

# Antefatti del Piano regolatore di Torino

Questo testo trae origine dalla relazione da me svolta al Congresso di Genova in apertura di quello del Prof. Rigotti, incaricato dal Comune di Torino ad illustrare gli studi in corso per il nuovo Piano Regolatore.

La mia relazione aveva il compito di inquadrare storicamente il P.R. di Torino ed era diretta ad un uditorio di tecnici, sì, ma in massima parte non torinesi.

Fu quindi necessario, o a me parve necessario, in quella sede, maggiormente indulgere ad un inquadramento storico generale, affinché fatti ed aggiornamenti recenti fossero illuminati e trovassero la loro ragione d'essere e la loro concatenazione nel confronto con gli antecedenti.

Naturalmente la «Storia» non è una, soprattutto la storia non è un qualcosa di astratto e di esistente di per sè, quasi una larva che si stacchi da noi vivi, che facciamo giorno per giorno la storia, e che sia sufficiente quindi ricercare per scoprirla e, ritrovato il bandolo, sia automaticamente ed univocamente districabile la matassa di fatti, di idee, di sentimenti, di atteggiamenti che la compongono.

La storia è quella che noi stessi componiamo e rappresentiamo nel nostro ripensamento, storicizzando i fatti, cioè emettendo giudizi su quei fatti. Questo dico, non tanto a giustificazione di qualche possibile, ma non certo voluta ed avvertita, distorsione per effetto della inevitabile deformazione personale, ma perché questa sera presentandomi a voi che vivete e costruite in Torino e che quindi siete i principali autori della «forma urbis», son certo che i miei punti di vista, i miei giudizi i principii stessi del mio ragionamento urbanistico non troveranno forse tutti voi consenzienti. Del che non mi rammarico affatto, chè anzi benedico il momento in cui si è potuto, dopo anni di lugubre silenzio sul Piano di Torino ritornare, finalmente, a poterne parlare in pubblico, ed esprimere le proprie idee ed invitare gli altri ad esprimere le loro e discuterne assieme, in modo che, da questa ricostituita dialettica si possa formare quella corrente di opinioni, senza la quale ogni atto di pianificazione territoriale rischia di restare una astratta sovrastruttura, estranea alla vita cittadina e soprattutto a voi che costruite pezzo per pezzo la nostra città. Tutto questo preambolo, infine, per chiedervi di non ripetervi qui integralmente il discorso di Genova. che sarà, tra l'altro, stampato negli Atti del Congresso; ma di consentirmi di dosare differenzialmente le parti, e di integrarlo con quegli elementi che ritengo più strettamente connessi colla situazione attuale, tanto da poterli assumere come «antefatti», che non solo precedono il presente, ma anche condizionano il futuro, e dal ripensamento dei quali possiamo quindi trarre norma per configurare il piano in fieri.

Prenderò anche stasera le mosse dalla città di cento anni addietro, dalla Torino del 1885, capitale del regno sardo, in procinto di inserirsi nella politica europea (è l'anno della spedizione in Crimea) e di iniziare la grande avventura per la formazione dell'unità d'Italia.

Cento anni giusti ci separano da quella piccola Torino di 150.000 abitanti, esempio

tuttavia cospicuo di regolarità barocca, ottenuta con precisi atti di ordinata pianificazione, ultimo dei quali l'unitaria architettura del Promis per la Piazza Carlo Felice per i due tratti adiacenti di Corso Vittorio.

Le guerre del Risorgimento e l'innalzamento di Torino a capitale del Regno avevano introdotto nella vita cittadina nuovi elementi di vita economica, e posto il germe per una integrale trasformazione.

Marte e Vulcano sono, come è noto, associati:

si installarono e fiorirono in città da prima le industrie belliche (stabilimento pirotecnico, fonderie arsenale, fucina delle canne) ed in seguito le industrie ferroviarie collegate a quel grandioso sforzo di costruzioni delle vie ferrate che materializzò l'avvenuta unificazione politica.

Nel '77 Torino aveva già un notevole complesso di impianti industriali. L'avvenire economico della città era allora segnato.

Fu quello il periodo epico dei primordi dell'industria metalmeccanica torinese, che venuta ad inserirsi, sia pur tardivamente nel processo di rinnovamento che la rivoluzione industriale aveva promosso ormai da decenni, in Inghilterra prima e poi in Germania e in Francia, anelava tuttavia a rifarsi del tempo perduto e tendeva a primeggiare nel regno nascente, forte soprattutto della posizione politica di privilegio che le veniva dall'essere stata la culla del regno.

Il fermento creativo di quegli anni fu tale da rinnovare completamente la mentalità degli uomini: fu una generazione di pionieri, di tecnici, di imprenditori, di creatori, di capitani d'industria; fu una generazione di operai intelligenti e attivi da cui sortirono, come da un vivaio, nuovi tecnici e nuovi imprenditori, oltretutto sindacalisti e politici.

Ricorderò che tra l'80 e il '90 nascono la Savigliano, la Nebiolo, le prime fabbriche di macchine utensili, tra cui l'Ansaldo e poi successivamente la Dialto, la Moncenisio, le Ferriere, la Eilli Zerboni, la Emanuel e all'inizio del secolo la Fiat, la Ceirano, l'Itala, la Lancia: nel 1906 le sole industrie automobilistiche torinesi occupavano 2.000 operai.

Per questo fermento creativo Torino ha avuto l'onore di esser citata dal Mumford come una delle quattro città essenzialmente produttive assieme a Pittsburg, Lione ed Essen.

Ma, come è a tutti noto, a questo mirabile sviluppo produttivo non corrispose un equivalente sforzo urbanistico: la generazione dei pionieri dell'industria non aveva genio per la configurazione urbanistica della città.

Ingegneri e funzionari piemontesi regalarono volentieri ad altri i modi tradizionali della pianificazione unitaria torinese, che essi trapiantarono a Roma subito dopo il '71 con il monotono quartiere dell'Esquilino e con la infelice copia di Piazza Vittorio, che i nostri amici romani ancor oggi non ci perdonano.

Ma a Torino, dove questa regolarità anche solo formale era di casa, e dove, se proseguita ed integrata con nuove norme aggiornate alle nuove esigenze avrebbe potuto, per lo meno, salvare la forma e mantenere alla città il suo caratteristico impianto, a Torino ogni regolarità fu ben presto ripudiata e attorno alla città del '55, limpida come un teorema, che copriva 450 ha in tutto si venne a porre la cintura della periferia.

La cinta daziaria, ben visibile nella carta del '55, racchiudeva 1.705 ha che fin dal '61 vennero considerati area urbana; nella carta del '77 l'area urbana non era ancora saturata e un certo ordine formale permaneva ancora nei nuovi «borghi» (Borgo

Dora, Borgo Po, Borgo Nuovo, Borgo San Donato, Borgo San Salvarlo, Borgo Vanchiglia), che costituivano le tracce per le espansioni non più pensate, come un tempo, unitariamente, ma contenute negli allineamenti a scacchiera che si dipartivano ora in tutte le direzioni ed incominciavano a sovrapporsi ed intrecciarsi ai preesistenti tracciati radiali.

Raggiunta e superata la cinta daziaria, si crearono le cosiddette «Barriere», che presero nome da vari ingressi in città attraverso la cinta e che elessero come proprio centro di irraggiamento, e come centro di vita, proprio quel punto di ingresso, come è ben evidente per la Barriera San Paolo.

Con le successive dilatazioni all'esterno, ogni ordine, anche solo formale ed esteriore, scomparve del tutto.

In queste espansioni a maglie irregolari che si diramano in ogni direzione si insediavano, nel disordine più completo, industrie, abitazioni, attrezzature.

Il piano del 1908 sanciva questo disordine e provvedeva anzi a dilatarlo in futuro fino ad oggi.

Fu questo il più infelice e imperdonabile piano urbanistico che si possa immaginare per una città in pieno sviluppo economico:

esso sanciva la totale capitolazione di fronte al disordine e al caos edilizio urbanistico.

50 anni erano bastati a trasformare Torino, a farla diventare città industriale di prim'ordine, piena di vita, di slancio, di iniziative, città di respiro europeo, ed assieme a sconvolgere integralmente il suo piano urbano.

Dissociazione ben dolorosa, perché questi sono errori che restano e che ci sentiamo ora sulle spalle.

Il disinteresse del piano dell'8 di fronte al disordine edilizio fu una esplicita ammissione di impotenza politica, oltrechè di inettitudine tecnica: di fronte ad esso il contemporaneo piano di Roma diventa un capolavoro.

Nell'11, all'entrata in vigore del piano, Torino contava già 400 mila abitanti con 84 mila operai. Era una grande città con seri problemi industriali, ma di essi non si trova traccia nel piano, né nel suo successivo aggiornamento del '20.

La prima guerra mondiale favoriva ancora una volta Torino, che si trovava nelle retrovie ed una ulteriore spinta allo sviluppo industriale si aveva in quegli anni.

Tra il '21 e il '26 l'industria torinese tocca il vertice del massimo sviluppo e della massima produttività; nel '26 l'industria automobilistica torinese il massimo di 68.800 autoveicoli prodotti, massimo che verrà raggiunto soltanto dodici anni dopo.

Ma tutti i problemi di urbanistica industriale furono, come alle origini, risolti ciascuno per sé dai singoli imprenditori e neppure di fronte al grande complesso Fiat, che si avviava ad essere il gigante torinese dai 60.000 addetti, le Amministrazioni civiche trovarono allora il coraggio di, non dico imporre un piano, ma almeno di patteggiare le soluzioni.

E così il nuovo stabilimento Mirafiori si accostò tranquillamente al sanatorio S. Luigi, che è sottovento alla vicina ciminiera della centrale termica, e la coesistenza dura ancora ed entrambi si espandono.

Dopo il '29 la vita economica cittadina entra in un periodo di crisi e di ristagno: e ristagna anche l'edilizia.

La popolazione, che nel '29 aveva raggiunto 600.000 abitanti, resta per qualche anno stazionaria.

Il «ventennio» come sapete, non porta grandi novità a Torino, all'infuori del monu-

mentale rifacimento di via Roma, che, pur essendo da annoverare fra le grandi e dolorose sconfitte della nascente, se pur acerba, architettura moderna italiana, ebbe se non altro il pregio di esser contenuto nei limiti di una certa decenza, tanto da potersi oggi con qualche larghezza giudicare per lo meno tollerabile.

Siamo così alla vigilia della guerra. La città si presenta ipocritamente col volto rifatto al centro e con lo sconquasso in periferia, stretta da ogni lato dalla morsa della cintura industriale, succube da ogni iniziativa privata, timorosa di fronte ai nuovi padroni industriali; una città stanca, ormai provinciale, culturalmente un po' decadente, una città che si era allontanata via via dal palpito di vita europea del primo dopoguerra, una città che in 30 anni, dopo il piano dell'8, non aveva fatto assolutamente nulla per ripudiarlo, per scrollarsi di dosso questa assurda e inadeguata bardatura, che non aveva impostato un solo quartiere operaio, che si era adattata a vivacchiare nelle maglie di un vecchio regolamento edilizio e che lasciava che ogni cosa si facesse da sè.

Ed ecco la guerra e le distruzioni.

Son fatti recenti e che sono in noi tutti.

In quegli anni, si può dire, nasce il nuovo piano di Torino. I nato durante la guerra in molti di noi, di voi.

Vogliamo assieme ricordare le speranze di quegli anni? Tutto si sarebbe dovuto rifare da capo: alla stanchezza per la guerra inutile subentrava l'entusiasmo per le grandi possibilità che si aprivano. Tutto da capo!

Ricordiamo assieme! Sì vi erano cumuli di macerie nella primavera del '45, ma c'erano anche delle idee nuove, un fermento di vita, delle promesse dei propositi. Era il momento di operare, anche, e prima di ogni cosa sul terreno urbanistico.

Ed ora, amici e colleghi, esaminiamo con animo sereno ciò che è stato o non è stato in sede urbanistica in questo dopoguerra, accettando innanzi tutto questa semplice, inconfutabile constatazione.

che oggi a 10 anni dalla fine della guerra. Torino non ha ancora un Piano Regolatore operante e che tutta la ricostruzione è avvenuta al di fuori di un piano. Questo era bene dirlo subito e contrapporlo alla situazione di promesse e di attese dell'immediato dopoguerra. Il piano era allora urgente, necessario, indispensabile per la città. come il primo atto della rinascita, della riacquistata coscienza di se stessi. come atto di vita, di affermazione di volontà collettiva. Eppure non venne.

Nella storia di questi ultimi cent'anni. due sono i periodi in cui il piano urbanistico si presentò sotto forma di assoluta, primaria necessità: il primo è il periodo che va dall'80 al 90). durante la nascita della Torino industriale. il secondo è stato questo dopoguerra. E più imperdonabile di allora fu, in questo dopoguerra, il non aver allestito un piano adeguato. perché per allora può almeno invocare la scusante che le origini della rivoluzione industriale furono ovunque caotiche e che difficile era in quel momento prevedere gli ulteriori sviluppi industriali e che infine la scienza urbanistica era allora bambina.

Ma imperdonabile, assolutamente imperdonabile, è stato il non avere allestito immediatamente tiri piano in questo dopoguerra.

C'erano le idee, c'era tutta una tecnica ed una teorica ormai adulte, c'erano esempi e precedenti da studiare, c'era l'urgenza, c'era l'atmosfera collettiva, c'era il momento preciso della ripresa...

Perché non si è fatto?

Cercherò di esporre brevemente le ragioni che a me sembrano determinanti di que-

sta quasi inspiegabile lentezza a fare e a decidere in sede di politica urbanistica e mi rifarò, per questo esame, al testo della relazione di Genova.

Anzitutto. nell'aprile '45, bisogna pur dirlo, vi era un piano ufficiale in elaborazione. iniziato nel '44 dalla commissione Melis-Orlandini-Rigotti...

Se all'aprile del '45 il campo fosse stato completamente sgombro forse si sarebbe potuto partire subito, senza perdere un sol giorno nel calore della nuova atmosfera. Invece la Giunta Popolare, volle prima esaminare il piano in allestimento, che anche se seriamente studiato, non poteva accettarsi se non altro per la necessità di una procedura democratica e concludeva sulla necessità di un nuovo piano. Si giunge così all'ottobre del '46 (e un anno purtroppo era già perso), quando il Sindaco Roveda indisse una riunione di un'ottantina di invitati per lo studio della procedura di compilazione del nuovo piano.

Tra gli altri suggerimenti, fu illustrata in quella riunione la procedura avanzata dal nostro gruppo ABRR e che ebbi ad illustrare poi sul n. 13 di «Metron».

In sostanza la nostra proposta di procedura comprendeva tre fasi; una pubblica discussione concorso per la definizione dei concetti generali informativi, da convocare entro pochi mesi; la successiva formazione della commissione per la compilazione del piano generale, con le persone distinte nella prima fase della pubblica discussione-concorso; la terza fase comprendente la formazione di concorsi per i piani particolareggiati. La proposta tendeva a risolvere, nel più breve tempo e con la concentrazione degli sforzi, il problema di addivenire, al più presto, all'impostazione generale del piano e alla progettazione mediante il primo piano particolareggiato, del primo quartiere organico, che avrebbe potuto entrare in (ostruzione nella primavera estate del '47 ed assorbire così in modo ordinato i primi impulsi della ricostruzione edilizia che stavano in questi mesi rinascendo.

Scusate l'accento personale (altri ne dovrò ancora fare).

Se ho insistito su questo punto è solo perché non ho mai avuto in vita mia un rammarico più cocente di quello di non essere riuscito a convincere l'assemblea e di vedere respinta in quell'occasione una proposta che coll'andar del tempo si è dimostrata come forse la sola procedura possibile e viva per rapidamente concludere qualcosa di concreto : essa aveva in sé la garanzia della procedura democratica e avrebbe posto in luce e subito tutte le forze attive che potevano allora contribuire alla soluzione dei problemi urbanistici cittadini.

Tale fu, grosso modo, la procedura adottata a Milano, che è fruttata un piano in tempo utile per intervenire nell'assetto cittadino.

Ma in quella riunione di otto anni fa la grande maggioranza dei convenuti si dichiarò favorevole al concorso generico e nazionale, l'Amministrazione fece suo tale indirizzo.

Vi era anche un'altra occasione in quel momento che non si volle sfruttare, ed è il piano regionale piemontese che, avviato, come è noto, dal nostro gruppo, era in quel tempo allo stato di grazia delle origini ed aveva incontrato autorevoli consensi nel Ministero Cattani e nel Presidente Visentini. Son anche queste cose note e la pubblicazione su «Metron » n. 14 nel febbraio '47 degli studi per il Piano Regionale ed in particolare di quella parte interessante l'area d'influenza di Torino porgeva alla pubblica opinione elementi di discussione sull'impostazione del Piano cittadino che diveniva per altro di giorno in giorno più urgente. Infatti gli stabilimenti industriali distrutti avevano incominciato le riparazioni e la riedificazione.

Era urgente un indirizzo generale di politica edilizia: si potevano allora creare nuove

zone industriali, alcune amministrazioni, di stabilimenti semidistrutti da noi interpellate (tra cui ricordo a titolo di esempio Westinghouse e Nebiolo) si erano dichiarate favorevoli. a un trasferimento, qualora ne fossero state in qualche modo agevolate e guidate. Ma l'atmosfera si era raggelata in attesa del concorso.

Nel campo dell'edilizia residenziale iniziava la ricostruzione in situ ma, con assai più vani di prima. L'idea dei comparti edificatori detta e scritta un po' dovunque non trovava alcun seguito nell'Amministrazione. Si attendeva il concorso. E intanto gli uffici tecnici municipali preparavano, chiusi nel segreto d'ufficio, un piano di ricostruzione.

In quei mesi di attesa snervante ed inefficace la Apao Piemontese aveva cercato di smuovere l'attenzione con lo studio di un quartiere residenziale organico sfruttando il grande comprensorio di terreno sito di fronte alla Fiat-Mirafiori e che risultava fino allora completamente sgombro. Lo studio presentato all'Esposizione di Parigi nell'estate '47, fu pubblicato, ma cadde ben presto nell'oblio.

A nulla valsero in quel tempo articoli, conferenze, studi, riunioni. L'opinione pubblica era attratta non tanto dai problemi generali, quanto da problemi singoli ed il problema della ricostruzione del Politecnico commoveva assai più della ricostruzione dell'intera città.

Ciascuno attendeva tranquillo il concorso. Che finalmente venne, con tutta la lentezza possibile. La delibera consiliare fu del dicembre '47 e il bando uscì nel gennaio '48 e i risultati furono noti nel novembre '49.

Ormai erano passati quattro anni dalla fine della guerra e tutte le situazioni cominciavano a comprometersi.

Sarebbe occorso da parte dell'Amministrazione un grande atto di coraggio che essa non aveva ancora saputo dimostrare. Ma questo, atto non venne. I risultati del concorso noti e pubblicati sul primo numero di Urbanistica; accennerò unicamente ai due primi ex-aequo, dei due gruppi Dodi-Morini-Vigliano e Astengo-Renacco-Rizzotti.

In sostanza i due progetti avevano molti punti di contatto: dislocazione di aree industriali, indicazioni di nuovi quartieri organici, schema della grande viabilità esterna. In più il nostro gruppo proponeva la integrale sistemazione ferroviaria (ancora allora la stazione di Porta Nuova era completamente a terra per quanto riguarda binari, impianti, servizi, pensiline e la creazione dell'asse attrezzato di attraversamento nord-sud, oltre ad una maggiore precisazione delle aree dei nuovi quartieri, tutti individuati sul terreno e di possibile esecuzione per effettiva disponibilità di aree, alcune delle quali in parte anche di proprietà municipale). Questa sostanziale concordanza di idee che si ritrovava, grosso modo, anche nei progetti di Rigotti e Molli Boffa avrebbe dovuto, logicamente, portare ad una riunione di questi apporti per definire immediatamente il Piano generale.

Ma non erano questi gli intendimenti dell'Amministrazione: per il Piano c'era tempo. Lo disse e lo scrisse l'on. Casalini, allora Assessore dei LL.PP., dichiarando che il nuovo Piano Regolatore Generale doveva essere pronto alla scadenza dei termini prefissati per la scadenza del Piano Regolatore vigente, secondo la nuova legge Urbanistica.

La interpretazione di questa frase è chiara: il Piano non aveva da servire per il momento, per la ricostruzione che ancora s'avesse da ultimare e per dare guida e norma alle nuove costruzioni industriali e civili, pubbliche e private, ma sarebbe stato approntato al solo scopo di soddisfare una necessità burocratica, rispettando

unicamente il termine massimo prescritto dalla legge! Ciò significava ripudiare il contenuto stesso del Piano, annullare la sua forza formatrice della vita cittadina, il suo valore sociale, per confinarlo ad un atto di ordinaria amministrazione. Significava per l'Amministrazione, rinunciare con ciò ai suoi diritti oltre che ai suoi doveri di pianificare, di stabilire e di attuare una politica edilizia.

Questa mentalità rinunciataria portò l'Amministrazione a vendere all'Asta a prezzi irrisori, oltre 40.000 mq. di terreni municipali, alienando così il già scarso demanio comunale. Il problema del piano fu accantonato e presero il sopravvento i problemi singoli, i problemi del giorno, che non sempre si riuscivano a risolvere. Le porte erano così spalancate all'iniziativa della speculazione. Infatti silenziosamente si iniziava negli uffici tecnici municipali la redazione del piano di ricostruzione deliberato dal Consiglio comunale nel dicembre 1949 e che da allora iniziava un via vai, a moto alternativo, tra Roma e Torino.

Intanto erano maturati due grossi problemi nel centro: per essi sono stati banditi due concorsi.

Il primo indetto nell'agosto '51 riguardava la sistemazione della zona delle Torri Palatine: in esso risultavano vincenti secondo la graduatoria i progetti Nicola-Berlanda-Todros con la collaborazione dell'Arch. Martinoia; secondo Arch. Romano; terzo Arch. Rigotti.

Il progetto della sistemazione definitiva della zona passava attraverso varie vicende, con manipolazioni varie e con interventi diretti sia del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e portava ad una edizione finale di compromesso, né bella, né brutta, ma tale da lasciare probabilmente tutti in soddissatti, mancando in essa il marchio di una precisa personalità.

Il secondo concorso, con scadenza 31 gennaio 1952, riguardava la cosiddetta zona culturale, comprendendo la sistemazione del Teatro Regio, dell'Università e di tutto il comprensorio tra Via Po e Corso S. Maurizio. Ne risultarono vincenti secondo la graduatoria i progetti: primo Arch. A. Rigotti; secondo ex-aequo Arch. Nicola-Bertanda-Fasana-Giovando-Martinoia-Todros e progetto architetto Perelli. I risultati del concorso, a quanto mi risulta, sono stati per ora accantonati.

Intanto in attesa del Piano di ricostruzione e del Piano generale nel Centro della città la speculazione edilizia ha avuto buon gioco delle incertezze dell'Amministrazione si sono rese ad esempio possibili quelle follie edilizie ed urbanistiche dei grattacieli, di cui ora ogni cittadino amante del decoro in cuor suo si vergogna.

Il Piano di ricostruzione, salvo che per la zona delle Torri Palatine, ancora fortunatamente non compromessa dalla esecuzione di opere, e stata dunque quasi del tutto inefficace. Concepito senza nerbo e senza idee, attuato senza coraggio non poteva fruttificare.

Niente comparti edificatori, niente rifusioni Particolari, niente espropri, salvo un caso da citare perchè unico; il 26 giugno '52 (siamo a soli due anni fa) il Consiglio Comunale approvava un programma di espropri di alcune aree. La minaccia di esproprio smuoveva allora i proprietari recalcitranti ed il procedimento di esproprio veniva confermato per l'area ben nota dell'edificio distrutto di Piazza Castello. Benissimo, ma troppo poco per una ricostruzione massiccia come quella di Torino. Piano di ricostruzione potrebbe dunque esser liquidato con poca lode, se non dovessimo invece ad esso due fatti positivi di una certa importanza, e cioè due nuovi quartieri periferici: il primo di iniziativa municipale, il quartiere Mirafiori, il secondo di iniziativa dell'INA-Casa ed il cui piano riuscì ancora ad agganciarsi nel '52 al Piano

di ricostruzione come piano di espansione, in una costa in questo caso fortunata di quel lungo andirivieni tra Torino e Roma.

Entrambi entrati a far parte del Piano di ricostruzione col decreto 20 luglio 1954 che approva la zona stralcio della zona di Porta Palazzo e della Torri Palatine.

Inserimento che può essere studiato come esempio elegante di acrobazia e di buona volontà amministrativa, ma che dimostra anche a quali vie traverse si è dovuto ricorrere in mancanza della via maestra del Piano Generale. Al quale ora ritorniamo, dopo gli episodi singoli. I termini estremi di validità del Piano dell'a, aggiornato ai '20 fissati allora al 1958, erano stati ricondotti al '52 con la legge urbanistica. Ma poiché nella stessa situazione di Torino si trovavano tutte le altre città aventi piani approvati con leggi speciali, escluse le poche città che lodevolmente avevano affrontato il nuovo piano secondo la legge urbanistica del '42, erano da prevedersi proroghe su proroghe.

Comunque i termini si avvicinavano e l'Amministrazione Civica con delibera del 7 febbraio '50 decideva la formazione di una Commissione per lo studio del nuovo Piano Regolatore, che veniva insediata nel novembre 1950.

Con questo atto si chiude il periodo dell'attesa, e si apre quello della elaborazione del Piano, che dura ormai da 4 anni, e che dovrebbe portare in quest'anno all'edizione finale ed alle successive fasi di pubblicazione e di istruttoria. Sul contenuto del piano vi ha già parlato il relatore ufficiale collega Bigotti, ma per comprendere il suo significato e discuterlo mi pare indispensabile, dopo la sommaria cronaca degli studi e degli interventi urbanistici del passato decennio, riassumere, quella che è ora la situazione della città, quale essa si presenta cioè alla commissione del Piano, e che da assumere come dato di fatto sul quale il piano dovrà operare.

La situazione di oggi indubbiamente diversa da quella dell'immediato dopoguerra e da quella del '49, all'epoca del concorso.

Intanto, la ricostruzione edilizia ed industriale e ormai cosa passata e tutte le occasioni favorevoli che si avevano allora per far meglio di prima, sfruttando i vuoti delle distruzioni, sono tutte sfumate soprattutto per quanto riguarda gli stabilimenti industriali.

E criminale sarebbe augurare in futuro una nuova esperienza di distruzioni e di pessimo gusto anche solo pensarlo come ipotesi.

Accettiamo dunque i fatti compiuti, accettiamo la scomparsa delle aree libere che ancora cinque o dieci anni fa avrebbero consentito la formazione di grandi quartieri organici, ma ad un certo punto, amici, diciamo basta a tutto ciò. Diciamo basta ai fatti clamorosi come quelli della ricostruzione di Porta Nuova, che ha ormai bloccato, per la cocciutaggine di ciechi amministratori ogni possibilità di soluzione moderna ed efficiente, ma teniamoli ben presenti ai nostri occhi, come errori da mostrare a dito per non più commetterne in futuro.

Oggi la città è gravemente compromessa su tutto il suo territorio e la miglior conferma la si può avere constatando dall'alto il saccheggio ed il disordine delle zone periferiche.

La città intanto è cresciuta in estensione ed in popolazione. Sui 13.000 ha di superficie del territorio comunale, di cui 7.600 in pianura, la città costruita occupava, 100 anni fa, il 3,3% dell'intero territorio ed il [...] % del territorio piano; ora essa occupa oltre il 50% dell'intero territorio e circa il 70% del territorio piano. Resta dunque poco territorio ancora ed almeno questo sia ben utilizzato!

Tra il '45 ed oggi si è avuto l'aumento di 80.009 abitanti in questi ultimi anni, ma



il ritmo delle immigrazioni, è ancora aumentato: sono [...] gli immigrati annui che entrano a Torino chiedendo lavoro ed abitazione. Come si può fronteggiare questa crescente domanda senza un piano urbanistico, senza un piano regionale che intervenga a regolare e dosare questi afflussi e regolare le espansioni fuori dagli esigui confini comunali? Tenete presente che oggi alcuni settori industriali languono e siamo ben lontani dal periodo epico delle origini o dal periodo aureo della massima produttività. L'economia industriale torinese ha bisogno di provvidenze, e non ultime quelle di carattere urbanistico.

Le grandi industrie fanno ciò che vogliono e pianificano le loro espansioni: Pirelli e Fiat hanno portato i loro nuovi stabilimenti in quel nastro industriale, che, attestandosi alla Stura, ha possibilità di naturali sviluppi verso Settimo e Chivasso, nastro previsto in sede di Piano regionale e che trova in questi cospicui insediamenti, non certo coatti, una conferma decisiva. In questo caso dunque vi è stata armonia fra la pianificazione privata e le previsioni di pianificazione territoriale, e non possiamo che rallegrarci. Ma sono le medie e le piccole industrie che non possono pianificare con altrettanto respiro, e sono costrette a soluzioni di compromesso per le loro ubicazioni e per loro impianti: perchè, badate bene, il disordine e l'ingombro industriale non va visto solo dal punto di vista dell'edilizia residenziale che è in situazione di disagio per la mescolanza con le industrie, ma soprattutto, e prima di tutto, dal punto di vista dell'economia aziendale, dei reciproci contatti e delle relazioni fra i vari processi di lavorazione, dal punto di vista di quelle « economie esterne », di cui uno stabilimento può in maggior o minor grado godere e che concorrono, se favorevoli, ad aumentarne la produttività, se sfavorevoli a diminuirla.

Una politica a favore dell'edilizia industriale è oggi necessaria all'economia cittadina, forse altrettanto, se non di più ancora, delle provvidenze per l'edilizia sovvenzionata. Una politica per acquisizione di aree adatte a scopo industriale, a basso prezzo, agevolazioni per la costruzione in serie di capannoni industriali da offrire in affitto (è forse fuor di luogo citare l'esempio dell'Inghilterra?) agevolazioni fiscali per alleviare l'economia aziendale dagli eccessivi gravami dei capitali fissi ora occorrenti per le spese di costruzione e degli [...], ad una oculata politica creditizia, dovrebbero permettere il sorgere, lo sviluppo, le trasformazioni, le conversioni, delle imprese industriali.

Credete voi che gli industriali siano veramente attaccati ai loro vecchi impianti come le ostriche e che non lascerebbero ben volentieri la vecchia fabbrica che ha ormai 20-30 anni di vita per più moderni e flessibili edifici a struttura metallica, se l'operazione fosse da noi agevolata come lo è in Inghilterra? E siete convinti che in queste operazioni di ringiovanimento che occorrono periodicamente nella vita delle aziende, non sarebbe più facile, col rinnovo degli impianti e con il loro coordinamento in aree industriali attrezzate, conseguire una maggiore produttività generale e conseguire quindi un più alto rendimento dell'economia cittadina nel suo complesso?

Ecco allora profilarsi uno dei punti fondamentali che il nuovo Piano Regolatore finora ha solo sfiorato, ma che non ha ancora trattato a fondo.

Data la struttura economica della città, formatasi rapidamente in poco più di un cinquantennio, per opera di intenso sviluppo industriale, il Piano Regolatore di domani, non avendo più i compiti di guida per la ricostruzione, che avrebbe avuto nell'immediato dopoguerra, si deve proporre ora, primo fra i suoi scopi di favorire e facilitare il riassetto industriale della città.

Le industrie non devono essere pensate come delle intruse, (come nemiche dell'urba-

nistica cittadina, ma conte fattore primo ed essenziale del benessere cittadino: se l'industria torinese vivrà a lungo e prospererà, raggiungendo un nuovo periodo aureo come il periodo 1921-29, allora potremo guardare, tranquilli al futuro e pensare alle cose ornamentali e al superfluo: ai giardini e alla passeggiata archeologica.

Ma perché l'industria torinese prosperi e possa toccare la massima produttività e realizzare il pieno impiego occorre che noi, voi, tutti assieme cerchiamo col Piano Regolatore di creare seriamente i presupposti per questo benessere, per questa produttività. Soltanto in questa ipotesi di sviluppo potrà essere attuato altrettanto seriamente l'ordinato sviluppo residenziale della città.

È noto infatti che non esiste un solo tipo di piano valevole per qualsiasi tipo di città, ma che vi possono essere tipi differenti di piano a seconda delle differenti ipotesi di sviluppo, di stasi, o di declino economico e delle differenti e correlative ipotesi di aumento, stasi o decremento assoluti della popolazione. Se per i prossimi anni assumiamo l'ipotesi di un costante aumento demografico (per eccedenza di immigrati sul naturale decremento demografico) e di un costante sviluppo economico abbiamo l'ipotesi A, ipotesi che possiamo chiamare di espansione; se assumiamo l'ipotesi di un progressivo arresto di incremento demografico e però di continuo sviluppo economico avremo l'ipotesi B che, possiamo chiamare di benessere economico; se per contro assumiamo l'ipotesi di continuo incremento demografico e di un non adeguato e continuo sviluppo economico avremo l'ipotesi C, di sicuro impoverimento generale, se in fine assumiamo l'ipotesi di arresto demografico e di arresto economico avremo l'ipotesi D., di stasi e così via.

È evidente che per ciascuna ipotesi possiamo configurare differenti tipi di pianificazione urbanistica e differenti classi di provvedimenti e di interventi. Tutto ciò dovrà esser chiarito per Torino prima della finale edizione del piano : non si può infatti assumere arbitrariamente, e poi accettare come dato di fatto incontrovertibile e inconfutabile, che ad esempio solo l'ipotesi A o solo quella D siano le più probabili ad avverarsi.

Bisogna discuterne con gli interessati, con gli industriali, con gli economisti. Nè vale dire che bisogna col piano fare la previsione di massima espansione, anzitutto perchè e la più costosa e poi perchè, ditemi francamente, chi potrà stabilire il massimo?

Se nell'80 fosse stato fatto un piano, chi avrebbe potuto prevedere allora il massimo sviluppo niella città?

È chiaro che i piani sono delle previsioni tate nel tempo, ma queste previsioni devono basarsi su di un serio esame della realtà odierna e dei suoi possibili sviluppi futuri; nè questo esame è stato finora condotto.

Nè vale dire che l'ossatura resta in ogni caso e questo telaio è necessario farlo comunque, indipendentemente dalle ipotesi di sviluppo : chi pensa in tal modo, si riferisce all'orditura viaria e la ritiene indipendente dalla vita economica cittadina. Ma quante volte bisognerà ripetere che i fenomeni circolatori sono una conseguenza dei flussi di attività economiche e che queste precedono e condizionano quelli? L'ipotesi di un impianto viario tecnicamente perfetto e indifferente alle fortune economiche della città è pura astrazione pura sovrastruttura tecnicistica.

Un equilibrio tra impianto viario ed economia è indispensabile, altrimenti tutte le opere previste rischiano di non essere attuate o di attuarsi ai danni, per troppo onerosi gravami, dell'economia cittadina.

Mi par dunque di aver dimostrato la necessità di un approfondimento delle prospettive di sviluppo industriale per i prossimi anni.

Conseguenza di questi studi sarà l'ipotesi della dimensione optimum della città, che non dipende solo, colleghi, dalla potenzialità attuale degli impianti, e dei servizi. Conseguenza di queste risultanze saranno gli indirizzi urbanistici per l'edilizia residenziale che ho voluto lasciare, per ultimo, sia per accentuare il carattere eminentemente economico-industriale che assume il Piano Regolatore di Torino, sia perchè è la materia più nota e sulla quale molte cose saranno ancora dette dagli oratori che seguiranno in questo ciclo.

E concludo.

Un piano urbanistico non è solo un fatto di tecnica, di servizi, di strade, di vincoli, di altezze, di volumi, di zonizzazioni: di una contabilità di numeri astratti. Un piano così concepito e un piano che vuoi fare della città un vaso perfetto, ma niente più che un vaso, ornamentalmente, freddamente pregevole, ma vuoto o indifferente al contenuto.

Un piano così fatto non ci interessa, perchè non ha un contenuto umano, perchè non tocca noi né nei nostri interessi pratici, né nelle nostre aspirazioni più segrete, perchè in esso non vivono le tensioni, i drammi, le lotte, manifestazioni indispensabili della vita.

Noi vogliamo un piano umano, un piano che ci convinca, che ci commuova, perchè porta in sé i germi di un rinnovamento collettivo, perché ci indica una strada su cui convergere i nostri sforzi collettivi, che sia un piano di incontro tra i nostri sacrosanti interessi economici e quelli della comunità, un piano che ci aiuti tutti a vivere meglio.

Questo piano, per Torino, non può essere estraneo al palpito della vita industriale di questa grande città, alle esigenze delle classi operaie, al bisogno di non mortificare lo spirito, ma di dare ad esso la massima espansione, offrendogli le più affascinanti occasioni per creare: per creare le industrie più moderne, per creare i prodotti più soddisfacenti, per creare i quartieri più belli.

Questo noi chiediamo al Piano di Torino.

[...] parti di testo mancanti