali da convogliare il traffico longitudinale veloce e pesante su vie cittadine, che sono frequentemente attraversate da incroci a livello: infatti sull'intero percorso di attraversamento (di circa 8 Km. per entrambe le soluzioni) si hanno n. 85 innesti a livello nella prima soluzione e n. 70 nella seconda, il che comporta i noti inconvenienti di semafori, rallentamenti, punti di conflitto, incidenti, ecc.

Soltanto il tracciato di una grande arteria assolutamente indipendente dal traffico cittadino e ad esso allacciata mediante intersezioni a due livelli può risolvere tecnicamente il problema.

Tracciato della nuova arteria

Dal nuovo tronco di SS n. 10 che allaccia Villanova a Moncalieri, a valle della linea ferroviaria, si diparte l'arteria di attraversamento.

All'altezza di Moncalieri un nodo selezionato permette lo sfilamento dell'anulare esterna cittadina che corre sulla sponda destra del Po; lo stesso nodo dà pure accesso all'abitato di Moncalieri.

A partire da questo innesto la 10 assume le caratteristiche di GRANDE ARTERIA CITTADINA. Essa si affianca alla ferrovia e passa con questa sul Po, quindi prosegue con tracciato autonomo, che si affianca alla linea ferroviaria di Genova fino all'intersezione di corso Bramante.

Qui la grande arteria si biforca, il primo ramo a tracciato rettilineo penetra fino a P.N., dove si collega con via Roma e, sottopassando il Palazzo Reale, raggiunge corso Regina Margherita, costituendo un'arteria longitudinale per il traffico cittadino. Il secondo ramo si spicca all'incrocio con corso Bramante, si sovrappone mediante viadotto sulla sede ferroviaria e, seguendo la grande S di corso Tirreno e corso Mediterraneo, conduce fino a corso Castelfidardo, cui si affianca. Il viadotto si mantiene in quota sopraelevata fino all'intersezione con corso Vittorio Emanuele, dopo del quale scende al piano di città e prosegue, sfruttando l'asse di corso Inghilterra. Dopo la piazza Statuto, che viene attraversata in sottovia, l'arteria si sovrappone alla sede ferroviaria, fino a dopo l'incrocio di via Stradella e corso Vigevano.

Quindi essa si affianca nuovamente alla ferrovia e parallelamente a questa attraversa la Stura su di un nuovo ponte.

Oltre la Stura la grande arteria, dopo aver raccolto in un unico incrocio le immissioni della strada per Leyni, della SS n. 11 e della Sassi-Stura, di allacciamento colla strada del Pino, immette direttamente nell'autostrada per Milano.

Il tracciato, che da Moncalieri a Stura ha la lunghezza complessiva di Km 15,9, sfrutta in gran parte strisce di terreno finora inutilizzate e crea un grande nastro continuo ad andamento rettilineo, con curve a grande raggio. L'arteria veloce è di 16 mt. di larghezza e a quattro piste; nel tratto cittadino essa è affiancata da piste laterali per il traffico lento. La sezione stradale complessiva ha tre misure, mt. 50,

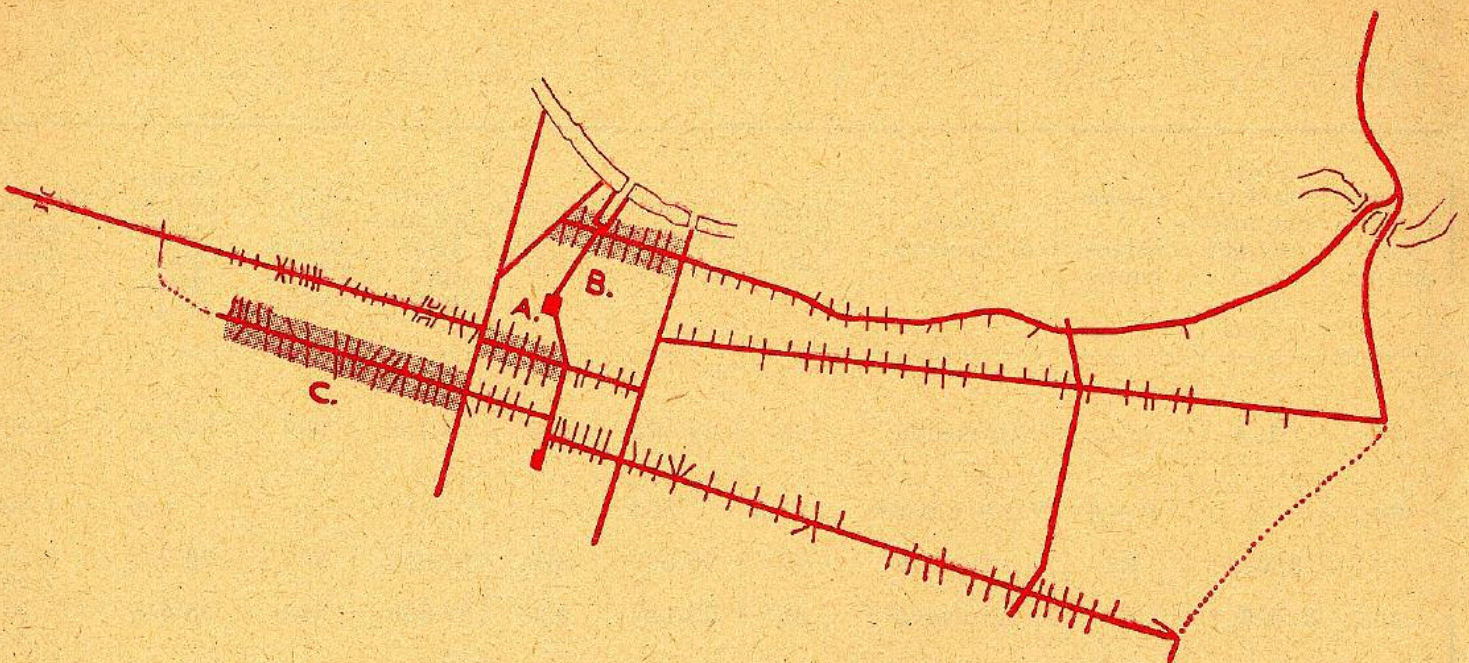
70 o 80, corrispondenti alla distanza dai fili di fabbricazione relativi a tre tratti *esistenti* del percorso cittadino. La generosa larghezza complessiva dell'arteria è quindi tale da porla a confronto con le più moderne parkway americane.

Le immissioni col traffico cittadino sono localizzate nei punti di maggior interesse sull'intero per corso di 15,9 Km. si hanno complessivamente 15 nodi selezionati.

E precisamente:

Nodo n.	1	di collegamento con	l'abitato di Moncalieri e con l'anulare esterna, ramo orientale.
Nodo n.	2	di collegamento con	la S.S. n. 20.
Nodo n.	3	di collegamento con	la S.S. n. 23, con via Nizza e con l'anulare esterna, ramo occident.
Nodo n.	4	di collegamento con	il sottopassaggio di corso Agrigento.
Nodo n.	5	di collegamento con	corso Sebastopoli (anulare interna).
Nodo n.	6	di collegamento con	corso Bramante e l'asse di penetrazione fino a P.N.
Nodo n.	7	di collegamento con	corso Galileo Ferraris.
Nodo n.	8	di collegamento con	corso IV Novembre.
Nodo n.	9	di collegamento con	corso Peschiera.
Nodo n.	10	di collegamento con	corso Vittorio Emanuele.
Nodo n.	11	di collegamento con	piazza Statuto.
Nodo n.	12	di collegamento con	corso Regina Margherita.
Nodo n.	13	di collegamento con	corso Stradella e corso Vigevano (anulare interna).
Nodo n.	14	di collegamento con	l'anulare esterna, ramo settentrionale.
Nodo n.	15	di collegamento con	la strada di Leyni, la SS. N. 11 e la strada del Pino.

Schema delle soluzioni di sventramento (zone in grise) proposte dalla Amministrazione Comunale:
A, via Botero e Bellezia;
B, via Calandra; C, via Cigna.
Lungo i percorsi sono stati indicati gli incroci esistenti.



Costo dell'opera

Tabella n. 3
Costo della nuova arteria
di attraversamento.

In base ad un progetto dettagliato dell'opera, è stato possibile stabilire un computo analitico delle opere principali e quindi stabilire il costo dell'opera, che risulta riassunto nella seguente tabella:

Per l'esecuzione, l'opera è stata suddivisa in 3 lotti:

1° lotto: *linea di penetrazione Nord*, costo lire 700 milioni;

2° lotto: *linea di penetrazione Sud*, costo lire 650 milioni;

3° lotto: *attraversamento rapido della città*, costo 1.850 milioni.

Da notare che la costruzione può avvenire per parti in ordine di urgenza, e che il terzo lotto, il più costoso, potrebbe anche essere differito per qualche tempo, pur potendo l'arteria di attraversamento funzionare ugualmente usufruendo per intanto di corso Tirreno, corso Mediterraneo, corso Castelfidardo e corso Inghilterra. Altra importante considerazione è il fatto che la soluzione di attraversamento proposta, pur essendo prospettata unitamente alla trasformazione ferroviaria, ne è sostanzialmente *indipendente* e può essere attuata nella duplice ipotesi di realizzazione o meno del trasferimento della Stazione Viaggiatori; di conseguenza, le due trasformazioni stradale e ferroviaria possono anche essere iniziate e compiute in tempi diversi senza interferenze.

È infine interessante osservare il confronto economico fra il primo lotto che costituisce la linea di penetrazione Nord e la soluzione di sventramento delle vie Botero e Bellezia, che tenderebbe a risolvere, ma tecnicamente in modo assai inferiore, lo stesso problema.

Il costo per metro lineare di sventramento è stato valutato mediamente a L. 1.800.000, comprendendo il costo del terreno e degli edifici esistenti da espropriare, il costo di demolizione e sgombero, e il costo della nuova pavimentazione stradale, fognature e impianti, senza conteggiare le opere di costruzione dei nuovi edifici in fregio alla via. Con tale prezzo unitario lo sventramento verrebbe a costare milioni di lire: $1,8 \times 730 \text{ ml} = 1.314$ milioni, cioè il *doppio* del costo del 1° lotto.

Questo confronto conferma la superiorità, non solo tecnica, ma anche economica della soluzione proposta.

OPERE	Prezzo unitario 1-9-1947	Quantità	Costo in milioni di lire 1947
Sterro	600	mc. 562.000	337,5
Riporto	600	mc. 306.000	183,5
Muri di sostegno	10.000	mc. 150.000	1.500,0
Manufatti...	10.000	mc. 70.000	700,0
Spostamento binari	2.000	ml. 8.000	16,6
Manto stradale	2.000	mq. 213.000	426,0
<i>Totale milioni.....</i>			3.173,6

Allegato n. 2

Zonizzazione della città di Torino

Zone di piano regolatore	Zone statistiche municipali corrispondenti	Classe e sotto-classe	Classi edificatorie	Superficie ha.	Popolazione 1936	Densità 1936 Ab/ha.	Popolazione 1948 (pro-suscita)	Densità am-messa futura Ab/ha.	Consistenza quartiere (1942)	Popolazione aggiunta o detratta (1948)	Popolazione Totale (1948)	ANNOTAZIONI
1	39	V+R5	—	76,7	997	13	1.180	35	740	+ 1.620	2.800	Verde bosco con attrezzature sportive per zona 2 e n. 7 case alte 10 piani.
2	38+39	R2	Intensivo	85	37.184	450	44.579	330	25.950	- 16.500	28.070	Villetta ulteriore costruzione - Sffollamento - Completamento attrezzature con nuovo centro.
3	37+40	W	Estensivo rurale	63	4.065	60	4.850	75	3.600	—	4.850	Vincolo non edificandi. Verde rurale - Orti da 2.000 mq.
4	37	AT	Artigianato	33,5	1.279	39	1.540	150	930	+ 4.739	6.279	Artigianato specializzato: case con bottega. N. 1.250 famiglie artigiane.
5	36	IL	—	34	661	19	780	—	620	- 780	—	Popolazione trasferita per far luogo alle industrie.
6a+6b	41+68+43	W	—	129	1.770	14	2.120	10	1.550	- 1.120	1.000	N. 250 orti di 5.000 mq.
7	40	R3+IL	Estensiva	41,5	2.297	60	2.750	70	2.100	—	2.750	Zona compromessa - Inalterata salvo rettifiche.
8	40+41	R5	Estensiva	77	—	—	—	75	—	+ 5.000	5.000	Nuovo quartiere residenziale S. Spirito. Verde con attrezzature sportive.
9	68+40	V	—	80	—	—	—	—	—	—	—	Cimitero Generale e zona di rispetto: verde a bosco.
10	36	A+V	—	170	89	—	89	—	80	—	89	Sffollamento - Ammesse piccole regolarizzazioni.
11	22	R3	Semintensiva	37	10.213	270	12.250	200	7.500	- 4.875	7.975	Zona di espansione di 11. Case basse nel verde lungo il Po.
11 bis	22	R5	Estensiva	31	900	—	990	150	876	+ 3.624	4.500	Trasferimento Off. Gas nella zona industriale Stura. Nell'area resa libera artigianato con case-bottega.
12	21	AT	Semintensiva	25	2.819	70	3.380	150	2.697	+ 370	3.750	Sffollamento - Consistenza edilizia inalterata salvo rettifiche.
13	24+23	R2+AT e IL	Semintensiva mista artig. e picc. ind. Intensiva	139	29.612	310	35.500	200	25.500	- 12.800	22.700	Zona libera per trasferimento industrie - Nuovo quartiere attrezzato di espansione di 13.
13 bis	—	R5	Intensiva	10	1.100	100	1.300	300	950	- 470	3.000	Trasferimento industrie - Verde alto fusto intorno al Cortolengo - Sistemazione del deposito Ferro-tramvie Nord - Stazione Corrieri Torino Nord.
14	12	R3	Semintensiva	76	19.564	340	23.400	200	16.500	- 8.400	15.000	Sffollamento. Verde bosco.
15	42	R2	Semintensiva	52	9.831	190	11.600	150	8.386	- 4.100	7.500	Nuova unità Madonna di Campagna.
16	43	V	—	22	200	—	250	—	180	—	250	Sffollamento - Costituzione di 600 orti da 2.000 mq. per famiglia.
17	43	R5	Estensivo	102	970	—	1.160	75	950	+ 6.640	7.800	Sffollamento e regolarizzazione con case unifamiliari con orto e bottega - Attrezzature di quartiere.
18	48, 46	W	Orti	124	4.530	36	5.300	30	3.600	- 1.900	3.400	Nuovo quartiere sull'area resa libera per trasferimento industrie. - Case site 19 piani.
19	48, 45	R2+AT	Estensivo	110	4.480	44	5.400	75	3.150	- 2.100	8.250	Zona di attrezzature: rimane l'Ospedale Amedeo di Savoia, isolato nel verde, e nella zona resa libera dal trasferimento delle Ferriere e Michelin verranno sistemate le attrezzature relative alle zone 15, 19, 20, 23 - Stazione Autotrasporti - Nuovo Mercato Ortofrutticolo.
20	25+44	R5	Semintensiva	38	695	18	835	200	620	+ 7.000	7.835	Verde a parco - Vincolo non edificandi - Attrezzature sportive - Orto botanico e Istituti agrari e zootecnici.
21	25	A	—	82	855	10	855	—	750	- 855	—	Verde privato - Vilette.
22	47, 49	V	—	250	5.800	22	—	—	3.700	- 5.800	—	Sffollamento - Consistenza edilizia inalterata - Attrezzature di quartiere intorno a piazza Barcellona.
22 bis	30, 50	V	—	30	450	—	450	50	500	+ 1.050	1.500	Sffollamento - Consistenza edilizia inalterata - Attrezzature di quartiere intorno a piazza Barcollona.
23	16, 25	R2	Intensiva	90	35.312	390	42.500	340	38.570	- 11.600	30.900	Sffollamento - Consistenza edilizia inalterata - Attrezzature di quartiere intorno a piazza Barcollona.
24	17	R2	Intensiva	35	11.765	340	14.000	350	14.467	- 3.600	10.400	Sffollamento - Consistenza edilizia inalterata - Attrezzature intorno a piazza Luigi Martini.
25	29, 31, 32	R2	Semintensiva	80	17.911	230	21.500	200	23.500	- 4.600	16.900	Sffollamento - Consistenza edilizia inalterata - Attrezzature di quartiere intorno a piazza Risorgimento.
26	30, 50, 32	R2+AT	Estensiva + Artigianato	175	19.025	114	24.000	125	21.400	- 6.900	22.000	Sffollamento - Costruzione case a schiera per 1.200 famiglie artigiane - Attrezzature di quartiere intorno al Parco della Tesoriera, da adibire a parco pubblico.
27	31, 32, 33, 34	R2	Semintensiva	175	44.182	250	53.000	200	43.950	- 16.600	36.400	Sffollamento e diradamento con demolizione manico interno - Trasferimento industrie - Attrezzature gravitanti sull'asse di corso Raconigi.
28	17 bis	R5+V	—	38	—	—	—	100	—	+ 4.000	4.000	Quartiere nella zona ora occupata dal Maistato e dalle caserme Cavalli e Lamarmora - Case alte nel verde - Attrezzature di quartiere nel verde a parco.
29	17 bis + parti	FF.SS.	—	31	3.079	—	3.700	—	2.850	- 3.700	—	Zona ferroviaria per costruzione nuova Stazione Viaggiatori FF. SS., Torino Nord e Rivoli - Deposito locomotive.
30	35	R2+AT	Estensiva + Artigianato	45	3.400	52	4.100	100	3.350	- 1.320	6.400	Zona di piccole industrie, Artigianato con abitazione.
31	52, 35	V	—	74	1.290	—	1.500	—	1.380	—	1.500	Verde a parco con alberi alto fusto - Attuale consistenza edilizia inalterata.
32	51	IL	—	24	550	—	660	—	500	- 660	—	Zona industriale esistente da regolarizzare.
32 bis	64, 63	IL	—	61	—	—	—	—	—	—	—	Aeronautica, Venchi Unica e loro zona di espansione.
33	51, 52, 63	C+IL+A	—	52	629	—	760	—	650	- 760	—	Magazzini, Spostizionieri, Stazioni Autotrasporti e piccole industrie - Nuovo Maello.
34	52	FF.SS.	—	55	—	—	—	—	—	—	—	Smistamento S. Paolo con Parco Ferroviario e Scalo Merc.
35	8	C.A.	—	17	1.774	150	2.100	—	2.130	- 2.100	—	Nuovo Centro Ammin.: Nuova Sede per Municipio, Ente Regione, Provincia, Tribunale, Provveditorati, ecc.
36	5	R3	Intensiva	38	13.343	390	17.100	275	14.500	- 5.500	11.600	Sffollamento - Consistenza inalterata, salvo rettifiche; nuove attrezzature.

Zone di piano regolatore	Zone statistiche municipali corrispondenti	Classe e sotto-classe	Classi edificatorie	Superficie ha.	Popolazione 1936	Densità 1936 Ab/ha.	Popolazione 1948 (pre-sunta)	Densità ammessa futura Ab/ha.	Consistenza stanze quartiere (1942)	Popolazione aggiunta o detratta (1948)	Popolazione Totale (1948)	ANNOTAZIONI
37	1, 5	R4	Intensiva	65	29.594	470	38.400	300	30.000	- 13.000 sf. - 6.000 dir.	19.400	Sfollamento e diradamento con soppressione maniche interne dei cortili - Aggiunta di attrezzature collettive.
38	2	V + A	Verde a parco	27,5	960	—	1.110	—	650	- 1.100	—	Zona verde - Centro culturale e musicale - Università; Facoltà letterarie.
39	3, 6, 11	R4	Intensiva	73	26.567	370	32.000	300	28.200	- 9.300 sf. - 2.000 dir.	19.700	Sfollamento - Consistenza Inadeguata.
40	3, 4, 6, 7	R4	Intensiva	85	33.147	390	39.800	395	38.650	- 10.500 sf. - 5.500 dir.	33.800	Diradamento nella zona di via Po. Sfollamento - Diradamento specie nella zona compresa tra via Mazzini e corso Vittorio.
41	8, 4	R3	Intensiva	69	21.426	310	23.800	300	26.500	- 5.800	20.000	Sfollamento - Installazione nuove attrezzature.
42	10, 18	R3	Semintensiva	110	24.738	210	29.800	180	32.946	- 6.800	23.000	Sfollamento - Diradamento - Attrezzature.
43	10	CC	—	22,5	—	—	—	—	—	—	—	Nuovo centro commerciale - Edifici alti nel verde - Autoparchi - Aerostaxi - Teatro - Stazione sotterranea ferroviaria extraurbana e stazione auto-linee interurbane e turismo.
44	19 + 9	R3	Intensiva	86	35.893	420	43.000	375	39.705	- 12.300	30.700	Sfollamento - Qualche diradamento.
45	26, 27	R3	Semintensiva	104	20.294	200	23.500	175	32.550	- 3.300	20.200	Sfollamento - Attrezzature.
46	28	R2 + V	Semintensiva	45,5	4.500	100	5.400	250	5.100	+ 5.600	11.000	Consistenza attuale mantenuta - Attrezzature nel verde - Consentite nuove case alle 10 piani.
47	20	R3	Semintensiva	60	14.284	240	17.300	200	14.569	- 5.550	11.750	Sfollamento.
48	9 bis	V	—	37	200	—	400	—	300	—	400	Verde a parco - Trasferimento Fiat Ricambi e Caserme - Attrezzature sportive nel verde.
49	57	R2	Semintensiva	35	6.085	175	7.250	150	4.750	- 2.630	4.620	Sfollamento - Trasferimento RIV - Impianto Stazione Corrieri e Spedizionieri Torino-Sud.
50	57	A	—	36	782	—	800	—	800	—	800	Attrezzature ospedaliere: Ospedale Generale, Maternità - Zona verde circostante.
51	57	R2 + AT + V	Estensiva	77	10.222	135	12.500	110	7.900	- 4.750 + 1.000	8.750	Sfollamento e regolarizzazione - Verde protettivo alla ferrovia e all'autostrada - L'edificio FIAT Lingotto viene adibito parte a Museo Industriale, parte a Scuola Professionale, parte ad Artigianato meccanico - Stazione Mercati all'Attuale Smistamento.
52	58	R3	Estensiva	72	6.139	95	8.400	100	5.300	- 3.200 + 2.000	7.200	Sfollamento e regolarizzazione con case basse.
53	58	V	—	195	—	—	—	—	—	—	—	Parco con laghi artificiali.
54	28, 54	V + R5	Semintensiva	24	600	25	600	150	600	+ 3.000	3.600	Parco a parco - Case alte nel verde.
55	54	A	—	28	—	—	—	—	—	—	—	Nuova Città degli Studi Scientifici: Politecnico, Medicina, ecc.
56	55, 60	A	—	68	945	60	1.100	60	1.000	—	1.100	Attrezzature sportive nel verde - Sistemazione Poveri Vecchi a Museo Scienze Naturali - Ippodromo.
57	56	R3 + AT	Estensiva	102	3.733	37	4.400	100	4.650	- 1.000 + 6.365	9.765	Sfollamento e completamento zone libere con artigianato e abitazioni.
58	56	A	—	33	—	—	—	—	—	—	—	Mercato Ortofrutticolo e Dogana.
59	61	R1	Estensiva	80	2.056	—	3.100	125	1.840	+ 6.900	10.000	Nuova unità organica su 3 quartieri Mirafiori-Lingotto - Trasferimento della «Ferrante Aperti».
60	61	V	—	115	—	—	—	—	—	—	—	Verde protettivo a bosco.
61	53, 54	R3 + AT	Estensiva	63	3.042	52	3.950	130	4.550	- 750 + 4.800	8.000	Sfollamento - Regolarizzazione zona con abitazioni e artigianato - L'Ospedale Militare viene trasformato in Cliniche Universitarie.
62	55	R3	Estensiva	25	2.493	100	3.000	130	2.820	- 840 + 840	3.000	Sfollamento - Regolarizzazione.
62 bis	60	R3	Semintensiva	12,5	1.793	140	2.150	150	2.132	—	2.150	Case popolari Fiat Mirafiori esistenti.
63	62, 59, 53	V	—	300	2.617	—	3.200	—	2.677	—	3.200	Verde protettivo ad alto fusto - Vincolo non edificandi - Attrezzature varie nel verde.
64	59	R1	Estensiva	165	750	—	750	120	545	+ 19.250	20.000	Nuova unità organica Rignon su 3 quartieri - Il parco della villa Rignon viene trasformato in parco pubblico e diventa il centro dell'unità.
65	60	IP	—	97	—	—	—	—	—	—	—	Stabilimento Fiat-Mirafiori.
65 bis	62	IP	—	32	—	—	—	—	—	—	—	Zona di espansione della Fiat-Mirafiori - Trasferimento del Sanatorio S. Luigi.
66	62	IP + IL	—	80	—	—	—	—	—	—	—	Nuova zona industriale: Stabilimenti collegati al ciclo produttivo Fiat.
66 bis	62	IP - IL	—	80	—	—	—	—	—	—	—	Nuova zona industriale - Idem c. s.
67	69	R3	Estensiva	70	1.611	23	1.920	25	1.409	—	1.920	Invariata.
68	87	R3	Estensiva	62,5	1.517	25	1.720	25	1.907	—	1.720	Invariata.
69	70	R2	Estensiva	41	1.500	38	1.500	50	1.620	+ 1.000	2.500	Ammesse rade costruzioni unifamiliari e una casa alta a ville sovrapposte.
70	70	R2	Estensiva	58	2.081	56	2.500	100	2.120	- 780 + 1.980	3.700	Sfollamento e poche nuove costruzioni tra cui una casa alta a ville sovrapposte.
71	15	R2	Semintensiva	68	10.535	240	12.800	150	10.657	- 4.200 + 500	9.100	Sfollamento - Costruzione di una casa alta.
72	13	R2	Estensiva	70	5.000	112	6.000	106	4.041	- 2.290	3.800	Idem come sopra.
73	14, 71	R3	Semintensiva	95	7.816	230	9.400	200	7.366	+ 3.100 + 1.500	7.800	Sfollamento - Concessa qualche costruzione per regolarizzare aree libere, tra cui due case alte a ville sovrapposte. Idem come sopra.
74	72	R3	Estensiva	41	1.525	36	1.700	50	1.320	+ 350 + 650	2.000	Verde a bosco.
75	72	V	—	125	966	—	1.150	—	930	—	1.150	Centro ospedaliero degenza e convalescenza.
76	85	A	—	18	—	—	—	—	—	—	—	Centro di attrezzature per sport estivi ed invernali, campeggi, ecc., collegato alla città con funivia.
77	86	V + A	—	164	—	—	—	—	—	+ 1.000	1.000	Zone periferiche, esterne all'anello di circonvallazione, per le quali è imposto il vincolo non edificandi.
78	—	NE	—	—	24.974	—	30.000	—	23.833 + 3.123 (a saldo)	—	30.000	
T O T A L I				5.264,20	603.901 (*)	—	727.609	—	626.000	- 222.000 + 106.568	612.277	(*) <i>Debiti concivense militari, ospedaliere etc.</i>

B49d/4 ►

Procedura di compilazione del piano urbanistico

Il piano delle trasformazioni urbanistiche proposto, pur contenendo un preciso indirizzo generale e pur basandosi sul dettagliato e maturato esame di alcuni degli argomenti fondamentali, è tuttavia ancora un piano generale di massima. Per il passaggio ad una definitiva redazione esecutiva esso deve subire alcuni ulteriori approfondimenti che lo portino ad essere un piano efficiente e completo.

Le fasi tecniche di questa successiva approssimazione sono le seguenti:

a *Indagini.*

- 1 Indagine sull'attuale stato di affollamento e stato igienico delle *abitazioni*, condotta analiticamente per singola abitazione.
- 2 Indagine sulla consistenza *edilizia industriale* in relazione all'operazione di trasferimento alle zone industriali.
- 3 Indagine sulla consistenza e sullo stato igienico delle attuali attrezzature collettive.

In base ai risultati delle tre indagini, che potrebbero essere svolte assai rapidamente dalla Divisione Statistica, potrebbero venire riveduti con maggiore aderenza alla realtà i dati contenuti nell'allegato 1 e nella tabella n. 2, e quindi potrebbe venire fissata con maggior precisione la dimensione optimum della città e dei nuovi quartieri organici interni ed esterni.

Questa prima fase serve per il completamento del piano generale comunale e del relativo bilancio finanziario.

b *Piani particolareggiati.*

Ognuna delle 77 zone che compongono il P.R. va soggetta a pieno particolareggiato. Tali piani non hanno evidentemente da esse studiati tutti contemporaneamente; si tratterà di formare una graduatoria di urgenza ed alcune delle zone potranno anche attendere ancora alcuni anni prima di essere sottoposte a piano particolareggiato.

Tuttavia il principio da affermare e da seguire è che tutte indistintamente le 77 zone debbono andare a piano particolareggiato, ivi comprese le zone a verde e le zone industriali.

I piani particolareggiati, preceduti da indagini analitiche, fisseranno il volto definitivo delle varie zone, sia che si tratti di nuovi quartieri R1 ed R5, sia che si tratti di zone da risanare (R4), sia più semplicemente che si tratti di zone compromesse (R3) o che ammettono ancora parziali trasformazioni (R2) sia che si tratti di zone ad altre destinazioni.

Nei piani particolareggiati verranno dettagliate le strade residenziali ed i tipi edilizi: ognuno dei piani verrà infine completato dal regolamento edilizio e dal piano finanziario relativo all'attuazione delle opere. Solo in base ai piani particolareggiati ed ai relativi regolamenti dovranno quindi essere concessi i permessi di fabbricazione. Tuttavia, nel periodo che intercorre fino alla loro compilazione l'Amministrazione comunale potrà, in base al piano proposto ed agli elementi forniti nell'Allegato n. 1, procedere ad immediate deliberazioni.

Circa l'*organico e la procedura per la compilazione* del piano nella fase esecutiva, gli autori del piano, associandosi ai voti finali del II Congresso Nazionale di Urbanistica, auspicano:

- a** *La formazione di un Corpo Tecnico*, composto di professionisti selezionati attraverso il presente concorso, al quale venga affidato il compito del coordina-

mento tecnico delle indagini, della stesura definitiva del piano generale e del suo collegamento col piano Regionale, della compilazione del bilancio finanziario e del coordinamento dei piani particolareggiati.

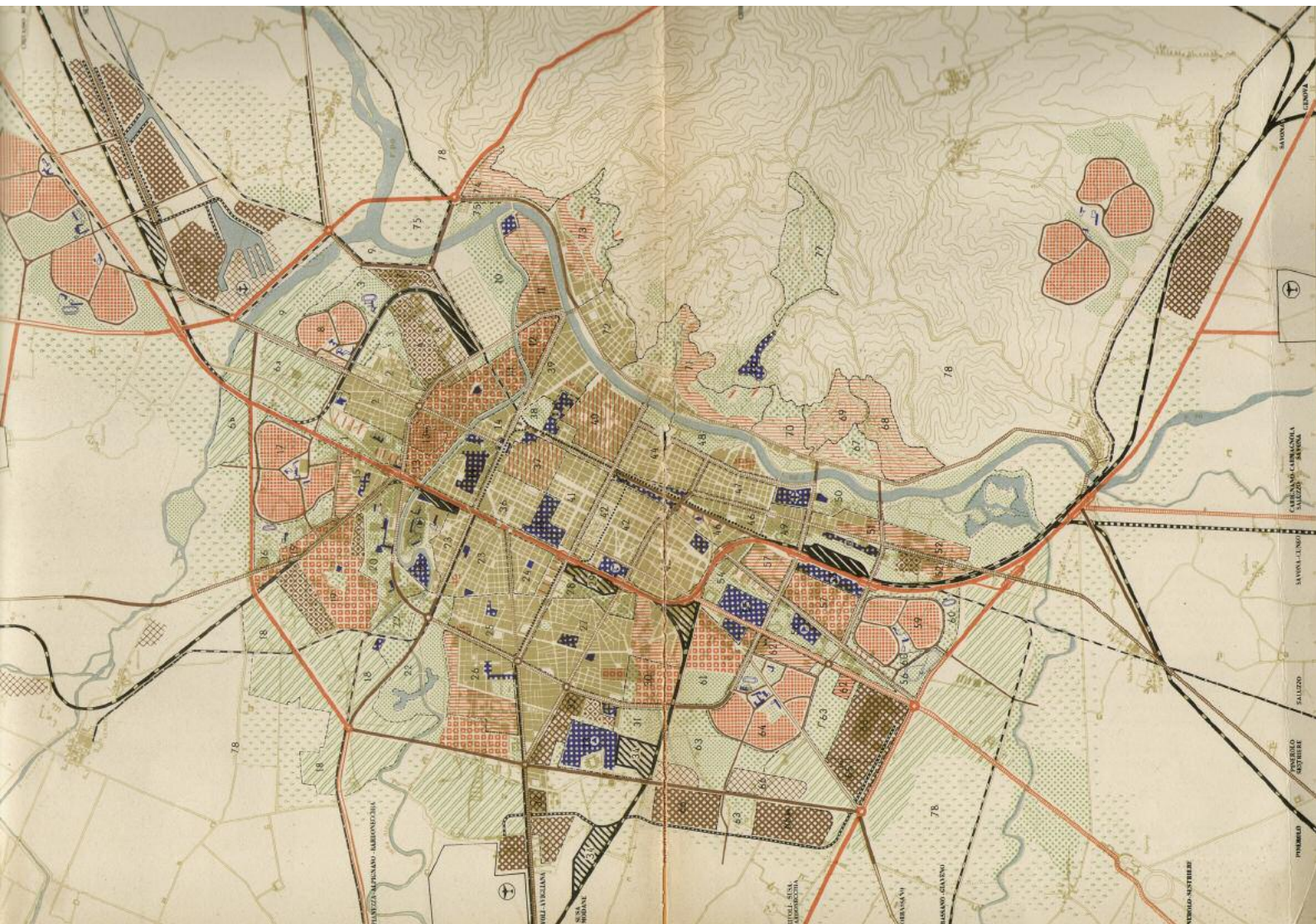
Questi ultimi potranno essere posti a concorso o affidati a professionisti, ma verranno compilati 'in definitiva sotto la direzione del Corpo Tecnico.

- b** *La formazione di una Commissione di Consultazione*, che riunisce tutti i rappresentanti delle Autorità, Amministrazioni, Enti ed Associazioni, che hanno rapporti con la compilazione del piano urbanistico oltrechè tutti quegli specialisti di determinati rami, che possono coadiuvare alla compilazione del piano. Compito della Commissione di Consultazione è di cooperare alla compilazione del piano, rappresentando gli interessi e le opinioni di tutte le categorie comunque interessate.

Mentre il Corpo Tecnico forma l'organo di collegamento con gli Uffici tecnici-amministrativi del Comune e con il Consiglio Comunale, la Commissione di Consultazione forma l'organo di collegamento con la pubblica opinione. È fermo convincimento dei proponenti che senza il consenso della pubblica opinione un piano urbanistico può avere scarse probabilità di successo e di attuazione; esso potrà essere imposto e subito, ma non capito e desiderato. E poiché il consenso non si può ottenere altrimenti che con un diretto continuo contatto con la pubblica opinione, si chiede che il piano non sia una operazione nascosta, ma che esso proceda con l'ausilio del pubblico dibattito, che ha da essere il più esteso ed il più proficuo possibile.

Solo in tal modo è possibile la formazione di un orientamento della collettività sul

Piano generale di massima
della Città di Torino
Progetto Astengo, Renacco,
Rizzotti
Allegato al n. 1 della Rivista
Urbanistica



problemi che formano la trama, entro la quale si svolge la stessa sua vita quotidiana. Solo in tal modo, con un continuo colloquio tra coloro che fanno il piano e coloro per i quali il piano è fatto, si raggiunge il duplice scopo di formulare proposte aderenti alla realtà, non solo tecnica, ma anche psicologica e di stimolare nel pubblico la percezione dei problemi collettivi e la formazione dello spirito della «comunità».

