

ristrutturazione urbanistica complessiva della città vecchia innescata da Vittorio Amedeo II per la riqualificazione fisica e funzionale del settore nord della città e per il completamento del disegno pianificatorio delle arterie polarizzate sulla zona di comando a partire dalle porte urbane. Nell'operazione urbanistica fu radicalmente destrutturato il parcellare medievale preesistente, con sostituzione graduale del tessuto mediante case di alto reddito e di forte densità edilizia.

La realizzazione prese avvio sul sostegno di una committenza potente e accentratrice, con la formazione immediata dei due isolati in testa alla strada: di S. Ignazio, per opera della Città, e di S. Croce, per opera della congregazione mauriziana. Risultano particolarmente qualificanti per l'asse il carattere architettonico e d'insieme urbanistico uniforme della nuova piazza porticata del primo tratto della via, e della romboidale Piazzetta Basilica (Filippo Juvarra, 1729).

La realizzazione completa del progetto urbanistico juvarriano si dovette confrontare anche col taglio della navata laterale della Chiesa di S. Domenico e con le norme urbanistiche successive innescate dai dirizzamenti di Contrada di Dora Grossa (1736), del Senato (1729 e 1755), e di Via e Piazza Palazzo di Città (1756).

Nel tratto di Piazza della Repubblica l'asse a.4 corrisponde all'asse principale della piazza stessa, ed è coassiale con quello della antica piazza juvarriana di Porta Palazzo (e della demolita Porta Vittoria, 1800), con il completamento ottocentesco delle fabbriche juvarriane (1830), nonché con la formazione della grande Piazza della Repubblica (antica Piazza Emanuele Filiberto), su impianto planimetrico realizzato nella prima Restaurazione (Gaetano Lombardi, 1819) col recupero di matrici culturali neoclassiche già delineate in periodo francese.

Nel tratto oltre la Piazza della Repubblica, l'asse ha retto la pianificazione urbanistica di Strada di Ponte Mosca e del Ponte Mosca stesso (Carlo Bernardo Mosca, 1823-1830) che aprì in senso assiale, strutturalmente accordato coi caratteri urbanistico-fisici della città, l'espansione e l'accesso nord della città, oltre il torrente Dora Riparia (peraltro con forte ritardo di realizzazione edilizia e incompletezza del primitivo piano).

Nel tratto oltre Corso Brescia, l'asse si identifica con la storia più recente della espansione della città, avviata già a partire dagli ultimi anni dell'Ottocento con la formazione delle Borgate Monte Bianco e Monte Rosa, ma sostanzialmente consolidata e fortemente sostenuta soltanto con la definitiva presa di maggior importanza dell'asse di Corso Giulio Cesare — rispetto alla storica direttrice di Corso Vercelli — conseguente alla formazione degli accessi e delle penetrazioni urbane dell'autostrada Torino-Milano (dal 1928).

III. QUALIFICAZIONE E CONNESSIONI

L'asse a.4 è connotato

nel tratto di Via Milano da Piazza Palazzo di Città fino a Via Basilica

— da edilizia residenziale e mista «di bordo», di matrice culturale settecentesca, di tipo intensivo, ad originario alto reddito, con forti volumetrie e skyline ricorrente di grande valore ambientale

— da edilizia di sostituzione recente

— dalla emergenza architettonica della Chiesa di S. Domenico di valore storico-artistico (fiancata ristrutturata)

(cfr. relazione ambito 1/1)

nel tratto compreso tra Via Basilica e Piazza della Repubblica

— dal nucleo costituito dalla realizzazione edilizia del sistema della antica Contrada e Piazza di Porta Palazzo (Filippo Juvarra, 1729), nonché dalla aggiunta operata nel primo Ottocento (oltre Via Tre Galline), a fabbriche edilizie uniformi con rigidissima skyline, di valore storico-artistico e ambientale

— dalla emergenza architettonica della Basilica dei SS. Maurizio e Lazzaro, di valore storico-artistico e ambientale

(cfr. relazione ambito 1/1 e scheda 1/17)

nel tratto compreso all'interno della Piazza della Repubblica e fino a Via Andreis

— dall'impianto urbanistico di valore storico-artistico e ambientale della Piazza della Repubblica, con denunciata prevalenza dell'asse longitudinale rispetto a quello trasverso di Corso Regina Margherita

— dal nucleo di cortine uniformi della prima metà dell'Ottocento, con ridotta densità edilizia, di caratterizzazione stilistica neoclassica

— dall'edificio a nord-ovest della piazza, di recente sostituzione, con volumetria abnorme in pesante contrasto ambientale per ragioni sia urbanistiche che architettoniche

— da edifici per mercato all'interno della piazza, di differente caratterizzazione stilistica e peso urbanistico-ambientale: i due simmetrici nella parte meridionale della piazza (Giuseppe Barone, 1836), di valore ambientale; quello a nord-est di valore documentario

(cfr. relazione ambito 7/3 e scheda 1/16)

nel tratto tra Via Andreis e Via Chivasso

— dalla emergenza architettonica e tecnologica del Ponte Mosca con le relative spalle, di valore storico-artistico e ambientale

— dalle fabbriche e dalle infrastrutture di servizio della Stazione Ciriè Lanzo e sue pertinenze, di valore documentario e ambientale

— dalla Chiesa di S. Gioacchino, di valore documentario