

È invece interessata da piani di ampliamento settoriali «per direttrici» la zona a Sud di Corso Peshiera. Fin dal 1877 la Giunta Comunale aveva approvato un piano di ampliamento, che viene bloccato soprattutto a causa dell'opposizione dei Comitati per le Ferrovie «a passo ridotto» (38) i cui impianti avrebbero interessato la fascia territoriale relativa al Corso Stupinigi. Segue un periodo di studi e dibattiti di un'apposita commissione, all'interno della quale prevale un indirizzo di scelta per un sistema viario radiale atto alle grandi comunicazioni, formato dalle integrate direttrici foranee esistenti — per Stupinigi e per Orbassano — e da vie di progetto. Al momento dell'approvazione del piano, nel 1881, viene invece decisa una impostazione ortogonale, retta dal prolungamento dei grandi viali fino alla cinta daziaria.

La soluzione, di compromesso, è ancor più mediata nel successivo biennio prima del decreto del 1883 (39) e sarà giudicata non soddisfacente dai tecnici. Si riapre infatti il dibattito sulle scelte di fondo fin dall'anno successivo, quando si ripropone anche, per la prima volta in Torino, una pianificazione in parte esterna alla Cinta Daziaria del 1853. Il dibattito sfocia nel nuovo piano del 1885 che, pur giudicato dal consigliere architetto Carlo Ceppi «molto ben studiato» (40) è di fatto ancora una soluzione di mediazione irrisolta tra scelte di fondo profondamente dissimili (figg. b7, b8).

Un'ultima rinuncia all'originaria impostazione a grandi strade radiali si compie ancora in occasione di un ulteriore piano, nel 1899 (fig. b9): a seguito di una convenzione con privati si annulla il collegamento diretto tra la Barriera d'Orbassano e gli snodi dei grandi viali (a Sud-Est della Piazza d'Armi) ristrutturando l'antica direttrice foranea, di cui rimarrà sempre irrisolto lo sbocco. Nel contempo viene completata la lottizzazione a Sud del ramo ferroviario sino, e oltre, la cinta daziaria (41).

Ritornando all'esame più generale dei problemi della città, si può constatare come a fine Ottocento la pianificazione, se non l'edificazione, avesse raggiunto ovunque la linea daziaria (fig. b11).

La città postunitaria «interna» si stava ampliando entro i limiti della regolamentazione, non più — come in epoche precedenti — secondo una diversificazione per aree abbastanza indifferenziata, bensì attraverso un sistema di specializzazione. Le fasce produttive risultano preferenzialmente ubicate nel settore settentrionale, quelle destinate alla residenza borghese nel settore opposto.

Erano state anche definite, negli anni Sessanta-Ottanta, precise aree di servizi progettate a scala urbana e territoriale, concentrate per lo più nel settore ad occidente, sull'asse del Corso di S. Avventore (Vittorio Emanuele II) — carceri, mattatoio, foro boario, caserme, officine ferroviarie (42) —.

Nel nucleo della città antica erano stati praticati interventi di radicale ristrutturazione urbanistica fisica e funzionale, con l'introduzione di attività terziarie superiori. I principali corrispondono al taglio

delle due «diagonali» — Via Pietro Micca e Via IV Marzo — e ad altri interventi di demolizione e ricostruzione entro le maglie ortogonali della «città quadrata» (43). Il *Piano Regolatore Edilizio per il risanamento della Città* è approvato nel 1885 (44) in precoce applicazione della contemporanea *Legge per il risanamento della Città di Napoli*.

Nella fase di conversione da città capitale a città industriale si era frattanto consolidato un fenomeno destinato ad assumere notevole pregnanza nella futura configurazione della città: la presenza delle «barriere» e delle «borgate» (45).

Nuclei non compatti, funzionali alle attività di commercio o di residenza, si erano consolidati nei principali punti di contatto tra città e territorio foraneo, soprattutto a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento, riproponendo un fenomeno analogo a quello che era stato «riassorbito» nella città, con l'inglobamento dei Borghi S. Donato, Dora, S. Salvatore-Valentino, dopo la metà degli anni Sessanta. I più consistenti insediamenti extracinta si consolidano in particolare in prossimità delle principali porte daziarie, lungo le direttrici esterne, in genere su terreni lottizzati per iniziativa privata di tipo speculativo (fig. b10). La progrediente importanza assunta dagli insediamenti fuori cinta è implicitamente confermata dai provvedimenti relativi ai cimiteri: nel 1856 viene decretato l'ampliamento di quelli di Pozzo Strada e Madonna di Campagna ed il trasporto di quelli di Lucento, Madonna del Pilone e Mongreno; nel 1878 viene deciso l'ampliamento del Cimitero Generale (46).

Risulta necessario disciplinare l'espansione fuori cinta, cui corrispondevano, al di là della normativa sul «prolungamento dei corsi e vie principali», (dal 1887), un'edilizia non soggetta a strumenti di controllo e perciò spesso non rispondente ai requisiti d'*ornato* e d'*igiene* previsti nei regolamenti (già in vigore o che stavano per essere adottati (47)). Si dovevano inoltre tener presenti le necessità dell'industria per la propria collocazione, ora non più strettamente legata alle tradizionali fonti energetiche collocate sulle direttrici idriche dei canali. Negli anni sul finire del XIX secolo vengono pertanto progettati ed approvati piani di ampliamento esterni alla cinta daziaria. Tali piani hanno un inusitato sviluppo territoriale: addirittura nel settore meridionale essi pongono limiti più ampi rispetto a quelli che verranno adottati nel piano generale del 1906-1908 (figg. b13, b14).

Le aree oggetto della pianificazione «esterna» interessano — fatta eccezione per due piccole fasce prospicienti il Fiume Po — una tra la Strada di Val S. Martino e la Borgata di Madonna del Pilone, l'altra a ponente della Strada di Piacenza —, territori posti sulla sponda sinistra del fiume Po.

Questo criterio ribadisce, del resto, scelte già precedentemente effettuate. Abbandonata l'idea di una «città sul fiume», che poteva essere implicita in progetti precedenti al periodo della Restaurazione, anche la fascia territoriale pedecollinare era stata