

emarginata dal progrediente interesse della città ad assumere nuove aree entro i limiti della pianificazione. I piani di ampliamento per le zone dell'Oltrepò risalgono tutti agli anni Ottanta — fatta eccezione per un intervento deliberato nel 1865 riguardante il Borgo del Rubatto ⁽⁴⁸⁾ — e sono quindi molto tardi. Né la situazione dei territori pedecollinari avrà una diversa sorte nelle fasi pianificatorie successive, anche posteriori all'Ottocento, che saranno connotate sempre da ricorrenti ritardi rispetto alla parte piana.

Già si è detto come i piani settoriali extracinta riguardassero territori di notevole ampiezza. Il piano della *Regione S. Paolo, fuori cinta ovest tra la barriera del Martinetto e la Dora*, approvato dal Consiglio Comunale il 23 gennaio 1899 ⁽⁴⁹⁾, si estendeva approssimativamente fino al limite che sarà ripreso dal futuro Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento del 1908 ad occidente — attuali Corsi Lecce e Trapani — e fino alla barriera ferroviaria a Sud; la sua superficie, di 35,5 ettari, era più che doppia rispetto a quella del costruito urbano (15,5 ettari della « città fortezza »), permanso pressoché tale sino al secondo ventennio dell'Ottocento. Estensione ancora doppia di quello per S. Paolo (71,6 ettari) ha il *Piano fuori della Barriera di Nizza, di Piacenza, di Stupinigi e d'Orbassano*, approvato il 28 maggio 1900. È supportato dalle direttrici foranee omonime, esteso ai confini sudoccidentali fino al cimitero del Lingotto ed all'attuale Via Gorizia, limitato a levante dalla fascia fluviale.

Per chiarire le motivazioni dei piani esterni alla cinta daziaria è sufficiente rifarsi a quello per la regione di S. Paolo. « Questo piano venne adottato in un momento di grande attività edilizia nelle località a cui si estende, le quali erano specialmente favorite dalla ricerca di abitazioni operaie per le numerose industrie sorte in vicinanza, contemporaneamente o tosto dopo la costruzione delle nuove officine ferroviarie, entro e fuori la cinta, lungo tutta la parte ovest della città, e pei moltiplicati mezzi di comoda e rapida comunicazione con la città stessa e gli altri vantaggi che l'operaio specialmente cerca fuori dazio. Il piano [...] è giunto anche un po' in ritardo a frenare il disordine rapidamente crescente della fabbricazione nei borghi Campidoglio, barriera di Francia, Cenisia, Monginevro e S. Paolo, dove la speculazione privata aveva suddiviso i terreni agricoli in aree fabbricative secondo progetti privati arbitrari, ispirati al puro interesse del momento per la vendita delle aree stesse a prezzi che non sono neppure offerti pei terreni entro cinta » ⁽⁵⁰⁾.

Sostanzialmente congruente al piano per S. Paolo, per motivazioni (il disordine edilizio e la « necessità di impedire che quivi si erigesse una città esterna da demolirsi e ricostituirsi poi, [...] nell'interesse della viabilità e soprattutto dell'igiene » ⁽⁵¹⁾), per specializzazione funzionale (insediamenti industriali e di edilizia a basso costo), e per tempi di approvazione (12 maggio 1899), ma di dimensioni minori è il piano per le *Borgate Madonna di Campagna, Vit-*

toria e Monte Bianco, retto dalle strade per Borgaro e Vercelli, che ne costituiscono i limiti Est Ovest, definito a mezzanotte dal Cimitero di Madonna di Campagna e dall'asse dell'attuale Via Breglio.

I due piani nordorientali sulle opposte sponde del Po, approvati con unico provvedimento il 16 ottobre 1901 hanno invece estensione limitata.

L'ampia ottica previsionale della Città di Torino non è però condivisa dal competente Ministero dei Lavori Pubblici su parere del Consiglio di Stato che li giudica troppo vasti per essere rispondenti a bisogni reali; pertanto l'unico ad essere « dichiarato di pubblica utilità » risulterà il Piano per S. Paolo ⁽⁵²⁾.

I piani fuori cinta sono caratterizzati essenzialmente dalla viabilità organizzata a grandi maglie viarie. Gli intenti generali di tale assetto sono arguibili attraverso quelli espressi per S. Paolo. Il piano « provvede alla regolarizzazione delle antiche strade Monginevro, Grugliasco e S. Paolo [...], ad un grande reticolato di vie e corsi, parte nel senso parallelo alla attuale e futura cinta e parte nel senso radiale [...] nel concetto generale di racchiudere entro il reticolo vasti isolati sufficienti per impianti industriali oppure suddivisibili per disposizione dei privati, in isolati minori mediante vie da aprirsi e mantenersi a spese dei privati stessi e solo vincolate per l'ampiezza » ⁽⁵³⁾.

L'urgere dei problemi connessi al fenomeno della industrializzazione, la constatazione del superamento del processo accrescitivo per piani parziali, la situazione oggettiva dello stato della pianificazione — in parte bloccata dall'incomprensione romana per i reali problemi della città, in parte superata dallo scadere dell'efficacia vincolistica di molti piani ⁽⁵⁴⁾ — che avrebbe lasciato alla mercé della speculazione privata e degli insediamenti produttivi localizzati casualmente proprio le zone in fase di più rapido sviluppo, inducono la Città ad approvare in tempi brevi, nel 1906 il primo *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento*, che sarà convertito in legge il 5 aprile 1908 ⁽⁵⁵⁾.

Il nuovo strumento urbanistico assume in toto, e di fatto assembla, i piani parziali precedenti, sia quelli ancora in vigore, sia quelli scaduti, sia quelli che non avevano mai ricevuto la superiore approvazione. Si limita quindi a completare il settore nordorientale entro l'ansa dei fiumi ed alcune porzioni di territorio a ponente, ridimensionando invece — di più di un quarto in direzione radiale — l'assetto previsto per la fascia territoriale a mezzogiorno.

In sostanza il piano sintetizza e conferma le linee informatrici della pianificazione postunitaria ed in particolare quelle riguardanti i piani per le aree fuori cinta. Il settore territoriale « esterno » è definitivamente strutturato da un generico reticolo « sovrapposto » al territorio a larghe maglie di strade ortogonali, con radiali preferenzialmente disposte sulle antiche direttrici foranee. Nel Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento del 1908 il sistema viario viene a completarsi con direttrici anulari di inviluppo (fig. b15). Fondamentale è quella che nasce sul tracciato