

(1862-1864) con una significativa nuova proposta di espansione della città.

Risale infatti a quegli anni l'approvazione da parte del Consiglio Comunale di ampliamenti coordinati in quattro zone della città: due a meridione, una a occidente ed una a mezzanotte (fig. b6). Si tratta in realtà di un piano (« Piano Pecco ») di previsione urbana globale tanto che le singole parti verranno approvate come *ingrandimento a mezzodi ponente e a ponente settentrione* con unico Regio Decreto del 27 dicembre 1868 (34). I piani riaffermano il prevalere del caratteristico impianto sorretto dalla prosecuzione degli assi storici cui si è venuto aggiungendo quello dei viali alberati a Sud della Cittadella; i fondamentali assi rettori Est Ovest (di Via Dora Grossa e di Via Maria Vittoria, Via S. Teresa, Via Cernaia) sono ripresi addirittura oltre la Ferrovia Vittorio Emanuele. Per superare la ferrovia di Genova il progettista proponeva invece un viale costituente cavalcavia (non realizzato), ad unione dei Borghi S. Salvario-Valentino e Crocetta, in direzione da levante a ponente sul confine Sud del Pallamaglio e del Tiro a Segno, quasi in corrispondenza al Corso Raffaello (35).

Le nuove parti di città risultano, in questo piano, strettamente integrate alla città preesistente, di cui ripropongono di massima il sistema gerarchico di vie e piazze ortogonali; è stato inoltre raggiunto un'altra volta l'obiettivo del « riordino » delle frange urbane, sovrapponendosi, con diversi gradi di integrazione, ai Borghi di Dora, S. Donato e S. Salvario-Valentino.

Il « Piano Pecco », definito negli ultimi anni di permanenza a Torino della Capitale, segna il momento di una profonda e significativa svolta nella metodologia progettuale urbanistica, consolidatasi ormai da quasi due secoli.

I successivi piani di ampliamento per settori degli ultimi tre decenni dell'Ottocento (e oltre, fino al perfezionamento del Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento del 1906-1908) abbandonano infatti del tutto il criterio fino ad allora perseguito di continuità organica tra nuovi insediamenti e struttura della città esistente.

Sull'idea di sviluppo supportato da un sistema viario di assi, cioè di elementi infrastrutturali « progettati » e inseriti nello sviluppo della città in modo aderente al modello morfologico originario, prevale quella di sviluppo per direttrici, lungo e secondo le quali si viene articolando la nuova edificazione. Si recuperano nel sistema viario urbano elementi infrastrutturali foranei preesistenti, che spesso perdono la loro identità morfologica, oppure si prevedono elementi viari nuovi che reggono lo sviluppo edilizio settoriale ma non sono integrati nel modello urbanistico gerarchico globale.

La diversa logica di sviluppo « per assi » o « per direttrici » risulta la più caratteristica discriminante tra i piani settoriali tardoottocenteschi e quelli organici precedenti, dei quali il « Piano Pecco » è l'ultimo esempio, pur se è opportuno osservare che già in

esso è leggibile, in alcuni settori, il progrediente indirizzo progettuale (nelle aree interessate dalle direttrici di Nizza, di Francia e del Regio Parco).

I piani settoriali interessano aree di espansione via via più periferiche e di maggiore vastità e adottano come criterio prioritario di scelta delle stesse la loro prospicienza sulle direttrici foranee, la cui maggiore o minore capacità di attrazione per l'insediamento corrisponde di larga massima alla gerarchia legata all'« ordine » degli uffici daziari che ne caratterizzano lo sbocco sui piazzali della cinta.

Del resto l'importanza assunta delle direttrici varie di collegamento extraurbano e di sviluppo nella nuova strutturazione della città è sottolineata dal Regio Decreto del 4 settembre 1887 che approva il *Piano Regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria* [...] (fig. b12). Il decreto definisce la sezione stradale dei prolungamenti pari a quella urbana delle direttrici di espansione ed estende alle aree loro prospicienti l'obbligo del rispetto del Regolamento d'Ornato e di Polizia Edilizia, per una profondità su entrambi i lati di metri trenta, pari a quella della analoga fascia di rispetto esterna alla Cinta Daziaria del 1853 (36).

Quando non sono rivolti ad acquisire nuove aree, i piani settoriali consistono in varianti multiple di soluzioni precedenti, come nel caso dell'area della Cittadella, ove il problema della cessione di terreni demaniali resi edificabili si interrela a quello dello spostamento delle Piazze d'Armi, costringendo a continui aggiornamenti di piano.

Le progettazioni per le singole parti di città ad espansione residenziale si limitano di fatto allo studio di griglie varie ortogonali o radiali per la definizione dei lotti fabbricabili, senza confronto organico con le zone contigue ed ignorando qualunque tipo di preesistenza. Anche gli spazi di relazione, che nelle fasi precedenti erano stati inseriti come poli qualificanti nel tessuto urbano, degni d'ospitare le architetture « emergenti » di ciascun settore, si riducono a slarghi, spesso senza caratterizzazione morfologica, negli incroci principali della nuova maglia stradale.

Penso che, per chiarire le caratterizzazioni salienti dei piani di settore tardoottocenteschi, sia opportuno soffermarsi a titolo esemplificativo su una stessa zona di città, esaminando i piani che la riguardano, secondo l'ordine cronologico che coincide di fatto con quello di localizzazione progrediente in senso radiale verso i confini daziari.

La zona « della Crocetta », a meridione della Cittadella ed entro le barriere urbane delle ferrovie, può essere ben utilizzata per la lettura proposta. La parte di essa sita nell'intorno dell'impianto dei grandi viali, a Nord del Corso Peschiera, è infatti interessata da progetti che prevedono un assetto urbano strettamente integrato con l'esistente, attraverso piani « di variante e ampliamento » di incidenza più o meno significativa che — a partire dal 1868, anno di approvazione del « Piano Pecco », e fino al 1891 (37) — recuperano all'edificabilità nuove aree in quella che era considerata un'« elegante » zona della città.