della Cinta Daziaria del 1853 al momento della sua disattivazione e demolizione; altre vengono create in quartieri di nuova espansione, a volte come supporto per le attrezzature di servizio, come nel caso dell'arteria stradale dei Borghi S. Paolo, Cenisia e Campidoglio (attuali Corsi Racconigi e Svizzera).

I confini del piano regolatore generale dovevano coincidere con una nuova cinta daziaria, la «Cinta Frola», tranne in due piccole fasce collinari verso Moncalieri e nella zona di Madonna del Pilone ove i limiti di pianificazione — peraltro non confrontati con il reale assetto fisico dei luoghi — erano di più ampio respiro.

L'approvazione della cinta daziaria, che avrebbe racchiuso una superficie più che doppia rispetto alla precedente (ettari 3900 a fronte di ettari 1700), è però sospesa. Sin dal 1909 si sarebbe dovuto addvenire al suo allargamento, ma ogni decisione viene rinviata per le «condizioni eccezionali della città, che si preparava a degnamente commemorare il cinquantenario della proclamazione dell'unità dello Stato» (56). La linea del dazio è ridefinita in seguito, secondo il progetto dell'ing. Fenoglio (57); racchiude un territorio di vastità ancora maggiore rispetto alla precedente raggiungendo in direzione Sud i confini comunali.

Alla opzione per una barriera reale — cioè non solo amministrativa — segue l'applicazione del progetto, integrale nella parte piana e limitata in quella collinare al solo tratto dalla barriera antica di S. Martino a poco oltre la Madonna del Pilone. L'esecuzione è tempestiva, e si raggiunge l'obiettivo di rendere operante il nuovo strumento di controllo fiscale «prima della vendemmia» del 1912 (58). La costruzione del muro — parte in mattoni, parte in cemento armato — con doppia strada carreggiabile, dei piazzali e dei fabbricati accessori è ultimata il 1° novembre, cioè in poco più di quattro mesi dall'approvazione. La nuova demarcazione era stata infatti sancita con Legge del 23 giugno 1912 che dichiarava congiuntamente di pubblica utilità anche il «coordinamento» ad essa del piano edilizio.

Consegue una revisione generale del piano del 1908 volta a completarne la fascia esterna addizionale ma, nel contempo, ad ovviare alle sue carenze più significative emerse nel frattempo: la totale assenza di aree destinate a servizi; la mancata verifica dell'applicabilità di alcune indicazioni, alle quali era impossibile adeguarsi — precipuamente in certe fasce collinari —; la carenza di legami strutturali con la preesistenza, totalmente ignorata anche nelle sue testimonianze più rappresentative (59).

Assodato che il piano del 1906-1908 appariva un piano viario di lottizzazione formato dall'assemblaggio di parti non sempre del tutto omogenee, si provvede in fase di revisione a ricercare soluzioni a problemi più complessi, relativi ad infrastrutture e servizi: nuovo Cimitero Sud, riordino del sistema ferroviario urbano, trasporti fluviali — con la riproposizione di un porto (in adiacenza al cimitero esistente) di cui già si era trattato in età napoleoni-

ca (60) —. La maggior attenzione è però dedicata al problema del verde: vengono previste aree a parco e giardini per lo più in zone di reliquato e nelle anse fluviali.

Con l'approvazione di trentasei varianti al Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento del 1908 si giunge così, il 30 maggio 1913, alla definitiva approvazione del piano «per la parte pianeggiante a sinistra del Po e alla destra del fiume, sino alle strade di Moncalieri e Casale» (61).

Per i territori a levante del Po, a monte delle strade lungo fiume, il 1° dicembre 1913 è approvato il piano «degli Ingg. Quaglia e Marescotti, specialisti in materia che già eseguirono il rilievo della collina» (62). Il territorio è diviso in due parti dalle vie che segnano la demarcazione tra parte piana e collinare: la prima sarà soggetta alle norme ormai vigenti per il territorio in sinistra del Po, la seconda dovrà essere approvata con legge speciale (63).

La prima zona — pedecollinare, tra le strade sul fiume e la nuova cinta daziaria — viene aggregata ai territori piani, in un unico strumento urbanistico nel 1915; tale piano delle *Varianti al Piano Generale vigente per legge 5 aprile 1908* è approvato con Regio Decreto del 15 gennaio 1920 n. 80 (64).

Per il territorio collinare il piano rinuncia ad una proposta globale ed unicamente traccia una rete viaria abbastanza complessa e sconvolgente il territorio — cui verranno apportate, nel futuro, molteplici varianti — con slarghi, belvedere ubicati per lo più sui poggi dominanti la città e grandi giardini pubblici; la possibilità edificatoria è vincolata unicamente dal successivo regolamento per l'esecuzione, deliberato nel 1919. Le normative tecniche sono relative agli arretramenti rispetto alle strade, al dimensionamento dei fabbricati ed al rapporto di fabbricabilità, peraltro molto elevato: 1/6 (65).

Il piano collinare è approvato con Decreto Luogotenenziale nel 1918 ed il relativo Regolamento nell'anno successivo (66).

Il ruolo anche morfogenetico svolto dalla prima decisa fase di industrializzazione sull'assetto urbanistico generale di Torino si stava ormai esaurendo, ma la pianificazione è ancora interessata da fenomeni industriali emergenti (67). In effetti le varianti di piano più significative che vengono adottate dopo il 1913 riguardano necessità insediative dell'industria e precipuamente dei grandi complessi, che stavano decidendo con la propria localizzazione il destino di intere zone delle città. Le altre modifiche apportate ai piani hanno incidenza limitata, riguardando interventi parziali sul settore viario con l'inclusione di vie private nel sistema pubblico, forma di lotti fabbricabili, riduzione o soppressione di zone a verde. Una prima serie di tali varianti, successive al 1913, è approvata nel 1925 (68) (fig. b17), altre verranno prese in considerazione in tempi successivi.

Come le varianti così pure non risultano particolarmente significativi gli ulteriori ampliamenti pianificati. Le modifiche agli strumenti urbanistici sono raccolte negli aggiornamenti di piano alla metà degli