

considerazione dei caratteri storico tipologici preminenti, sono stati definiti nella ricerca come « assi rettori della composizione urbanistica » quegli elementi infrastrutturali urbani « progettati », che appaiono inseriti nella dinamica dello sviluppo della città in modo rigorosamente aderente al modello morfologico originario; essi risultano integrati in tale modello, aderendo al criterio di continuità nella scelta progettuale di integrazione strutturale.

La ricerca ha definito come « direttrici storiche di sviluppo » elementi viari di differente natura, selezionandoli dalla griglia stradale urbana e dai collegamenti radiali extraurbani. L'accezione « direttrici » può riferirsi infatti all'accorpamento nell'espansione della città di elementi infrastrutturali foranei preesistenti oppure al nuovo impianto di elementi viari propri di nuovi settori di sviluppo edilizio, pur sempre pianificati, ma non necessariamente integrati nel modello urbanistico gerarchico globale.

Individuazione

Ogni asse è considerato nella sua complessità; può corrispondere ad un'entità del tutto omogenea o può risultare come sommatoria di parti singole, ciascuna contraddistinta da una propria specificità che le deriva da una particolare vicenda di formazione e d'uso. Nel secondo caso appartengono al medesimo asse tratti viari di settori cittadini contigui formati in epoche storiche diverse; ai singoli tratti corrispondono — quasi sempre — altrettanti differenti gradi di qualificazione. Valgano ad esempio gli assi costituiti dalle Vie Garibaldi e Cibrario (a. 1) o dai corsi Vittorio Emanuele II e Fiume (a. 14).

In taluni casi la logica di prosecuzione tra i singoli tratti, a formare un unico asse, esula da un rigido riferimento geometrico, per rifarsi alla vicenda storica di progettazione integrata delle parti: è il caso dell'asse Via Po - Via Villa della Regina (a. 6).

Le direttrici che corrispondono al recupero urbano di elementi della antica rete viaria foranea sono per lo più costituite anch'esse da parti differenziate. Contrariamente però a quanto constatato per gli assi, qui le singole parti non sono una sequenza segmentaria continua, risultante da successive fasi temporali di sviluppo urbano: da una linea omogenea di supporto emergono infatti tratti salienti, che corrispondono ad antichi insediamenti extraurbani, poi integrati o accorpatis nel tessuto cittadino. Valga ad esempio la direttrice di Via Aosta (d. 8), sul tracciato dell'antica Strada delle Maddalene che, oltre il guado della Stura e la zona di Barca, portava al bivio per l'Abbadia di Stura a nord e a Bertolla e San Mauro ad est: tratti salienti risultano in Via Aosta, in corrispondenza di un nucleo di antiche casette a schiera legato ad insediamenti protoindustriali ed in Via Maddalene, in corrispondenza della borgata extraurbana ottocentesca.

Carattere di analogia strutturale per tutto il percorso riveste invece ciascuna delle due direttrici di

inviluppo anulare (d. 1 e d. 2), che corrispondono ai tracciati delle cinte daziarie, rispettivamente del 1853 e del 1912, in sinistra Po.

Anche le nuove direttrici in zone di espansione, supporto per le attrezzature di servizio dei quartieri operai, tendono ad essere identificabili secondo caratteri strutturali di sensibile omogeneità. È il caso della direttrice d. 4, lungo Corso Lepanto, Via Romolo Gessi, Corso Racconigi e Corso Svizzera, che collega i nuclei di Campidoglio, Francia, Cenisia, Monginevro, S. Paolo.

Qualificazione

Per ogni asse o tratto di asse, per ogni direttrice o tratto di direttrice, sono stati identificati i caratteri ambientali e storico-culturali che lo qualificano e ne motivano il classamento.

Le classi identificate sono le seguenti, in analogia a quelle individuate per altre categorie di beni.

- di valore storico-artistico
- di valore ambientale e/o documentario
- segnalato di interesse ambientale e/o di significato documentario.

Ogni elemento viario (asse o direttrice), identificato con unica denominazione simbolica, può risultare, per singoli tratti, attribuito a classi diverse (cfr. precedente paragrafo *Individuazione*).

Tale aspetto della qualificazione — che è risultato nella ricerca sui Beni Culturali un aspetto specifico e singolare della categoria « assi e direttrici » — è derivabile dal già più volte richiamato carattere di stretta interconnessione del sistema viario con la struttura urbanistica della città.

Infatti la qualificazione dei tratti viari, riconnettendosi con il processo di trasformazione urbanistica, deriva soprattutto dalla qualità specifica degli elementi che definiscono in senso morfologico e funzionale la struttura delle parti costituenti i singoli settori di crescita urbana di cui l'asse o la direttrice fanno parte.

La qualificazione degli assi e delle direttrici non deriva soltanto da elementi intrinseci (caratteri del sedime stradale, delle pavimentazioni, delle alberate, dell'arredo e della strumentazione tecnologica) e neppure soltanto dalla qualità delle quinte edilizie che ne definiscono lo spazio fisico (emergenze architettoniche, uniformità o ricorrenza dei tipi organizzativi, ricorrenza dei caratteri stilistici nelle singole cellule edilizie, « diversità » qualificanti, coloritura delle facciate), ma anche dal rapporto della strada con il tessuto connettivo della città e con la sua organizzazione funzionale (fughe assiali e trasversali, riferimenti ad attestamenti e a fulcri di polarizzazione, contiguità o complementarietà con aree di tipo paesaggistico).

Pertanto ciascuno di questi elementi dovrà essere confrontato con le decisioni che riguardano gli eventuali interventi sull'asse o sulla direttrice, con norme di tutela derivate dal grado di qualificazione.