



Varianti ai piani regolatori edilizi e di ampliamento della parte piana e della parte collinare della Città di Torino rispettivamente approvati con legge 5 aprile 1908, n. 141 (modificata con R.D. 15 gennaio 1920) e con D.L. 10 marzo 1918, adottate dall'Amministrazione civica dal Luglio 1923 al 1° maggio 1926.

R E L A Z I O N E      S O M M A R I A

Le deliberazioni dei Commissari Regio e Prefettizio che a tali varianti si riferiscono, risultano specificate in appresso e corredate dalle considerazioni di indole tecnica ed amministrativa che determinarono l'approvazione delle varianti stesse.

Tali deliberazioni, colle rispettive planimetrie, sono allegate alla presente, e mentre le une completano le indicazioni per ogni singola variante, le altre concorrono a meglio illustrarle col dato di fatto costituito dal disegno.

N. 1 - Comm. Prefett. 9 luglio 1923 - Piazzale della Villa della Regina - Variante al piano regolatore -

La modificazione apportata sposta lievemente a Nord il piazzale della Villa della Regina e rappresenta una più razionale attuazione in modo da escludere dal piazzale stesso un fabbricato civile senza apportare pregiudizio alle arterie stradali che vi si dipartono.

Con tale variante il nuovo allineamento a notte del piazzale sarebbe determinato dai fabbricati e dai muri di cinta attualmente esistenti; il nuovo allineamento a sud verrebbe invece spostato senza inclusione di alcun fabbricato.

Giova poi ancora tener presente che in tal modo il Comune potrà evitare le rilevanti spese di esproprio del fabbricato civile esistente (villa Campetti).

N° 2 - Comm. Prefett. 1 agosto 1923 - via S. Ottavio (ora via Sambuy) - Modificazione al tracciato nel tratto compreso tra la via G. Verdi e la via Po, di fronte alla via M. Pescatore.

Tale modificazione è la logica conseguenza del mancato pro-  
tendimento della via Matteo Pescatore che prevedeva uno slargo  
all'incrocio con la via S. Ottavio (ora Sambuy) determinato da-  
gli smussi agli spigoli di congiungimento delle due strade.

Abolito il tratto della via M. Pescatore tra la via S. Otta-  
vio e la via Barolo, lo slargo non ha più motivo di essere con-  
servato nè in linea estetica nè per considerazioni di viabilità.  
Con tale variante i due tratti di isolato corrispondenti agli  
smussi della via soppressa vengono raccordati a mezzo di un bre-  
ve allineamento in curva che rende i due isolati di facile fab-  
bricazione.

-----  
N. 3 - Comm. Prefett. 1 agosto 1923 - Isolato compreso tra il  
corso Massimo d'Azeglio e le vie Petrarca, Chiabrera e Monti -  
Varianti al piano regolatore -

La modificazione apportata sopprime il vincolo per una pro-  
fondità di metri 10 ad aiuola privata, chiusa da cancellata,  
all'isolato tra la via Chiabrera e il corso Massimo d'Azeglio.  
Lungo la via Petrarca e rende così possibile sia nell'interesse  
patrimoniale del Comune poichè il terreno è municipale, sia in  
rapporto alla sollecita sistemazione della località, una maggio-  
re utilizzazione del terreno con un edificio di dimensioni tali  
da mascherare le retrostanti costruzioni antiestetiche.

Con tale variante si riduce in pari tempo a m. 3 di lato lo  
smusso previsto all'angolo del corso Massimo d'Azeglio con la  
via Petrarca, riduzione consigliata dal fatto che sul lato op-  
posto della via Petrarca non è previsto uno smusso simmetrico.  
Nessun pregiudizio o inconveniente ne viene arrecato alla via-  
bilità.

-----  
N. 4 - Comm. Prefett. 27 ottobre 1923 - Vie private incluse nel  
piano regolatore - Provvedimenti.

Il piano edilizio, via via che dai diversi centri si irradia  
verso la periferia, provvede alla viabilità non solo con grandi  
arterie radiali, ma anche con un sistema completo e coordinato

di strade le quali tendono a formare degli isolati di sempre maggiore ampiezza quanto più si scostano dal centro.

Attraverso questi isolati si vanno formando le vie così dette private per la migliore e più proficua utilizzazione dei lotti, vie che sono disciplinate da speciali disposizioni ed al cui mantenimento provvedono gli interessati sia separatamente o sia raggruppati in consorzio.

Collo sviluppo edilizio cittadino tali vie vengono a costituire veri e propri mezzi diretti di comunicazione, non più sussidiari o limitati a pochi gruppi di interessati, di guisa che si rende necessario che il Comune per meglio tutelare le necessità collettive le includa nel piano edilizio assumendone la sistemazione definitiva e l'onere della manutenzione.

Colla deliberazione di cui sopra vengono incluse nel piano edilizio 81 vie private, ed a ciò è indotto il Comune oltre che da quanto si è detto, anche dal fatto che con tale provvedimento vengono risolte automaticamente tutte le quistioni dipendenti dal maggiore o minore buon volere di tutti i proprietari, di sistemare convenientemente agli effetti della viabilità e dell'estetica le dette strade private.

- Inoltre viene così completato il provvedimento adottato con deliberazione 10 marzo 1923 relativo all'inclusione nel piano stesso di n. 32 vie private; inclusione approvata con R.D. 24 maggio 1925.

-----  
N. 5 - Comm. Prefett. 7 novembre 1923 - 15 aprile 1926.

Variante agli allineamenti della via Borgosesia nel tratto compreso tra il corso Francia e la via G. Medici; formazione di slargo all'incrocio della detta via Borgosesia e G. Medici e della strada antica di Collegno ed inclusione nel piano edilizio del tratto della strada antica di Collegno compreso tra il corso Monte Grappa e la via Borgosesia.

La variante tende a risolvere la situazione creata dalla dichiarazione di monumentalità promossa dalla locale R. Sovrintendenza ai monumenti per la villa detta "La Tesoriera" con annesso parco di proprietà della Principessa di Ratisborn Hohenloe; villa che l'attuale allineamento della via Borgosesia verrebbe ad intaccare per la profondità di m. 38 all'incirca, all'altezza della via Rosolino Pilo.

Con la deliberazione 7 novembre 1923 si veniva a modificare il tracciato della via Borgosesia nel tratto che interessa il parco della villa "La Tesoriera" e, per evitare la risegatura che si sarebbe verificata all'incontro dei due tratti della via Borgosesia che non si sarebbero trovati in diretta corrispondenza, si è ritenuto più conveniente stabilire uno slargo nel punto d'incontro, con conseguente provvedimento della inclusione dell'antica strada di Collegno nel piano regolatore e dello smusso nel muro di cinta della villa all'angolo di detta strada, per la migliore formazione dello slargo.

Senonchè il Ministero della Pubblica Istruzione, cui era stato sottoposto per l'approvazione, non consentì che venisse praticato detto smusso al muro della villa di guisa che si è reso necessario apportare, con la deliberazione 15 aprile 1926, una modificazione alla variante, sopprimendo lo smusso suddetto e mantenendo la deviazione apportata alla via Borgosesia.

-----  
N° 6. - Regio Comm. - 15 febbraio 1924 - Devecchi avv. cav. Francesco. - Domanda di varianti al piano regolatore in regione Lingotto, ad ovest della stazione di smistamento. - Accoglimento.

Nel piano edilizio vigente era prevista un'aiuola di forma triangolare ad ovest della stazione smistamento presso l'Asilo della Borgata Lingotto.

Considerato però che essa, oltre ad essere situata in località eccentrica, è poco distante da un'ampia zona vincolata a parco, si è ritenuto più conveniente per il Comune e più giovevole alla località di sopprimere il vincolo a giardino destinandola in luogo alla fabbricazione.

Parimenti si è modificato l'allineamento del corso lungo il confine ovest della Ferrovia, apportando un allineamento divergente il quale, mentre coincide con l'attuale filo di fabbricazione in corrispondenza dell'Asilo dista di m. 15 dal filo stesso presso la nuova cinta daziaria.

Tale spostamento, mentre favorisce sensibilmente i proprietari dei terreni interessati, non arreca alcun pregiudizio alla viabilità, rimanendo sempre conservata a sedime stradale un'ampia striscia di terreno tale da permettere ancora un'eventuale ulteriore ampliamento della proprietà ferroviaria.

-----

N° 7 - Regio Comm. 5 marzo 1924 - Via Ferrero - Inclusione nel piano regolatore del tratto tra la via Verzuolo e il corso Racconigi.

Il Consiglio comunale con deliberazione 10 marzo 1923 deliberò di rendere comunali parecchie vie private tra le quali la via Perrone nel tratto tra la via Cesana e la via Verzuolo, subordinando la loro inclusione alla richiesta dei proprietari interessati. Il provvedimento è stato approvato con R.D. 24 maggio 1925.

La inclusione nel piano edilizio dell'ultimo tratto della via Ferrero, tra la via Verzuolo ed il corso Stupinigi, è quindi la logica conseguenza dell'accennata deliberazione, in quanto in seguito i proprietari interessati ne hanno fatto richiesta ed in quanto è sentita l'opportunità di comunalizzare (per assicurare l'uniformità di sistemazione) tutta la via Ferrero, fino al corso Racconigi, e cioè fino ad un'arteria importante, anzichè solo fino alla via Verzuolo.

N. 8 - Regio Commiss. 25 aprile 1924 - Commissario prefettizio 7 ottobre 1925 - Riduzione da m. 18 a m. 15 della larghezza di una via in regione Lingotto ad ovest della stazione smistamento, conservando invariato l'allineamento di fabbricazione a ponente della via stessa.

Tale modificazione, mentre non arreca alcun inconveniente o pregiudizio alla viabilità, in quanto restringe da m. 18 a m. 15 la via di limitata lunghezza e prossima ad un ampio corso, trova pure la sua giustificazione e convenienza per il Comune dal fatto della progettata costruzione nella località di un quartiere di casette tipo economico per la numerosa maestranza industriale; il che è di grande vantaggio economico a queste classi meno abbienti, date le difficili condizioni edilizie.

N° 9 - Regio Comm. - 25 aprile 1924 - Via G. Massaia nel tratto compreso tra la piazza della Madonna di Campagna e la via Breglio - Sostituzione del tracciato a linea spezzata con un tracciato ad andamento rettilineo - Approvazione -

Durante la formazione del piano edilizio si era pensato a tracciare la via in modo rettilineo, ma il Comune ne fu distolto dalla presenza di fabbricati ivi esistenti.

La variante ora approvata è stata determinata da una istanza della Società Concerie Italiane, la quale richiedeva di sostituire, nel tratto di via G. Massaia compreso tra la via Breglio e la piazza della Madonna di Campagna, al tracciato a linea spezzata quello con andamento rettilineo, dichiarandosi disposta a concorrere notevolmente nelle spese di sistemazione della via.

In tal maniera si viene ad ottenere un evidente e sensibile vantaggio tanto nei riguardi dell'estetica quanto della viabilità, senza maggior aggravio di spesa per il Comune, dato il notevole concorso suddetto.

-----  
N. 10 - Regio Commissario - 7 maggio 1924 - Borgata Lucento - Riduzione dell'ampiezza dell'aiuola all'incontro della strada di Pianezza colla via Verolengo. Variante al piano regolatore edilizio -

Nel piano regolatore è segnata una pubblica aiuola di mq. 5930, compresa fra le strade di Pianezza, di Lucento e la via Verolengo.

Tale area non è però ancora adibita ad uso pubblico; si è perciò ritenuto conveniente, secondo il parere espresso dalla Commissione igienico-edilizia, di aderire alla richiesta dell'Istituto Bonafous, proprietario del terreno, di destinare cioè alla fabbricazione la parte dell'aiuola posta verso levante, per una lunghezza di m. 50 e per una superficie di mq. 2780 separandola dalla parte da conservare ad aiuola con una via della larghezza di m. 15 come meglio risulta dall'apposita planimetria.

L'aiuola sarà perciò ancora conservata con una superficie ancora cospicua di mq. 2460 mentre sull'area svincolata è stata posta la condizione che le costruzioni che vi sorgeranno dovranno constare di casette isolate e soggette al vincolo di area coperta per  $\frac{2}{5}$ .

In tal modo è salvaguardata l'igiene e l'estetica, ed è assicurata al pubblico uso un'area più che sufficiente per i bisogni della località.

-----  
N. 11 - Comm. Prefett. 16 luglio 1924 - Inclusione nel piano regolatore di due vie da aprirsi nell'isolato delimitato dai corsi Vinzaglio e Sebastopoli e delle vie Tripoli e Barletta.

I terreni oggetto della presente variante erano in precedenza riservati per eventuali nuove costruzioni di carattere militare data la vicinanza alla piazza d'Armi.

L'Autorità militare ha però rinunciato definitivamente a tali costruzioni, e perciò è necessario lottizzare l'isolato di cui trattasi.

In seguito agli accordi con gli eredi Levi Salvador specificati nella deliberazione, si rende quindi necessaria l'inclusione nel piano regolatore di una via tramediante longitudinalmente l'isolato compreso fra i corsi Sebastopoli e Vinzaglio e le vie Barletta e Tripoli della lunghezza di m. 15 e di una altra via, della medesima larghezza, normale alla precedente fra questa ed il corso Sebastopoli.

Tale inclusione oltre ad essere giustificata dall'accordo, vantaggioso per il Comune, intervenuto coi predetti eredi Levi, serve a dare una maggiore valorizzazione all'isolato ed un notevole miglioramento alla viabilità della regione.

-----  
N. 12 - Comm. Prefett. 19 settembre 1924 - Protendimento delle vie Piave e Marna attraverso l'isolato del R° Manicomio.

Per il criterio di contemperare le esigenze della viabilità con quelle delle grandi istituzioni cittadine in guisa da non pregiudicarne, sia pure potenzialmente soltanto, gli interessi, non venne prevista nel piano regolatore approvato colla legge del 1908 la continuazione delle vie Piave e Marna fino al corso Regina Margherita, mantenendo così intatto l'ampio isolato che si estende dal corso Valdocco alla via Consolata, proprietà e sede del R° Manicomio. Prospettandosi però l'eventualità che il R° Manicomio di Torino, secondo la tendenza delle istituzioni ospitaliere, di allontanarsi dai concentrici abitati, si trasferisca integralmente in altra sede e, cioè nel vicino Comune di Collegno, si addivenga all'alienazione totale o parziale dell'isolato sopra descritto; si è ritenuto opportuno includere nel piano regolatore e con la larghezza costante di m. 15 nello stesso asse delle vie attuali, dei protendimenti delle vie Piave e Marna tra la via Giulio ed il corso Regina Margherita; e ciò allo scopo di evitare che nel caso di alienazione detto isolato venga ricostruito intieramente colle attuali dimensioni, con conseguente sensibile vantaggio della viabilità e dell'edilizia.

N. 13 - Comm. Prefett. 3 dicembre 1924 - Corso Parigi - Varianti al piano edilizio nel tratto compreso tra i corsi Galileo Ferraris e Stupinigi -

Con questa deliberazione il tracciato del corso Parigi nel tratto tra i corsi Galileo Ferraris e Stupinigi viene variato in modo che l'allineamento sud del tracciato, venga a coincidere con la fronte a notte del grosso fabbricato cadente quasi totalmente sulla linea dell'attuale allineamento del corso, raccordando mediante una curva detto nuovo tracciato col rimanente tratto compreso tra il corso Stupinigi e la ferrovia di Genova.

Secondo il parere espresso dalla Commissione igienico-edilizia è stato sensibilmente arretrato lo smusso compreso tra il nuovo tracciato del corso Parigi ed il corso Marsiglia, in modo da ampliare il piazzale che ne risulta.

Giova inoltre tenere presente che oltre ai vantaggi di estetica e di viabilità ottenuti con tale variante il Comune sarà esonerato dalle ingenti spese d'esproprio per il caseggiato che la variante stessa viene a salvare dall'abbattimento.

-----

N. 14 - Comm. Prefett. 3 dicembre 1924 - Via Febo - Inclusione di un tratto nel piano regolatore edilizio.

La via Febo, mentre è privata dal suo inizio sul corso Moncalieri per una lunghezza di circa m. 280 sino al congiungimento con una via compresa nel piazzale edilizio, è invece comunale nel tratto successivo lungo circa m. 125.

Considerato che i due tratti per la loro posizione hanno una reciproca funzione integrativa rispetto alla viabilità stradale della zona, si da costituire virtualmente un sistema omogeneo di comunicazioni, si è ritenuto opportuno includere nel piano edilizio il tratto tuttora privato.

Così anche la sistemazione e <sup>la</sup> manutenzione della via potranno farsi in modo omogeneo e razionale.

-----

N. 15 - Comm. Prefett. 10 dicembre 1924 - Piazza Fabio Filzi, corso Porto Maurizio e via Spotorno - Varianti al piano edilizio.



Tale variante trae origine dalla domanda avanzata dalla Società An. Fiat che, riferendosi alle esigenze presenti e future della propria industria ed alla necessità di costruire in regione-Lingotto dei grandiosi fabbricati ed impianti, chiedeva che venisse soppressa o almeno modificata nel suo tracciato la piazza Fabio Filzi.

Per conciliare le esigenze della Società Fiat con quelle della pubblica viabilità e sentito il parere della Commissione igienico-edilizia, si è ritenuto opportuno, anziché sopprimere la piazza modificarla in modo che essa risulti di forma rettangolare completamente a levante della via Nizza tra detta via ed il protendimento della via Spotorno. Inoltre viene effettuato il rettilineamento del corso Porto Maurizio fra la stazione di smistamento e la via Nizza ed il conseguente spostamento del restante tratto del detto corso tra la via Nizza ed il Po.

Giova tener presente che né sui vecchi allineamenti della piazza Fabio Filzi né su quelli del corso Porto Maurizio sono state erette costruzioni che debbono in dipendenza della variante essere demolite.

Per contro lo spostamento della piazza porta il vantaggio di risparmiare le notevoli spese d'esproprio dei fabbricati esistenti a ponente della via Nizza e che la Società Fiat si è obbligata a rimborsare al Comune l'eventuale maggior indennità di esproprio da corrispondersi per l'apertura della via, piazza e corso toccati dalla presente variante.

N. 16 - Comm. Prefett. 18 febbraio 1925 - Corso Marsala - Riduzione di larghezza -

Con tale modifica viene ridotta la larghezza del corso Marsala da m. 25 a m. 17,50.

La riduzione non pregiudica affatto la viabilità in quanto il corso Marsala comprende un unico isolato con una lunghezza di soli m. 43 e non rappresenta un'arteria importante né per intensità di transito né come allacciamento dei due vicinissimi corsi Moncalieri e Giovanni Lanza.

Si noti inoltre che nonostante tale riduzione i fabbricati costruendi resteranno sull'allineamento competente alla primitiva larghezza del corso di m. 25 e che i proprietari interessati hanno assunto l'obbligo di chiudere la loro proprietà sui nuovi allineamenti, a mezzo di cancellate, e ciò per l'esteti-

ca della località.

-----

N° 17 - Comm. Prefett. 11 marzo 1925 - Annullamento del vincolo di costruzione a villini nell'isolato compreso tra le vie Demonte, Garessio, Richelmy e Ventimiglia -

In seguito alla domanda avanzata dai proprietari dell'isolato e sentito il parere della Commissione igienico-edilizia si è deliberato di annullare il vincolo di costruzione a villini nell'isolato compreso tra le vie Demonte, Garessio, Richelmy e Ventimiglia.

Tale vincolo era stato creato in dipendenza della destinazione del vicino ampio isolato a sede del nuovo Politecnico, destinazione che è venuta a mancare, poichè il Politecnico rimane nell'attuale sua sede di via Ospedale. L'annullamento però non porta pregiudizio alcuno alla estetica in quanto l'isolato di cui si tratta non costeggia il Po. Inoltre viene approntato uno smusso all'angolo acuto esistente all'incrocio delle vie Demonte e Richelmy mediante un lato di metri 25 di fronte e l'area costituita da tale smusso dovrà essere destinata a giardino e chiusa da cancellata sugli attuali fili di fabbricazione.

-----

N. 18 - Comm. Prefett. 11 marzo 1925 - Soppressione del vincolo a giardino dell'isolato compreso tra il piazzale barriera di Stura, la nuova strada di Circonvallazione, il fiume Po ed il corso Taranto.

La soppressione del vincolo è giustificata dal fatto che il terreno di cui si tratta è posto all'estremo limite del piano edilizio, in località eccentrica, dove meno è sentita la necessità di giardini mentre forte è il bisogno locale di aree fabbricabili.

Inoltre si tratta di un'area assai ridotta, posta in una zona, circondata da ampi piazzali e lunghi corsi, i quali compensano largamente la mancanza della aiuola stessa.

-----

N. 19 - Comm. Prefett. 18 marzo 1925 - Via privata Spotorno -  
Inclusione nel piano regolatore del tratto compreso tra le vie  
Millefonti ed Oneglia.

L'incremento fortissimo del traffico che ha luogo nella vi-  
cina via Nizza, rende necessaria l'inclusione dell'intera via  
Spotorno nel piano edilizio, anche allo scopo di evitare che  
con nuove costruzioni venga ad essere impedita o resa assai  
più dispendiosa in futuro l'apertura di detta via.

Attualmente i tratti della via Spotorno compresi rispettiva-  
mente tra le vie Oneglia e Garessio, Vado e Millefonti sono  
privati; il tratto compreso tra la via Millefonti ed il piazza-  
le Fabio Filzi è stato incluso nel piano edilizio col provvedi-  
mento di cui al n. 15 della presente relazione, mentre il trat-  
to intermedio tra le vie Garessio e Vado non è soggetto ad al-  
cun vincolo di pubblico passaggio e perciò potrebbe venire oc-  
cupato da costruzioni.

Giova inoltre ricordare che tra i numerosi edifici che sor-  
gono sui lati della via Spotorno esiste un ampio edificio per  
scuole elementari nei cui rispetti è doveroso ed opportuno as-  
sicurare il transito.

-----  
N. 20 - Comm. Prefett. 17 giugno 1925 - Via Volturmo - Sistema-  
zione e riduzione della larghezza tra le vie Bicocca e Gaeta -

Con tale variante viene assegnata al tratto della via Vol-  
turno compreso tra le vie Bicocca e Gaeta la larghezza di m. 10,  
aumentata sensibilmente con larghi accordi curvilinei agli  
sbocchi sulle vie Gaeta e Bicocca. Il nuovo allineamento stra-  
dale sarà però limitato da semplici cancellate anzichè da muro  
e le eventuali nuove costruzioni corrispondenti dovranno risul-  
tare alla distanza di almeno m. 15 dall'opposto lato della via.

Tale variante è giustificata dal fatto che in tal modo può  
essere evitato l'esproprio dello stabile esistente in via Bi-  
cocca n. 5 impingente sul sedime della via Volturmo, rendendo-  
ne così più sollecita la sistemazione.

La Commissione igienico-edilizia ha espresso parere favore-  
vole alla variante, sulla considerazione che la via Volturmo  
per gli altri tre isolati fino alla via Moncalieri è di soli  
m. 12,00 di larghezza, pur essendo di maggior importanza via-  
bile.

Nel tratto tra le vie Bicocca e Gaeta il traffico invece non è intenso, mentre nei riguardi dell'estetica e dell'igiene nessun pregiudizio è arrecato dalla variante stessa, in seguito alle condizioni sopra specificate.

Giova inoltre ricordare che nessun inconveniente deriva ai proprietari frontisti sul lato opposto della via, in quanto nei loro riguardi non verrà meno la facoltà di edificazione competente alla larghezza della via, considerata di m. 15.

-----  
N. 21 - Comm. Prefett. 2 luglio 1925 - Società Immobiliare Alta Italia - Costruzione di campo per allevamento dei cavalli. Varianti al piano regolatore edilizio.

La variante indotta con tale provvedimento trova origine dalla domanda avanzata dalla Società An. Immobiliare Alta Italia di costruire su terreno di sua proprietà, compreso tra le barriere di Stupinigi e di Orbassano un vasto recinto con entrostanti fabbricati ad uso di scuderia e maneggio allo scopo di istituire una nuova ed importantissima azienda per l'allevamento dei cavalli puro sangue.

Considerato che la nuova azienda viene ad assicurare alla Città un centro di allevamento fra i maggiori e i migliori di Italia, non notevole vantaggio commerciale ed economico e ne ricaverebbe incremento anche l'Ippodromo di Mirafiori posto a brevissima distanza; e che per contro il frazionamento delle aree per l'esecuzione del piano edilizio non consentirebbe l'impianto di una sì grande azienda per il cui frazionamento e sviluppo si richiedono ampie superfici continue non intersecate da strade pubbliche, si è ritenuto opportuno concedere l'occupazione temporanea delle sedi stradali interessate apportando nel contempo le seguenti varianti, allo scopo di eliminare gli inconvenienti che sarebbero derivati alla viabilità ed all'estetica; varianti rese necessarie dal fatto che viene sospesa in quella zona, per un periodo massimo di 29 anni, l'apertura delle vie segnate nel piano edilizio.

1° - Inclusione nel piano stesso:

a) di un tratto di corso della larghezza di m. 55,50 della superficie di mq. 22.000, compreso tra i corsi Cavallotti e Stupinigi in sostituzione di due tratti del detto corso Cavallotti e del corso Confalonieri.

Il terreno occorrente viene ceduto gratuitamente dalla Società.

b) di due smussi all'angolo dei corsi Stupinigi e Maroncelli, 2° e. Formazione di un ampio piazzale a sfondo prospettico compreso tra i corsi Stupinigi, Vinzaglio e il nuovo tratto di corso.

Le varianti in tal modo apportate risultano, anche secondo il parere espresso dalla Commissione igienico-edilizia, logiche e di nessun pregiudizio alla viabilità ed all'estetica e vantaggiose per il Comune, avendo riguardo al fatto che le vie da sopprimere temporaneamente non sono aperte al transito, che tutta la zona è piuttosto isolata e posta sul confine del territorio comunale, tanchè si prevede che per molto tempo non avrà un incremento edilizio apprezzabile.

-----  
N. 22 - Comm. Prefett. 29 luglio 1925 - Variante al piano regolatore in regione San Paolo - Riduzione di ampiezza del parco pubblico progettato tra i corsi Brunelleschi e Trapani.

In regione San Paolo e precisamente tra i corsi Brunelleschi e Trapani è prevista dal piano edilizio vigente un'ampia zona di circa mq. 190.000 destinata a parco pubblico.

In seguito ad accordi pienamente vantaggiosi per il Comune intervenuti colla Società Immobiliare Ligure Piemontese, proprietaria di una vasta superficie di terreno in regione San Paolo, si è ritenuto concedere, colla presente variante, il diritto di fabbricazione ad una zona triangolare dell'area vincolata a parco compresa tra la via antica di Grugliasco ed il limite attuale della fabbricazione a Nord, liberando così dal vincolo di non edificabilità mq. 27.000 circa pari alla sesta parte del parco.

Il parco anche se ridotto nella suddetta misura, avrà tuttavia ancora una estensione rispondente alle necessità della regione, ed ai criteri di estetica e di igiene a cui è informato il piano edilizio.

Inoltre gli accordi intervenuti colla Società Immobiliare, consentono l'esecuzione di importanti opere pubbliche che facilitano la costruzione e la ripresa edilizia nella località.

-----

N. 23 - Comm. Prefett. 14 ottobre 1925 - Variante all'incrocio delle vie Agostino Lauro e Gassino -

Colla presente variante viene lievemente ristretto lo spiazzo previsto nel piano edilizio vigente all'incrocio delle vie Agostino Lauro e Gassino senza pregiudicare in modo alcuno nella forma regolare dello spiazzo progettato nè la viabilità della regione.

Anche la Commissione igienico-edilizia ha espresso parere favorevole, avendo altresì riguardo, oltre a quanto sopra, al fatto che viene così facilitata la esecuzione del piano edilizio nella località, ed alla sensibile economia nelle spese per esproprio, in quanto si viene ad evitare l'abbattimento di un fabbricato.

N. 24 - Comm. Prefett. 29 ottobre 1925 - Soppressione del vincolo ad aiuola del terreno compreso tra il corso Sempione e le vie Cigna e Lauro Rossi. -

Coll'approvazione del piano edilizio 1920 veniva apportata una modifica al precedente piano del 1908 destinando a giardino una vasta zona di circa mq. 90.000 in regione Montebianco tra la via Cigna e la ferrovia Torino-Milano.

Tale terreno dovrebbe di conseguenza in caso di esproprio essere pagato come fabbricabile.

In seguito però a vantaggiosi accordi raggiunti coi signori Segre Davide e condomini proprietari della maggior parte della totale area destinata a parco, si è ritenuto di sopprimere, colla presente variante, il vincolo ad aiuola dell'area di circa mq. 30.000 compresa tra il corso Sempione e le vie Cigna e Lauro Rossi.

La variante, oltre ad essere pienamente giustificata dagli accordi intervenuti coi signori Segre e condomini, dai contributi che potranno esigersi dagli altri proprietari, coi quali sono in corso le relative pratiche, e del risparmio delle spese di esproprio di alcuni fabbricati impingenti su tale area, ha pure avuto parere favorevole dalla Commissione igienico-edilizia.

La superficie della zona vicina di circa mq. 28.000 che viene subito ad essere destinata a giardino è più che sufficiente alle necessità igieniche della regione.

N. 25 - Comm. Prefett. 25 novembre 1925 - Soppressione del vincolo ad aiuola dell'isolato di forma triangolare compreso tra la via Savonarola e le ferrovie di Milano e Genova.

In base al vigente piano edilizio il terreno situato tra la ferrovia di Genova, la via Savonarola e la ferrovia di Milano misurante mq. 8000 circa è vincolato ad aiuola pubblica.

Tale destinazione era stata data per l'esistenza in quel punto delle linee ferroviarie.

In seguito però ai lavori di abbassamento del piano del ferro, ora in corso, e per effetto della sua speciale ubicazione, tra le due linee ferroviarie che risulteranno in trincea, il terreno non presenta più le particolari caratteristiche di pubblica utilità che prima gli si attribuivano.

Inoltre in quella zona esistono larghi corsi che sono più che sufficienti per la viabilità e l'igiene.

N. 26 - Comm. Prefett. 13 gennaio 1926 - Soppressione dell'ultimo tratto della via Mentana compreso tra le vie San Vito e Milazzo -

In seguito alla domanda avanzata dai proprietari dei terreni compresi fra i corsi Moncalieri e Giovanni Lanza e la via San Vito e Milazzo viene colla presente variante soppresso l'ultimo tratto della via Mentana della superficie di circa mq. 1500

A giustificazione di tale provvedimento sta la considerazione che l'isolato compreso tra le vie Mentana, Milazzo, San Vito ed il corso Giovanni Lanza risultava della esigua larghezza media di circa m. 16, tale cioè da essere poco utilmente fabbricabile. Inoltre la distanza del corso Moncalieri dal corso Giovanni Lanza, nel tratto tra le vie Milazzo e San Vito, corrispondente al tratto della via Mentana così soppresso, risulta di soli metri 60 circa, così da non recare nessun pregiudizio alla viabilità, la quale, d'altra parte, si svolge essenzialmente lungo i due predetti importanti corsi Moncalieri e Giovanni Lanza.

Gli si ricorda che i proprietari interessati si sono impegnati a vincolare in perpetuo a giardino privato l'area già destinata a sede del tratto di via soppresso. Perciò le condizioni igienico edilizie non sono menomate.

N. 27 - Comm. Prefett. - 20 gennaio 1926 - Destinazione alla fabbricazione di parte del terreno vincolato a suolo pubblico, compreso tra il corso Stupinigi, la linea ferroviaria di Milano e lo stabilimento ex Masera.

In seguito ad accordi pienamente vantaggiosi per il Comune intervenuti coll'Ingegnere Ezio Magnanelli proprietario del terreno di cui si tratta viene soppresso il vincolo a suolo pubblico dell'area situata all'angolo del corso Stupinigi colla linea ferroviaria di Milano e collo stabilimento meccanico Subalpino.

Tale vincolo non era stato adottato per speciali motivi di viabilità ma solo per consentire un'ampia visuale sulle proprietà circostanti.

Infatti trattasi di una piccola area di mq. 1100 la cui soppressione arreca pregiudizio nè alla estetica nè alla viabilità, in quanto è stato previsto uno smusso all'angolo del corso Stupinigi colla ferrovia di Milano analogo a quello previsto all'angolo dei corsi Marsiglia e Parigi.

Inoltre si sono raggiunti col proprietario del terreno accordi assai favorevoli al Comune, per quanto concerne la sistemazione del corso Stupinigi.

-----  
N. 28 - Commiss. Prefettizio 20 gennaio 1926 - Formazione di piazzale per barriera daziaria all'incrocio del corso Ponte Mosca colla via Sandro Botticelli -

In seguito agli accordi intervenuti colla SNIA-VISCOSA tra cui - compreso l'obbligo da parte del Comune di eseguire un ponte sul torrente Stura, in corrispondenza del corso Ponte Mosca si rende necessaria, come conseguenza del maggior traffico creato, la formazione all'incontro del corso Ponte Mosca con la cinta daziaria (via S. Botticelli), di una nuova barriera daziaria, col relativo piazzale, e ciò per le occorrenti operazioni di sdaziamento.

A tale scopo viene apportata colla presente variante, una modifica al piano edilizio vigente, nel senso di formare un piazzale, limitato, secondo il parere espresso dalla civica Direzione del Dazio, alla parte esterna della cinta daziaria, della superficie di circa mq. 6000 all'incrocio del corso Ponte Mosca colla via S. Botticelli.

-----



N° 29 - Comm. Prefett. 27 gennaio 1926 - Soppressione di protendimento di via oltre la cinta daziaria in vicinanza alla strada vicinale delle Caccie.

Il piano edilizio vigente contempla i protendimenti delle vie in esso tracciate, fin oltre la cinta daziaria, in previsione degli ampliamenti che possono estendersi fino al confine del territorio comunale.

Uno di tali protendimenti risulta molto prossimo alla strada vicinale delle Caccie, la quale è divenuta una importante arteria, perchè fronteggiante il grande aeroporto di Mirafiori.

Non essendo pertanto possibile lo spostamento e tanto meno la soppressione di detta strada delle Caccie, si è ritenuto opportuno, colla presente variante, sopprimere nel piano edilizio vigente il protendimento anzidetto, il quale non è compatibile col tracciato della strada stessa che sopperisce di per sé a tutte le presenti e future necessità.

N. 30 - 18 febbraio 1926 - Commissario Prefettizio - Variante alla configurazione del piazzale della nuova barriera di Stupinigi.

Col piano edilizio approvato con R.D. 15 gennaio 1920 n. 80 venivano apportate alcune varianti al precedente piano generale approvato con la legge 5 aprile 1908, n. 141, tra cui quella relativa alla formazione di un piazzale all'incrocio dei corsi Vinzaglio e Stupinigi colla nuova strada di Circonvallazione, in previsione delle future esigenze del servizio daziario.

Non essendosi verificate tali esigenze poichè per tale servizio basta il piazzale entro cinta; e ritenendosi più che sufficiente per le esigenze della viabilità la restante parte del piazzale; si è considerato opportuno sopprimere la parte di detto piazzale oltre cinta, sul lato ovest del corso Vinzaglio.

Giova inoltre ricordare che i proprietari del terreno che viene in tal guisa liberato alla fabbricazione hanno versato un adeguato contributo impegnandosi altresì a costruirvi entro breve termine delle costruzioni stabili che concorrono in tal modo a risolvere la grave crisi edilizia.

Dalle susposte considerazioni appare che per tutte le varianti da introdursi si sia tenuto conto delle esigenze cittadine più dirette non solo, ma così pure di tutte le condizioni di igiene, di decoro e di viabilità che debbono presiedere alla formazione dei piani regolatori edilizi della Città.

Il complesso delle varianti apportate può dividersi in tre categorie:

1° - soppressione di vincoli di aree destinate ad aiuole o giardini, che possono essere consentite senza pregiudizio all'igiene ed alle norme stabilite dai congressi edilizi mondiali ove si abbia riguardo all'oculata abbondanza di giardini, parchi, aiuole, spazi verdi, previsti nei piani regolatori e di ampliamento della Città di Torino; ed al forte incremento che viene dato in tal guisa alla fabbricazione si da cooperare efficacemente alla risoluzione della presente crisi edilizia.

2° - Inclusione nel piano stesso di vie private che vengono in tal modo sottratte al mantenimento non certo troppo accurate dai proprietari frontisti per essere degnamente sistemate e mantenute dal Comune in considerazione della speciale importanza viabile acquistata nell'interesse pubblico.

3° - Riduzione della larghezza di corsi e vie di scarsa importanza viabile o rettilineamento dei tracciati, di cui caso per caso è stata analizzata la convenienza.

Per i motivi susposti questo Comune esprime piena fiducia che tutte le varianti apportate ottengano la regolare approvazione da parte del competente Ministero dei Lavori pubblici.

Torino, 15 Maggio 1926

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO

f.to Etna

L'INGEGNERE CAPO

f.to G. Seanagatta

IL CAPO UFFICIO VIII°

f.to Francesco Cabras