

— segnalato di significato documentario e con tratti di interesse ambientale.

N.B. L'asse prosegue oltre il confine comunale fino ad attestarsi sul Castello di Rivoli.

## II. INDIVIDUAZIONE E FORMAZIONE STORICA

L'asse corrisponde al tracciato della Strada Reale di Rivoli progettata ed attuata con piano unitario da Michelangelo Garove nel 1711, definendo la nuova infrastruttura viaria bipolare di collegamento della città di Torino — dalla nuova Porta Susina, al di fuori del terzo ampliamento della fortificazione (1702) — con la costruenda reggia di Rivoli in cui erano in corso (e in previsione) lavori di trasformazione ed ampliamento delle preesistenti strutture.

Documenti e disegni d'archivio testimoniano l'intento di terminare l'asse con una grande esedra circolare da realizzarsi demolendo parte dell'abitato antico di Rivoli (non attuata). La direzione dell'asse, in senso da Rivoli alla città, fu poi proseguita idealmente fino a incontrare la Basilica di Superga.

La nuova strada fu tracciata tagliando in linea retta proprietà e terreni produttivi secondo la logica superiore dell'organizzazione gerarchica del territorio voluta dal potere assoluto assestato. I veri collegamenti viari della città con i territori di ponente e verso la Francia continuarono comunque a rimanere le antiche strade di Collegno e Grugliasco. Fino alla fine del Settecento — così denota anche la ricorrente iconografia — lo stradone appare inserito nel sistema radiale delle strade bipolari, di collegamento della città con le « maisons de plaisance » reali extraurbane e con le relative zone di caccia.

Il disarmo napoleonico della fortificazione e l'abbattimento della Porta Susina (dal 1800) ridiede alla Contrada di Dora Grossa (attuale Via Garibaldi) l'importanza di primario asse occidentale della città, obliterando quella di Via del Carmine. Sul prolungamento della prima infatti furono incentrati sia i progetti delle grandi piazze fuori porta del periodo francese, sia le realizzazioni ottocentesche. Piazza Statuto fu realizzata nel 1864-65, con ritardo rispetto alle altre piazze neoclassiche torinesi, a causa del vincolo « non aedificandi » esistente nella zona per la presenza della Cittadella, ma fu prevista già nella prima Restaurazione, sostenuta dal piano per *L'ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e sulla regione Valdocco* (Carlo Promis, R.D. 1851, a modifica di piani precedenti).

L'espansione edilizia dell'Ottocento annullò il tratto dello stradone di Rivoli più prossimo alla antica porta, costituendo l'incrocio ideale dell'asse con quello di Via Garibaldi in corrispondenza del cippo al centro della rotonda alberata di Piazza Statuto (che costituisce un caposaldo di misurazione trigonometrica).

Il piano regolatore per lo sviluppo della zona di

ponente oltre la ferrovia di Novara, iniziato nel 1853 e definito nel 1868, integrò nei terreni urbanizzabili anche la strada di Rivoli, fortemente declinata rispetto alla griglia ortogonale voluta da Promis anche per la città in espansione: i lotti fabbricabili e le vie contigue furono ritagliati di regola perpendicolarmente al sedime stradale, generando la declinazione della rigorosa scacchiera precedente.

I successivi piani di espansione fino alla Cinta Daziaria del 1853 (1876 e 1878) e, in seguito il *Piano Regolatore Edilizio per la regione di S. Paolo* [...] (1901), resero edificabili i terreni interessati dall'asse, prima fino alla attuale Piazza Bernini, poi fino all'attuale Largo Francia. Col *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* del 1908 e successive Varianti, l'edificazione dell'asse divenne teoricamente possibile fino alla attuale Piazza Massaua. Lungo l'asse fu localizzata la linea della ferrovia extraurbana Torino-Rivoli.

## III. QUALIFICAZIONE E CONNESSIONI

L'asse a.27 è connotato

nel tratto da Piazza Statuto a Piazza Bernini

— da tratti di cortine edilizie di interesse ambientale

— da nuclei di villini di valore ambientale e documentario

(cfr. relazioni ambiti 6/1 b, 5/2)

nel tratto da Piazza Bernini a Piazza Rivoli

— da cortine e tratti di cortine degli anni Venti del Novecento di interesse ambientale

— da nucleo di edilizia residenziale e da emergenze edilizie di alta densità e volumetria degli anni Trenta del Novecento, di valore o di significato documentario

— da grandi edifici per servizi di valore o di significato documentario

nel tratto da Piazza Rivoli al confine comunale

— da tratti di cortine di edilizia prevalentemente residenziale degli ultimi anni Trenta e degli anni Cinquanta di interesse documentario

— dalla emergenza architettonica ed ambientale della Villa Tesoriera, di valore storico-artistico ed ambientale

— da grandi edifici per servizi di valore o di significato documentario

(cfr. relazioni ambiti 14/1, 13/1).

N.B. Al di là di riferimenti storici complessi, articolati ed evocativi, la configurazione attuale dell'asse appare molto discontinua, profondamente mutata rispetto alla originaria Strada Reale alberata, e certamente molto degradata morfologicamente, se considerata come componente di un disegno territoriale da riqualificare sulla base di intrinseche connotazioni storiche.