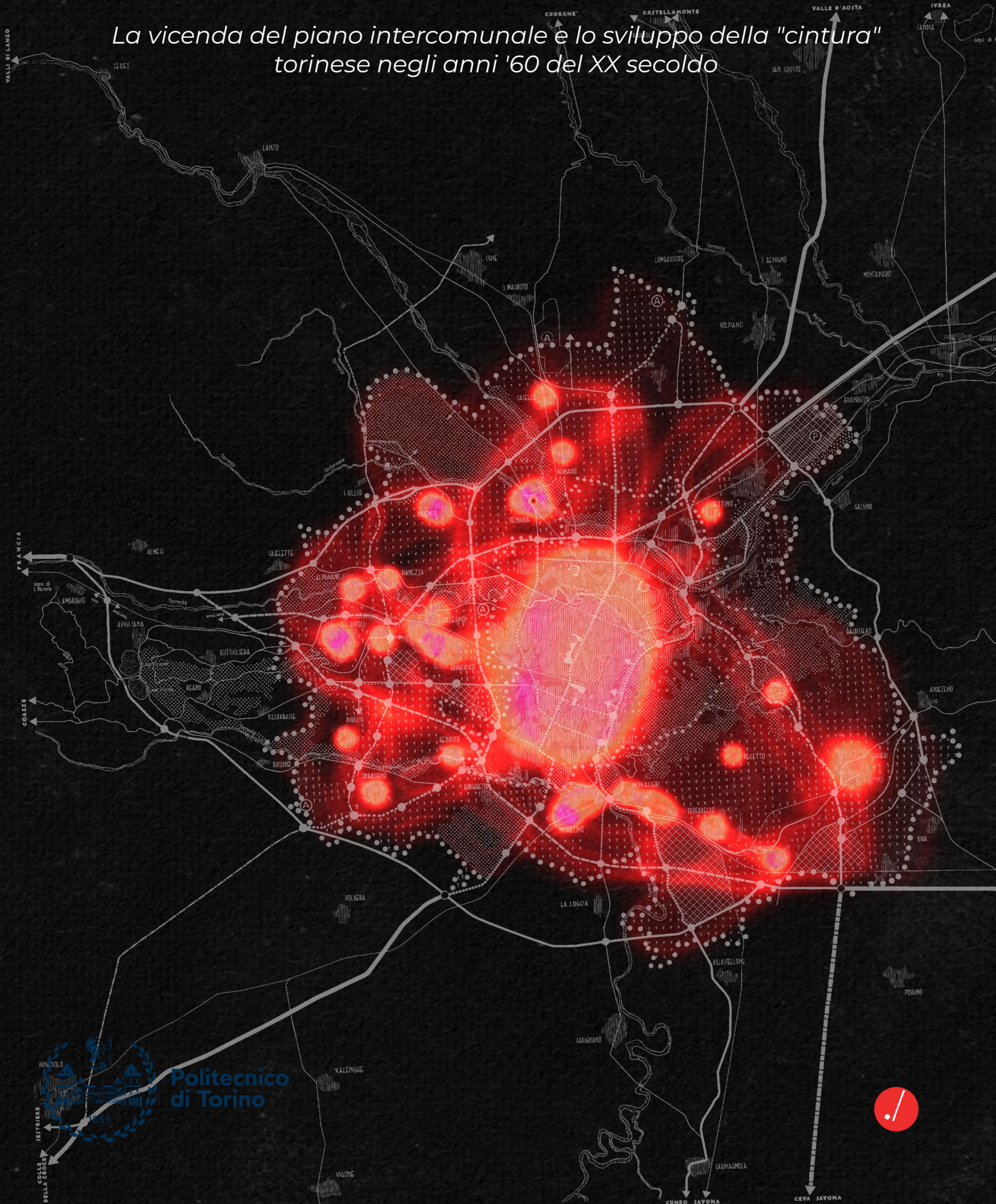


# TORINO fuori TORINO

*La vicenda del piano intercomunale e lo sviluppo della "cintura" torinese negli anni '60 del XX secolo*



*Tesi di Laurea Magistrale  
DAD\_ Dipartimento di Architettura e Design  
Architettura per il Patrimonio  
Miriam Brignolo*

*2024*

*In copertina: rielaborazione personale dello  
schema del PRI del 1960, da Fipag\_Federa-  
zione Istituto piemontese Antonio Gramsci,  
b.300*





**Politecnico  
di Torino**

*Tesi di Laurea Magistrale  
DAD\_ Dipartimento di Architettura e Design  
Architettura per il Patrimonio*

./

# *Torino fuori Torino*

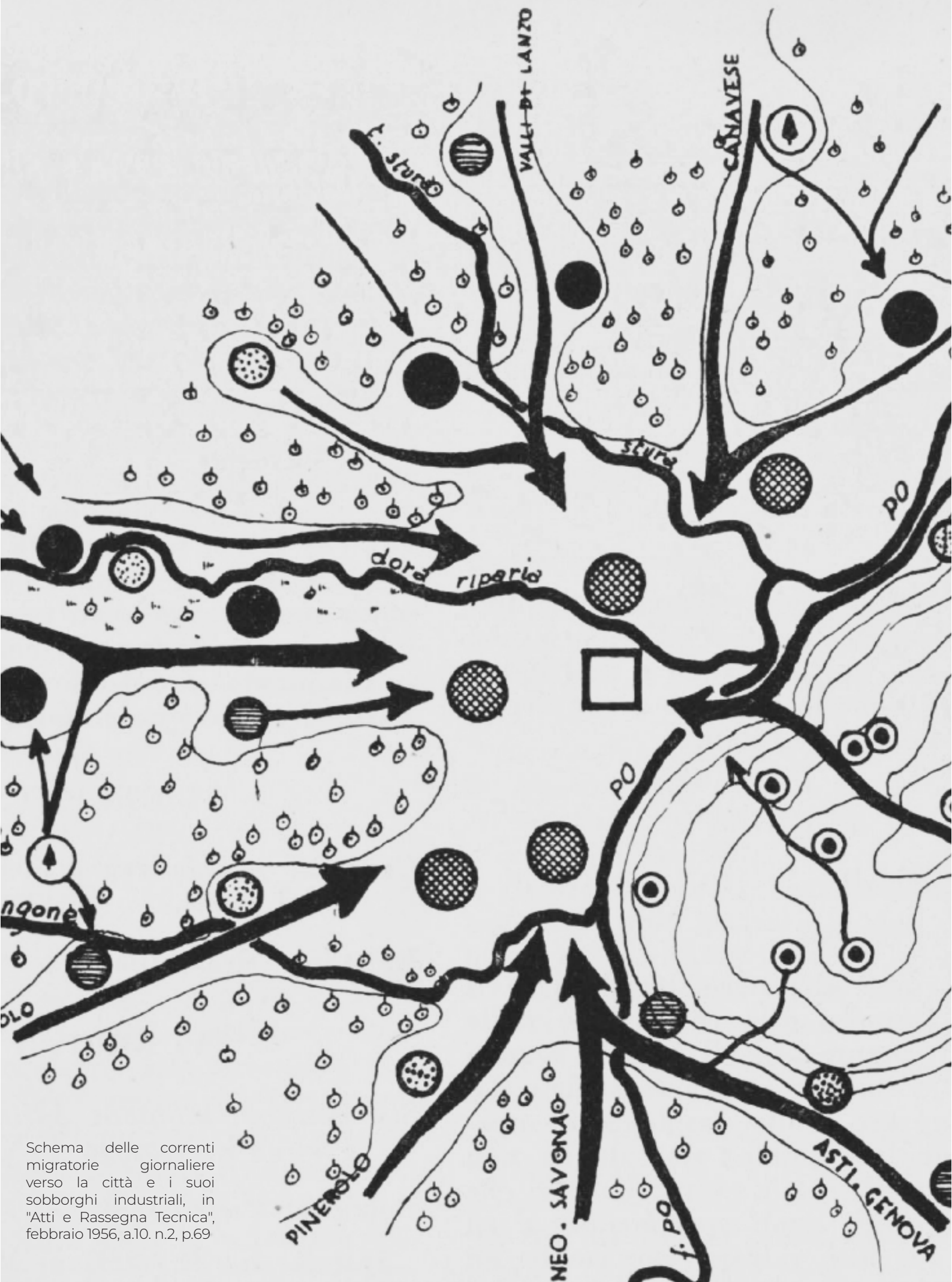
*La vicenda del piano intercomunale e lo sviluppo della "cintura"  
torinese negli anni '60 del XX secolo*

*A.A. 2023-2024*

*Tesi di : Miriam Brignolo  
matricola s300694*

*Relatore: Professor Filippo De Pieri*

*luglio 2024*



Schema delle correnti migratorie giornaliere verso la città e i suoi sobborghi industriali, in "Atti e Rassegna Tecnica", febbraio 1956, a.10. n.2, p.69



*a chi non crede mai di farcela*

# INDICE

	ABSTRACT.....	9
	INTRODUZIONE.....	13
	PERCORSO DI RICERCA E FONTI.....	18
<b>01</b>	<b>TORINO FUORI TORINO.....</b>	<b>36</b>
	01.1 IL TERRITORIO DEL PRIT.....	39
	01.2 QUADRO STORICO: Lo scenario sociopolitico ed economico di Torino dal dopoguerra al "boom".....	52
	01.2.1 Nel dopoguerra.....	52
	01.2.2 Il "miracolo" economico.....	55
	01.2.3 Nuovi arrivi a Torino: il fenomeno dell'immigrazione.....	58
	01.2.4 Problemi e Prospettive.....	61
<b>02</b>	<b>PIANIFICAZIONE(extra) URBANA.....</b>	<b>66</b>
	02.1 CENNI DI PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE IN TORINO ALL'EPOCA DEL FASCISMO.....	67
	02.2 LA LEGGE N.1150/42 E I PIANI INTERCOMUNALI IN ITALIA.....	70
	02.2.1 Il PIM: La "Turbina" di Milano.....	77
<b>03</b>	<b>LA VICENDA DEL PIANO INTERCOMUNALE DI TORINO.....</b>	<b>82</b>
	03.1 LA RICOSTRUZIONE DELLA VICENDA POLITICA E URBANISTICA.....	83
	03.2 LE FASI.....	85
	03.2.1 fase0: 1942-1951 il piano regolatore di massima e i primi passi del PRIT.....	91
	03.2.2 fase1: 1951-1954 la riunione dei sindaci e il decreto ministeriale.....	94
	I 24 Comuni	
	03.2.3 fase2: 1955-1959 discesa e ripresa, viabilità e industrie.....	105
	03.2.4 fase3: 1960-1963 la presentazione del PRIT.....	114
	03.2.5 fase4: 1964-1968 l'opportunità mancata.....	127



	VOCI E IDEE	04
135		
138	04.1 OPINIONE PCI: IL PARTITO COMUNISTA ITALIANO SUL PRIT	
142	04.1.1 Convegno PCI_1959	
145	04.1.2 Todros_1960	
147	04.1.3 Collettivo Architettura Piazza Castello 29_1963	
151	04.1.4 Berlanda_1964	
153	04.1.5 Lega dei Comuni democratici_1965	
156	04.1.6 Berti_1964	
160	04.2 "URBANISTICA"	
160	04.2.1 Gabrielli_1967	
163	04.2.2 Astengo_1967	
167	04.2.3 INU: Osservazioni al progetto di Piano Intercomunale _1964	

	IL DECENTRAMENTO INDUSTRIALE	05
175		
178	05.1 FRANCESCO MARTINY_1962	
181	05.2 L'INDUSTRIA METALMECCANICA	
183	05.3 L'INDAGINE DELL'ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICO SOCIALI "ALDO VALENTE".	
194	05.4 UN CASO SPECIFICO: GRUGLIASCO	

	CONCLUSIONI	06
201		
202	06.1 RIFLESSIONI GENERALI	
206	06.2 LA TUTELA DEL PAESAGGIO NEL PRIT	
208	06.3 ALCUNE TEMATICHE DI ATTUALITÀ?	

217	BIBLIOGRAFIA
-----	--------------

224	APPENDICE
-----	-----------

234	RINGRAZIAMENTI
-----	----------------



fotogramma del film: "Le mani sulla città"  
(Italia/1963) di Francesco Rosi



**Fig.0.1:** Rielaborazione personale, collage di immagini: "le mani sulla città" da cinetecabologna.it e di macchina da scrivere imm. Viviane Baranowski



# ABSTRACT

La città di Torino conosce la sua massima crescita negli anni Sessanta del Novecento, cavalcando l'ondata della ricostruzione e del boom economico. Con una pressante domanda di spazio e la volontà di espandersi oltre i suoi limiti amministrativi, l'estensione del capoluogo coinvolge per primi i territori che circondano la città, quelli appartenenti alla "cintura". A fronte di un tale sviluppo e del nuovo ordinamento urbanistico italiano si vede necessario impostare un piano sovracomunale per il coordinamento del territorio che coinvolge Torino e altri ventitré comuni vicini. Il piano intercomunale di Torino (PRIT) riconducibile alla figura del Prof. Arch. Giampiero Vigliano, non fu mai applicato ma molti sono i lasciti che si ricollegano alla pianificazione dell'attuale area metropolitana torinese. Questo contributo di ricerca si pone come obiettivo quello di ricostruire la vicenda del piano intercomunale torinese partendo dal patrimonio archivistico a disposizione a riguardo. Attraverso il confronto e la lettura dei verbali delle riunioni dei sindaci dei Comuni coinvolti nel piano è stato possibile

stabilire una linea temporale degli avvenimenti. L'analisi delle fonti documentarie e una loro rilettura permettono di ottenere un taglio critico della controversia del piano intercomunale secondo lo sguardo di alcuni urbanisti dell'epoca e di alcuni esponenti appartenenti alla sezione piemontese del Partito Comunista italiano, considerando sia gli aspetti positivi sia le criticità emerse nel processo. Lo studio, basandosi sulla ricostruzione storica di un processo tecnico-politico, non vuole essere un punto di arrivo esaustivo, ma fornire una base per eventuali futuri ampliamenti della vicenda e precisazioni. Il piano intercomunale di Torino è da collocarsi in quello che è il nascente dibattito urbanistico italiano, iniziato nel dopoguerra, riguardo la necessità di attuare programmi di pianificazione sul territorio e provvedere alla redazione dei singoli piani regolatori locali. Analizzando il rapporto tra la città di Torino e il suo hinterland, nel corso della ricerca si è approfondito il fenomeno del decentramento industriale, per il quale alcuni reparti produttivi con sede a Torino trovarono spazio nei

# **ABSTRACT**

comuni extra-urbani. Trattandosi di un territorio di indagine molto esteso si sono stabiliti dei criteri per scegliere un "campione", Grugliasco, un comune coinvolto nel piano intercomunale in modo da poter avere un punto di osservazione del PRIT sotto una "lente" più puntuale. Analizzare la controversia del Piano Intercomunale Torinese è un modo per rileggere il tessuto urbano dell'area metropolitana odierna e dare attenzione a quei processi decisionali che spesso hanno stabilito i destini delle città italiane. Torino viene vista "da fuori" i suoi confini amministrativi, dal suo circondario, dal passato rurale, coinvolto in uno dei primi tentativi di pianificazione "coordinata.

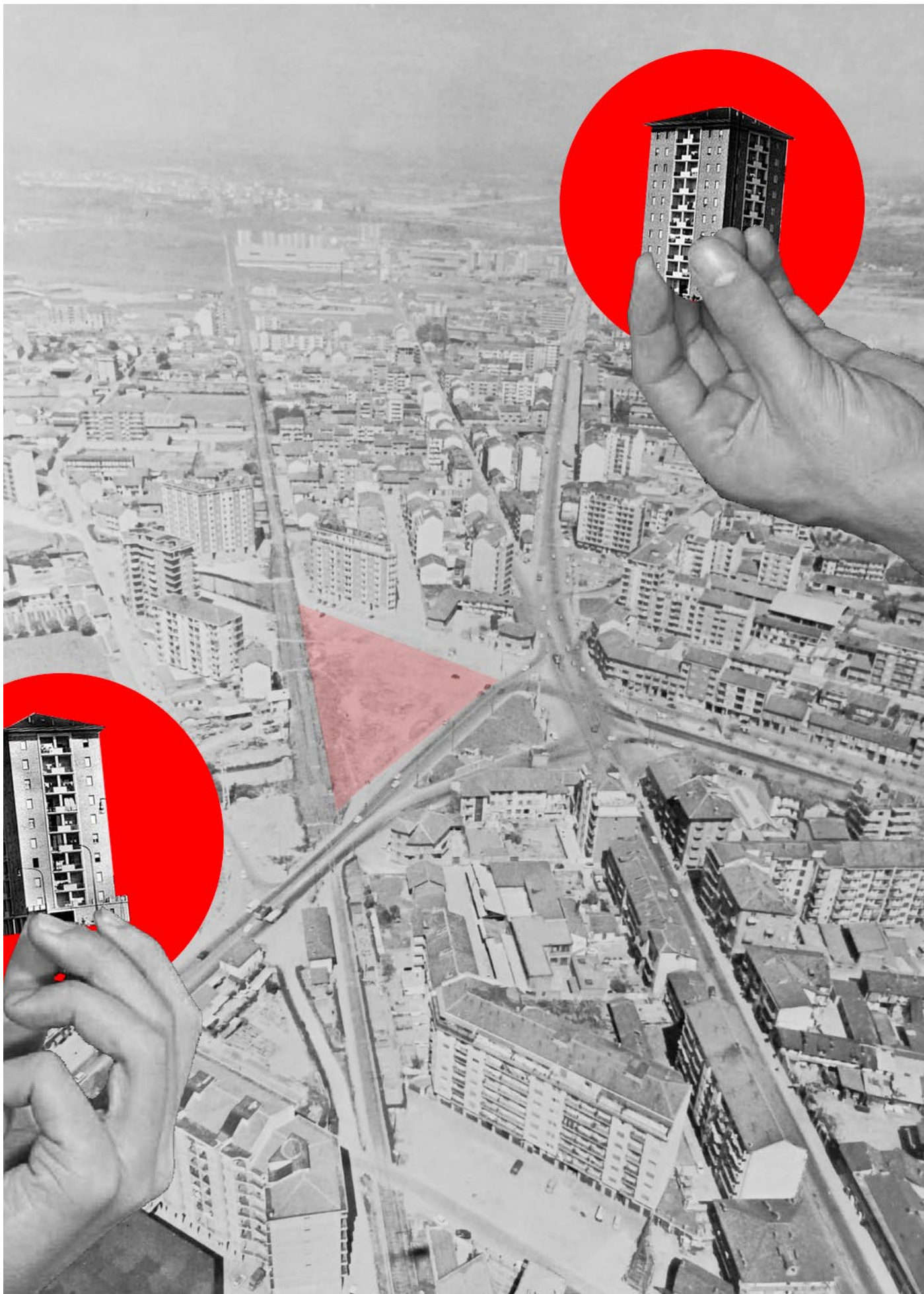
*The city of Turin experienced its greatest growth in the sixties of the twentieth century, riding the wave of reconstruction and economic boom. With a pressing demand for space and the desire to expand beyond its administrative limits, the extension of the capital involves first the territories surrounding the city, those belonging to the "belt". In the face of such a development and the new Italian urban planning system, it is necessary to set up a supra-municipal plan for the coordination of the territory involving Turin and twenty-three other neighbouring municipalities. The intercommunal plan of Turin (PRIT) attributable to the figure of Prof. Arch. Giampiero Vigliano, was never applied but there are many legacies that relate to the planning of the current metropolitan area of Turin. This research contribution aims to reconstruct the story of the intercommunal plan of Turin starting from the archival heritage available in this regard. Through the comparison and reading of the minutes of the meetings of the mayors of the municipalities involved in the plan it was possible to establish a timeline of events. The analysis of documentary sources and their rereading allow to obtain a critical cut of the controversy of the intercommunal*



*plan according to the gaze of some urban planners of the time and some members of the Piedmontese section of the Italian Communist Party, considering both the positive aspects and the critical points that emerged in the process.*

*The study, based on the historical reconstruction of a technical-political process, does not want to be a comprehensive point of arrival, but to provide a basis for any future enlargements of the story and clarifications. The intercommunal plan of Turin is to be placed in what is the nascent Italian urban debate, started in the post-war period, about the need to implement planning programs on the territory and provide for the drafting of individual local regulatory plans. Analyzing the relationship between the city of Turin and its hinterland, in the course of the research the phenomenon of industrial decentralization has been deepened, for which some production departments based in Turin found space in the extra-urban municipalities. Since this is a very large area of investigation criteria have been established to choose a "sample", Grugliasco, a municipality involved in the intercommunal plan so you can have a point of view of the PRIT under a "lens" more punctual.*

*Analyzing the controversy of the Turin Intercommunal Plan is a way to re-read the urban fabric of today's metropolitan area and pay attention to those decision-making processes that have often established the destiny of Italian cities. Turin is seen "from outside" its administrative boundaries, from its surroundings, from the rural past, involved in one of the first attempts at "coordinated planning.*



**Fig.0.2:** Rielaborazione personale, collage con immagine di conurbazione Torino/Collegno/Grugliasco da "Urbanistica" 50-51, Gabrielli, 1967.

# INTRODUZIONE

*«Il territorio è storia. Sotto la pelle degli oggetti che vediamo c'è la storia o, se si preferisce, una ragnatela di storie. Cogliere nella loro essenzialità, sondare le incertezze dei periodi luminosi di testimonianze, ricomporre il quadro delle trasformazioni in momenti diversi e comprenderne i meccanismi, evocare sulla scena della vita gli attori sconosciuti, è prendere conoscenza dei valori esistenziali dell'uomo nel travaglio delle sue vicissitudini.<sup>1</sup>»*

La tesi di laurea di seguito proposta ha come obiettivo principale quello di trattare uno strumento urbanistico quale il piano regolatore di carattere sovracomunale, in particolare, di ricostruire l'intreccio della vicenda del piano regolatore intercomunale di Torino (PRIT) sul piano politico ed urbanistico. Il piano intercomunale è il prodotto di una vicenda complessa che si snoda, nella sua narrazione, nel quadro storico, economico e sociale stratificato dell'Italia del dopoguerra. L'ordine cronologico della ricerca proposta coinvolge un lasso temporale che parte dagli anni

---

<sup>1</sup> Giampiero Vigliano, *Il borgo medioevale*, Carignano, 1984 in Francesco Ognibene, *Nel territorio dell'urbanistica: Giampiero Vigliano, un amico* in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica in Urbanistica, Scritti in onore di Giampiero Vigliano, DIT, Torino, 1993.*



della ricostruzione post-bellica fino al termine degli anni Sessanta, individuando in questo intervallo, gli anni in cui il piano intercomunale di Torino è stato un argomento di particolare attenzione da parte della scena urbanistica nazionale e della politica locale. Il periodo temporale e l'argomento presi in esame sono particolarmente rilevanti per la "storia architettonica" nazionale e permettono un rimando a quella che è l'evoluzione della materia urbanistica in Italia, «i cui principi e dibattiti hanno influito sullo sviluppo urbano di Torino negli anni Sessanta: uno sviluppo quasi schizofrenico legato alla crescita dell'industria dell'auto che ha fatto di Torino una one-company Town<sup>2</sup>». Il topos ricade, infatti, su Torino: polo del triangolo industriale e fulcro indiscusso del "boom economico" ma non solo, la tesi propone alcune riflessioni sulla città "larga" e il ruolo che la cintura del capoluogo piemontese ha avuto a supporto della città, oramai metropoli. In generale il caso emblematico di Torino può portare a riflessioni più ampie quale il ruolo delle zone di influenza delle grandi città e può mettere in luce lo sviluppo del territorio "provinciale". Poiché il tema dei piani

intercomunali ha attraversato tutto il territorio nazionale, coinvolgendo in particolar modo alcune grandi città del Nord Italia, nello studio proposto viene descritto anche un altro piano intercomunale: quello di Milano, paragonabile, sotto alcuni aspetti a quello di Torino.

È lecito chiedersi: *Quanto è importante la forma fisica urbana che noi oggi ereditiamo e che, probabilmente, è stata frutto di quel processo decisionale che vedeva unite e a confronto Tecnica e Politica all'alba della Repubblica Italiana? Il piano regolatore Intercomunale può essere definito uno strumento di controllo o di guida? La cintura è appoggio o ostacolo nell'espansione di Torino?*

Queste sono alcune delle domande che si correlano al tema del PRI e a cui si cerca di trovare risposta nello svolgimento della tesi, tentando di ricostruire le ragioni che hanno portato alla non applicazione del piano stesso.

L'elaborato mira ad affrontare la tematica sotto un nuovo punto di vista, andando ad aggiungere al materiale archivistico del Fondo Giampiero Vigliano,<sup>3</sup> le informazioni tratte principalmente dai documenti conservati presso il Fondo Gramsci

---

2 Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*, relatore Montanari Guido, Politecnico di Torino, tesi di laurea magistrale in Architettura, 2009, p. 4.

3 Fondo archivistico del Prof. Giampiero Vigliano, donato al Politecnico di Torino dagli eredi nel 2004 e conservato presso APRi del DIST. Il fondo riunisce circa 135 faldoni.

del Partito Comunista italiano (PCI)<sup>4</sup>. I dibattiti sorti anche negli anni successivi al piano hanno sicuramente permesso di dare alcune chiavi di lettura diverse della vicenda.

Trattare i documenti di archivio come fonte principale di ricerca storica per la ricostruzione di un evento comporta l'applicazione di un metodo per mettere insieme frammenti sparsi di una storia incompleta e cercare di dare loro un senso comune e logico in un lavoro di ricostruzione<sup>5</sup>.

Si specifica dunque, che non è presunzione della tesi quella di restituire un'immagine esatta e completa del piano intercomunale poiché la ricostruzione della vicenda nasce da una personale lettura dei documenti e del materiale di archivio reperito. Come ogni ricerca c'è ancora un largo margine di argomenti da trattare ed indagare. Gli apporti aggiuntivi che la tesi fornisce al tema possono essere così riassunti:

- La trattazione di una tematica

di natura storica-urbanistica nel presente

- L'accostamento di alcune delle fonti principali che analizzano il tema della pianificazione intercomunale di Torino e nazionale
- La verifica delle fonti tramite la ricerca dei documenti originali di archivio e la rilettura di questi
- L'inserimento di alcuni punti di vista specifici sul PRIT
- L'approfondimento della tematica industriale
- Una valorizzazione del materiale archivistico e del patrimonio storico

La tesi è articolata in sei capitoli: Il primo cerca di fornire un quadro generico del contesto della cintura torinese e in esso si indagano la definizione di "centro" e "intorno". Nel secondo capitolo ci si occupa della pianificazione territoriale negli anni del fascismo, di una parte del dibattito urbanistico nazionale e si accenna ad un altro caso di pianificazione intercomunale.

Il terzo capitolo, il principale, tratta la

---

4 Fondo Istituto Piemontese Antonio Gramsci, (Fipag), conservato presso il Polo del Novecento a Torino.

5 Secondo G. Montanari «la storia dell'architettura e della città del Novecento di Torino è piuttosto lacunosa rispetto al tema delle dinamiche di espansione urbana e territoriale, perché troppo concentrata sui grandi protagonisti della storia dell'architettura contemporanea in "quella visione di "eroi e monumenti" che ha visto nell' affermarsi del Movimento moderno la principale, se non l'unica, chiave di lettura di lettura dei fenomeni dell'architettura e della città.»», Montanari Guido, *Amedeo Albertini. Fantasia e tecnica nell' architettura*, Skira, Milano, 2007, p.11 in Tesi di Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*, rel.Guido Montanari, Politecnico di Torino, laure magistrale in Architettura, 2009, p.5.

vicenda del piano intercomunale nel suo complesso.

Nel quarto si cerca di dare un taglio critico alla vicenda, riportando il punto di vista del PCI piemontese e di alcune voci giornalistiche. La struttura di questi primi capitoli intende mettere in relazione le vicende urbanistiche generali italiane con quello che è il processo locale che avviene nel torinese, cercando di fornire una descrizione della vicenda applicata e il contesto in cui essa avviene.

Trattando una tematica, il cui “cuore” è la Torino degli anni Sessanta, a mio parere, non si poteva non includere nello studio l’aspetto dell’industria; poiché proprio dal legame territorio-lavoro sono nate tutte una serie di esigenze che hanno fatto da “ponte” tra la città e la sua “cintura” e di conseguenza anche allo svilupparsi del costruito nell’*hinterland* torinese. Nell’ultimo capitolo, infine, si vuole dare un breve accenno sugli organi di governo territoriale attuali e le tematiche di rilevanza anticipatorie riscontrabili nel PRIT, in un’ottica di continuità tra il passato e il presente, in cui la rilettura del piano intercomunale si confronta con lo scenario corrente della Città Metropolitana. La trattazione mira anche ad una «*consapevolezza*

*critica circa le dinamiche di trasformazione urbana e territoriale che possono essere riconducibili come attuali, e che possono aiutare a comprendere la realtà urbana del presente, e a salvaguardare il futuro»<sup>6</sup>.*

Le motivazioni che mi hanno spinto ad approfondire tale tema sono molteplici: In primo luogo si getta lo sguardo verso un territorio, la “cintura” torinese, che a volte si tende non trattare poiché sembrerebbe non racchiudere spunti architettonici di spicco e venire identificata come “terra di mezzo”, lo spazio tra un centro ed un altro.

Ma proprio la “cintura” è “il luogo dell’abitare” di gran parte della popolazione italiana, una rete di Comuni più o meno grandi, dal passato rurale, spesso poi industriale, che fa da contrafforte e da foce allo sgorgare della diramazione della città.

Forse proprio perché il costruito della “cintura” è stato per tempo considerato “non di pregio” vanno indagate le scelte che hanno portato ad un’architettura tanto variegata.

Seppur il trattare una vicenda storica sotto il profilo urbanistico e politico può non sembrare strettamente correlata ad una disciplina quale l’Architettura è anche vero che

---

6 Tesi di Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*, relatore Guido Montanari, Politecnico di Torino, laurea magistrale in Architettura, 2009.



l'Architettura, secondo il mio parere, non può prescindere dall'Urbanistica. L'architetto, dunque, diventa colui che «concepisce il piano come progetto politico che si realizza tramite opere di architettura»<sup>7</sup>

*«E, per far questo, bisogna descrivere gli spazi che si situano fra cose già individuate, spazi d'interferenza [...] di qui, milioni di connessioni. “Fra” mi è sempre sembrata, continua a sembrarmi, una preposizione di capitale importanza»<sup>8</sup>.*

Sicuramente la mia appartenenza alla prima “cintura” torinese e l'esperienza di tirocinio svolta durante il corso di laurea triennale presso l'Urban Lab di Torino hanno influito nella scelta del tema trattato come, allo stesso modo, la possibilità di elaborare una tesi di laurea basata sulla ricerca storica e il materiale archivistico.

È opportuno, in tale senso, dedicare una breve trattazione a parte sulla modalità di approccio applicata al materiale archivistico.

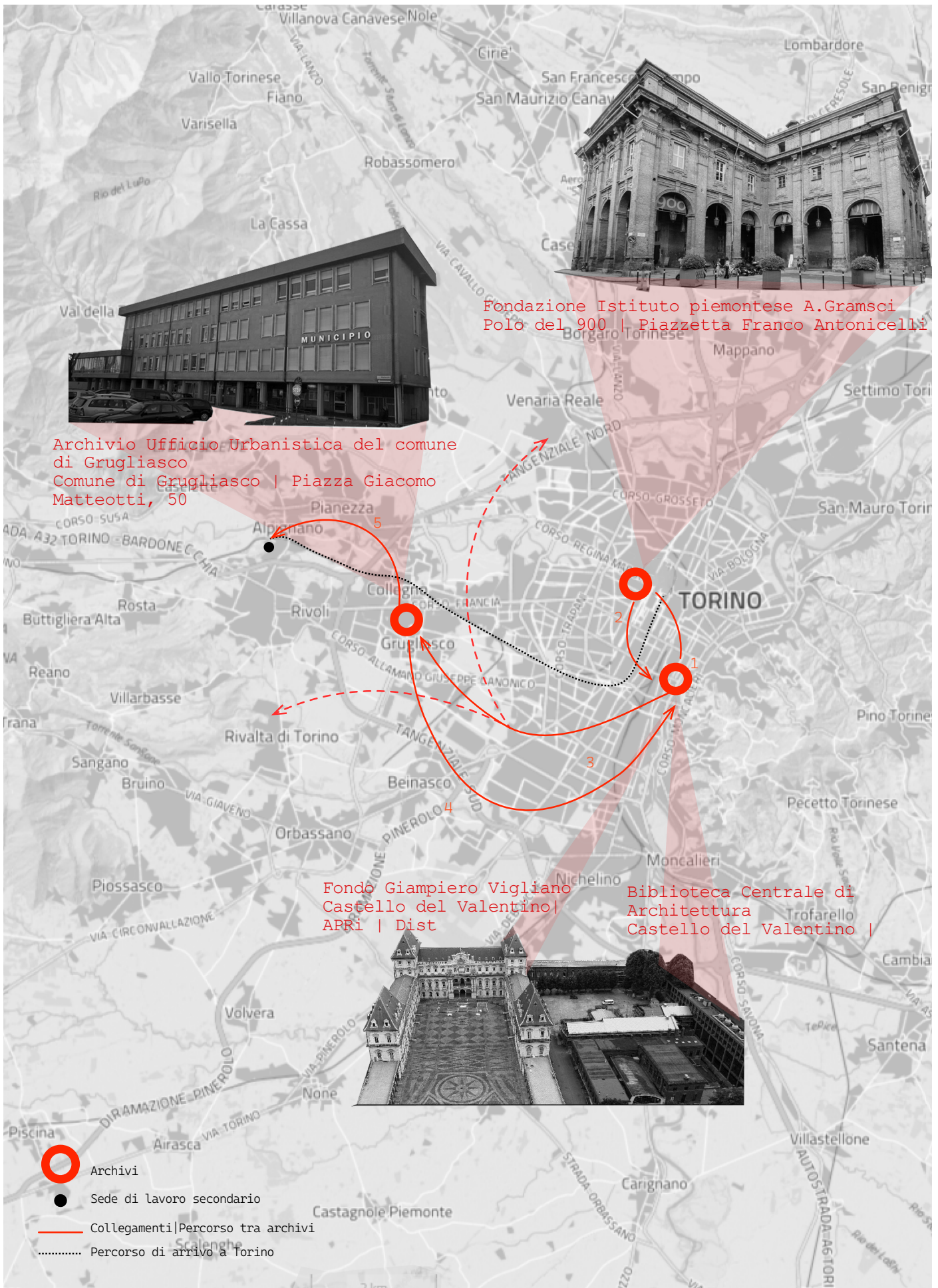
*«Città e paesaggio incarnano valori collettivi essenziali per la democrazia. Formano un orizzonte di diritti a cui deve rispondere la responsabilità dell'architetto, perché il suo lavoro incide sull'ambiente e sul tessuto urbano, determina la qualità della vita quotidiana, modifica le dinamiche della società»<sup>9</sup>.*

---

7 Tesi di dottorato di Taryn Ferrentino, *“Attraverso Giancarlo De Carlo, una mappa di materiali per ripensare il progetto della città contemporanea”*, relatore: Laura Lieto, Università degli studi Federico II di Napoli, 2008, p.2

8 M. Serres, *Chiarimenti*, 1992 in Taryn Ferrentino, *op. cit.*, p.2

9 Salvatore Settis, *Architettura e Democrazia, Paesaggio, città e diritti civili*, Einaudi editore, Torino, 2017.



**Fig.0.3:** Rielaborazione personale, collage con mappa base di Geografie Metropolitane, immagini da Grugliasco24.it, history.polodel900.it, Veduta aerea del Castello del Valentino, fotografia di Michele D'Ottavio, 2009, MuseoTorino.

# PERCORSO DI RICERCA E FONTI



Per lo storico britannico Edward Hallett Carr la storia non è una semplice raccolta di fatti isolati, ma è un processo continuo e dinamico in cui individui ed eventi interagiscono sotto l'influenza di un contesto sociale, economico e politico. Non esistono fatti storici puri, ma la storia va interpretata, dunque, la storia diventa "soggettiva" nel momento stesso in cui lo storico compie una selezione dei fatti che vuole analizzare, influenzato dal proprio contesto culturale, esigenze e prospettive<sup>1</sup>. Se si segue il pensiero di Carr nessuno storico potrà mai arrivare a possedere una conoscenza assoluta in quanto ci sarà sempre "la lente focale" del presente che ne darà una lettura relativa. Pertanto, nella ricerca storica, come nelle discipline scientifiche, bisogna attenersi a delle regole. Ritengo che si possa affermare che il processo di selezione delle fonti storiche che è avvenuto per la stesura della seguente tesi sia stato dinamico.

Rimanendo un attimo sul concetto di "fonte", nelle discipline storiche, secondo Paul Kirn, una fonte è «ogni

<sup>1</sup> Edward Hallett Carr, *Sei lezioni sulla storia*, a cura di R. W. Davis, Einaudi, Torino, 2000.

testo, oggetto o manufatto da cui si può ricavare una conoscenza del passato<sup>2</sup>». Tenendo presente questa sintetica definizione e ciò che spero di aver appreso nelle prime lezioni di Storia che mi sono state impartite, ovvero che questa disciplina si basa su un utilizzo critico delle fonti, di seguito un breve riassunto di come è stato svolto il lavoro di ricerca.

Il primo passo è stato quello di identificare e ritagliare una domanda di ricerca specifica: *Cosa è stato il piano intercomunale e perché non è mai stato applicato?*

Una volta stabilita la domanda risulta più facile riuscire ad isolare un “Dove” e un “Quando” da indagare nel processo di ricerca. In questo caso, relativamente, la cintura di Torino o, meglio, il territorio definito nella pianificazione intercomunale, e il periodo che va dal 1954 al 1968 come fascia temporale principale in cui inquadrare la vicenda. Avendo stabilito come fine principale la ricostruzione della vicenda del piano intercomunale, risalente agli anni Sessanta del Novecento, e un confine territoriale di indagine approssimativo è stato poi necessario interfacciarsi con le fonti raccolte nei fondi

archivistici per riuscire a trovare risposta al “Chi? al Come? E al Perché?” di questa trattazione storica.

## La mappa dei fondi archivistici

A seguito della scelta del piano intercomunale di Torino come fulcro centrale degli studi, si è aperta una fase preliminare di ricerca per comprendere quali fossero “i bacini” da cui poter trarre alcune informazioni. Tenendo il Politecnico di Torino come punto di inizio di questo percorso fisico e temporale, le ricerche hanno preso avvio presso la Biblioteca Centrale di Architettura. Svolgendo una ricerca preliminare su quanto scritto sul piano intercomunale, alcuni volumi<sup>3</sup> hanno iniziato a definire i primi indizi e a delineare il profilo di alcune figure che sono state coinvolte nella vicenda del PRIT, primo fra tutti Giampiero Vigliano. La figura di Giampiero Vigliano, direttore dell’Ufficio per lo studio del PRI di Torino, ha a sua volta aperto una nuova strada di ricerca verso il fondo archivistico Vigliano<sup>4</sup>, a lui dedicato. Il fondo archivistico è conservato presso il Politecnico di Torino ed

---

2 Paul Kirn, *Einführung in die Geschichtswissenschaft*, De Gruyter, Berlino, 1968, p.29. vedi definizione in <https://www.lexced.com/lexcedpedia/fonti/>

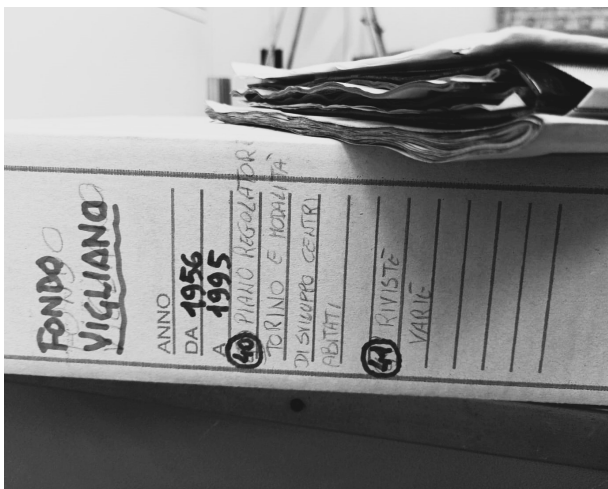
3 Cfr. Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica, scritti in onore di Giampiero Vigliano*, Torino, 1993; Istituto nazionale di urbanistica, *Osservazioni al progetto di piano intercomunale di Torino*, settembre 1964.

4 Fondo archivistico del Prof. Giampiero Vigliano, donato al Politecnico di Torino dagli eredi nel 2004 e conservato presso APRi del DIST. Il fondo riunisce circa 135 faldoni.



è in fase di ricatalogazione con la prospettiva di venire digitalizzato a breve. Nel fondo Vigliano, oltre agli scritti e alle pubblicazioni del Professor Vigliano, riguardo al piano intercomunale erano conservate alcune relazioni e diversi articoli di riviste tecniche, prima fra tutte, oltre “Casabella” e “il Geometra”: “Atti e Rassegna Tecnica”.

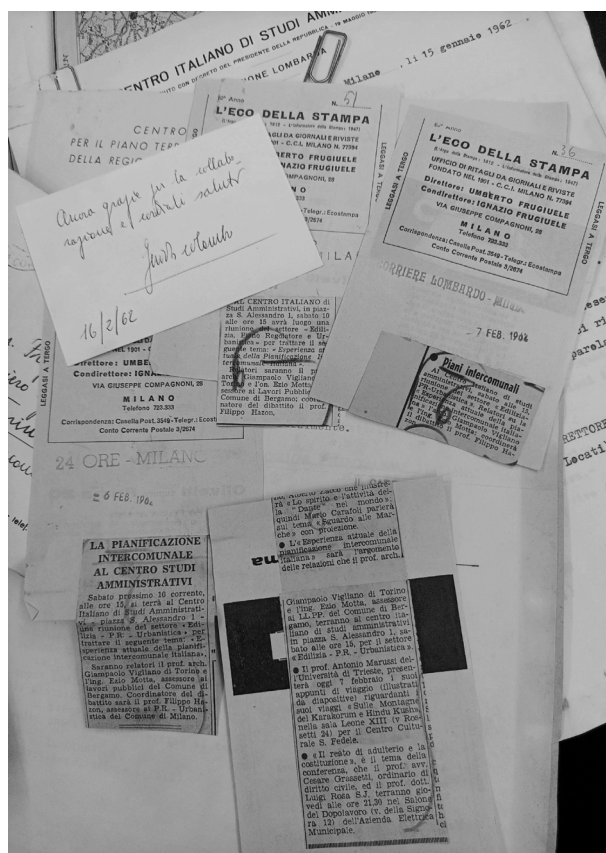
Le riviste di settore: “Atti e Rassegna Tecnica”, “il Geometra”, “Casabella”, “Urbanistica”, ma anche alcune testate giornalistiche: “L’Unità”, “Rinascita” e “La Stampa” diventano una fonte da consultare da cui, oltre che dalle relazioni ufficiali, traspare il dibattito pubblico e la risonanza che la formulazione del piano intercomunale ha avuto nel tempo. Le riviste coeve ai fatti indagati forniscono un punto di contatto con la diffusione delle informazioni tra i cittadini di allora.



**Fig.0.4:** foto dell'autrice, documenti del Fondo Vigliano, APRI, Dist, Politecnico di Torino,fd.40/41



**Fig.0.5:** foto dell'autrice, documenti del Fondo Vigliano, APRI, Dist, Politecnico di Torino



**Fig.0.6:** foto dell'autrice, documenti del Fondo Vigliano, APRI, Dist, Politecnico di Torino, fd.40/41

In parallelo ai tre faldoni ispezionati appartenenti al Fondo Vigliano, la vicenda necessitava di essere approfondita anche sotto il profilo storico e politico. La Federazione Istituto piemontese A. Gramsci, presso il Polo del Novecento, sotto questo punto di vista è stata una dei principali “bacini” di raccolta di documenti. Presso il Polo del Novecento a Torino sono infatti conservati alcuni faldoni catalogati con dicitura “Piano Intercomunale”. Nei faldoni del piano intercomunale dell’Archivio Gramsci sono conservati i documenti che il Partito Comunista o, meglio, qualche esponente del PCI della sezione torinese ha conservato negli uffici durante gli anni del dibattito riguardo i piani intercomunali italiani e nello specifico, quello torinese.

Nello stesso momento, gli strumenti digitali che oggi abbiamo a disposizione mi hanno fornito alcuni articoli di spunto che potevano ricollegarsi alla tematica, soprattutto alcune versioni digitalizzate di fotografie, volumi e articoli. Il fatto che gli stessi articoli di riviste tecniche (quale ad esempio: “Atti e Rassegna Tecnica”), che sono stati consultati in versione cartacea, perché conservati tra i fascicoli degli archivi siano digitalizzati e consultabili online ha reso l’accesso all’informazione più agevole.

Fin da subito, una delle criticità

che è emersa nella gestione della tematica della tesi è stata la vasta scala del territorio del PRI. Seguire le dinamiche particolari di ventitré Comuni, in un lasso di tempo non infinito, non era una strada percorribile e forse, a questo punto, neanche funzionale nel cercare di descrivere la complessità di un fenomeno che ha tentato di conciliare una tale pluralità di Enti. Per questa ragione, seguendo la filosofia di Carr, su base soggettiva, è stata operata una selezione in modo da poter indagare le dinamiche di uno di questi ventitré Comuni. Cercando di creare uno scarto tra questi, le basi che si sono stabilite e sulle quali operare una tale scelta sono state:

- L’appartenenza del Comune alla zona piana
- La posizione del Comune sull’asse ovest della cintura torinese
- La presenza di carattere industriale con delocalizzazione delle industrie nel periodo di tempo considerato del PRIT
- L’accessibilità delle fonti presso il Comune
- Un’eventuale posizione di spicco all’interno dei verbali di dibattito sul PRIT.

In conclusione, la scelta è ricaduta sul comune di Grugliasco, rispondente alla maggioranza delle caratteristiche richieste.

Presso l’Archivio dell’Ufficio Urbani-

stica del Comune di Grugliasco ho potuto richiedere di visionare il fascicolo che ognuno dei Comuni appartenente al PRI aveva ricevuto al termine degli studi e la documentazione conservata dal Comune inerente alla pianificazione intercomunale.

Escludendo il settore digitale e online sono dunque individuabili quattro poli di raccolta delle fonti:

- Il Fondo Vigliano
- L'Archivio Istituto Gramsci
- La Biblioteca Centrale di Architettura
- L'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco



**Fig.0.7:** Polo del 900, esterno Palazzo San Daniele, da [history.polodel900.it](http://history.polodel900.it)



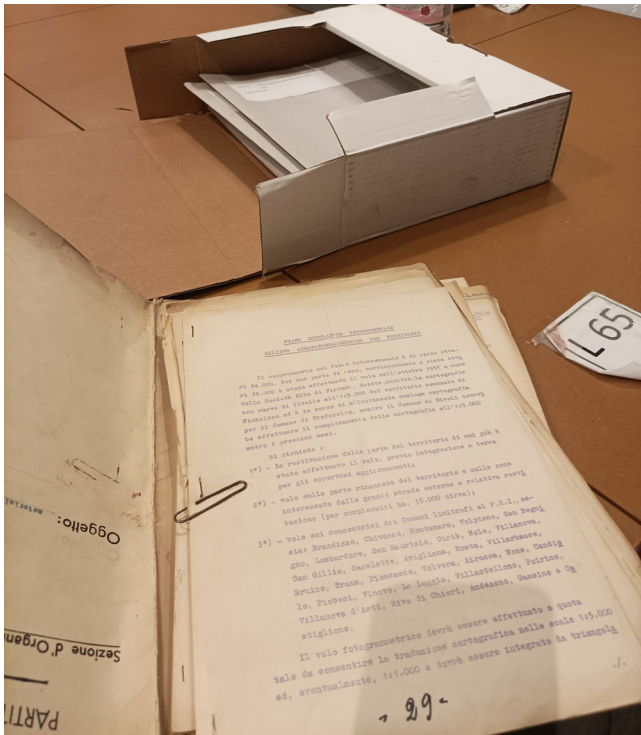
**Fig.0.8:** vista aerea del Castello del Valentino, Fotografia di Michele D'Ottavio, 2009, MuseoTorino.



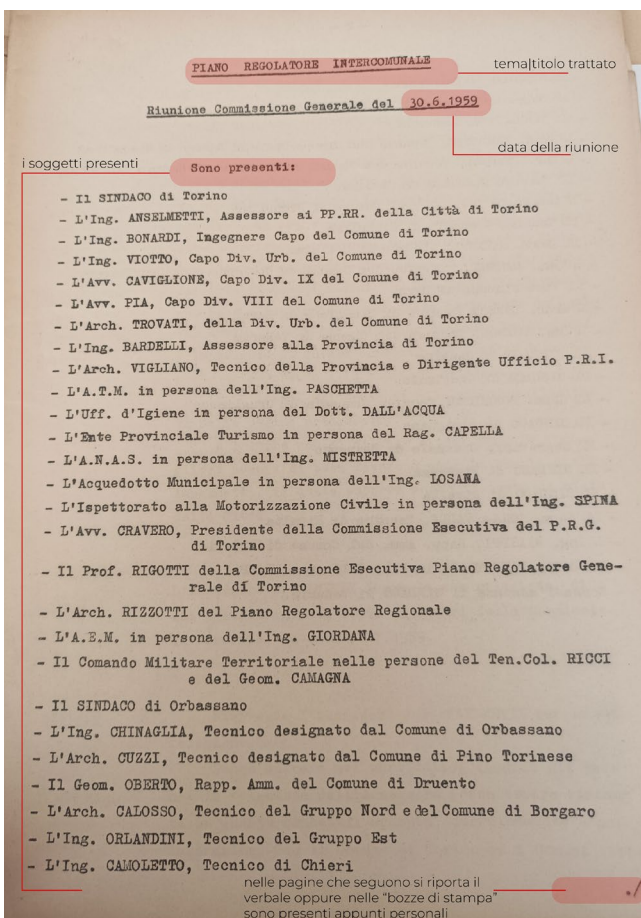
**Fig.0.9:** vista esterna del Municipio di Grugliasco, sede dell'Ufficio Urbanistica, foto da Grugliasco24







**Fig.0.10:** foto dell'autrice, fascicolo e faldone presso l'Archivio Gramsci.



**Fig.0.11:** foto dell'autrice, esempio di documento analizzato, Verbale della Commissione Generale, 30 giugno 1959, Archivio dell'ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: Piano Intercomunale

## Raccolta e selezione dei dati

All'inizio della ricerca non si era a conoscenza della quantità di informazioni entro le quali ci si sarebbe imbattuti. Visionando i primi faldoni è emersa una grande quantità di informazioni: mappe, ritagli di giornali, lettere, verbali, relazioni, articoli, riviste, appunti personali, bozze, dattiloscritti, fotografie, fascicoli e libri. Si è dunque avviata una fase di catalogazione dei documenti, specialmente nella prima fase della ricerca e sui faldoni dell'Archivio Gramsci, in modo da poter discretizzare quali documenti potessero essere più rilevanti al fine della ricerca rispetto ad altri. Questa operazione di "catalogazione nella catalogazione" cercando di individuare, dove specificato, per ogni documento: tipologia, anno, soggetti coinvolti, tema trattato e tematiche principali ha permesso un graduale avvicinamento alla vicenda del PRI.

Consultando e catalogando i documenti è stato possibile individuare i principali soggetti coinvolti, un periodo di tempo specifico in cui si collocano gli scritti e alcune tematiche ricorrenti. Sicuramente è emerso che questa vicenda, più che decennale, non era di facile narrazione ad una prima lettura e che per riuscire a trattare il tema e restituirlo era necessario



compiere una semplificazione. Non era possibile scendere nel dettaglio di ogni documento, ma individuando i principali, era possibile ricreare una narrazione del percorso seguito guidato dai documenti trovati; combinarli insieme e restituire il risultato. La creazione della linea del tempo (cap.03), sulla quale sono stati posizionati i principali fatti della vicenda del PRI è stato il primo passo verso una fase di rielaborazione dei documenti visionati e raccolti.

## Taglia, sovrapponi e cucì

La fase di raccolta dei dati ha restituito un "tavolo dei documenti": una scrivania immaginaria in cui erano impilati a gruppetti tutti i documenti visionati, alcuni selezionati come più rilevanti di altri. Questi "tasselli" non sempre risultavano legati tra loro. Per questa ragione è stato importante ricucirli insieme e cercare una connessione

tra le carte anche se, ovviamente erano presenti dei salti temporali, dovuti forse al non aver trovato un documento, alla perdita di questo nel tempo o più semplicemente al calo di interesse in quegli anni sulla tematica che si protrae per un lungo periodo.

*Come si può ricostruire un fatto storico di cui non abbiamo l'assoluta certezza nella modalità di svolgimento della dinamica?* Una prima azione ipotizzata è stata quella di sovrapporre le diverse narrazioni per verificare in quali punti queste coincidessero. In questo modo, quelle riunioni, incontri, assemblee, presentazioni che si ritrovano citate in più documenti, appartenenti anche ad archivi diversi hanno assunto rilevanza e hanno permesso di definire le tappe importanti della formulazione del piano intercomunale torinese. La ricostruzione della vicenda proposta richiama i documenti visionati e

CODICE	ARCHIVIO/ BIBLIO	COLLOCAZIONE 0.300.16, class. 04.04.03, Piani Regolatori intercomunali_1958- 1964	DATA	TITOLO	TEMATICA	WHO
C.dw.01	Fipag-Fpc-To, b.300, f.6 FONDO PCI		/	Carta Territoriale dei Comuni- 1:200.000_	elaborati grafici dei PRI	
C.dw.02			/	Carta Territoriale dei Comuni- 1:200.000_	elaborati grafici dei PRI	
C.d.03			28 settembre 1958	Mozione sul Piano intercomunale	commenti ai PRI	
C.dw.04			/	Carta Territoriale 1:1000 Comuni Nord	elaborati grafici dei PRI	
C.d.05			/	Relazione - Cenni di raffronto fra le norme di attuazione per il NPRG di Borgaro	piani regolatori comunali/ politica locale singoli comuni	norme redatte dall' arch. Franco Berlanda, arch. Giuseppe ?
C.d.06			/	Delibera del consiglio comunale di Borgaro	politica locale singoli comuni	Consigliere Comunali Pisoni, Marchiori, Chilardini, Baravalle e Bertino
C.d.07			Torino, 8 luglio 1962	Note sulla Richiesta di Urbanizzazione della Società generale Immobiliare nel Comune di Settimo Torinese	politica locale singoli comuni	Collettivo di Architettura
C.d.08			ottobre 1962	Lettera al sindaco della città di Settimo Torinese dall' URBANISTICA SOCIALE TORINESE sede di Torino	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.09			/	Volantino Comunisti contro la speculazione per lo sviluppo di Borgaro	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.10			/	Lettera ai cittadini del comune di Borgaro di Bertino Giovanni	politica locale- nei singoli comuni	Bertino Giovanni
C.d.11			23 novembre 1963	Lettera al sindaco del comune di Borgaro Torinese e al signor Prefetto della Provincia di Torino	politica locale- nei singoli comuni	consigliere Bertino Giovanni ( si è dimesso)?
C.d.12			3 gennaio 1963	Note sul piano regolatore di Settimo Torinese dopo la discussione in consiglio comunale	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.13			/	Elenco suddivisioni voto tra pci, psi e dc nelle elezioni del 1958 e del 1963 / Lettera al Signor Presidente dell' Istituto di Riposo per la Vecchiaia da		

**Fig.0.12:** stralcio di "catalogo" dei documenti creato per tenere ordine delle fonti analizzate, tabella completa visibile in Appendice

mette in ordine gli eventi in ordine temporale. L'interesse della tesi è perlopiù rilevare i nessi causali che legano un evento ad un altro, sino alla conclusione architettonica e urbanistica che ne è derivata.

Un secondo step è il procedere per ipotesi, fare congetture. Lavorando con perizia investigativa, seguendo un "paradigma indiziario" si possono notare delle anomalie, piccoli dettagli nel processo storico analizzato che attirano l'attenzione e permettono di collegare alcuni aspetti ad altri. Una discussione nella Commissione Generale del PRI ci porta a cercare quello che è stato deciso nella riunione successiva, un'opposizione di un Comune riguardo un certo tema ci porta a concentrare l'attenzione su di esso etc.

## **Pluralità delle prospettive**

L'aver utilizzato fonti provenienti da diversi Archivi, di cui alcuni afferenti ad uno speciale orientamento politico es. Archivio Gramsci, e allo stesso modo, articoli, riviste e relazioni in cui emergevano forti pareri, passando in esamina il piano intercomunale, hanno permesso di poter "mettere insieme" nella ricerca una pluralità di prospettive diverse riguardo un solo tema: il PRIT.

Se da un lato può risultare difficile

crearsi una propria idea personale e orientarsi nell'inchiostro che ha visto urbanisti, politici e giornalisti confrontarsi sulla pianificazione territoriale, è altrettanto vero che osservare un fatto storico da più prospettive permette di vederne maggiori punti di forza e criticità, fornendo un quadro più completo. Su questo aspetto, sui pareri di chi si è espresso nel tempo riguardo la pianificazione intercomunale, è possibile prevedere delle eventuali implementazioni, ad esempio se si esplorasse il versante della DC o nello specifico ognuno dei Comuni coinvolti nel piano.

## **Contestualizzazione**

Un aspetto da non tralasciare nella linea del percorso di ricerca è la contestualizzazione delle fonti che vengono trattate. Per questa ragione è stato necessario approfondire, almeno superficialmente, il contesto storico in cui è avvenuta la vicenda del piano intercomunale e di conseguenza, anche i documenti che ne derivano.

Un importante contributo per delineare un quadro storico di Torino è stato fornito dal IX volume della collana "Storia di Torino" a cura

di Nicola Tranfaglia<sup>5</sup>, in particolare i capitoli scritti da Alessandro De Magistris<sup>6</sup>, Stefano Musso<sup>7</sup>, Fabio Levi<sup>8</sup> e Adriana Castagnoli<sup>9</sup>.

Anche le fonti della sezione Piemontese del Partito Comunista Italiano hanno richiesto la conoscenza di un contesto in cui andare a collocare la lettura<sup>10</sup>. Le opere di storici ed esperti hanno aiutato nell'indirizzare l'interpretazione delle fonti consultate. È utile però ricordare che la conoscenza a livello storico, politico ed economico è stata un contributo necessario, ma la tesi non si pone come uno studio di Scienze Storiche o di Scienze Politiche, ma di ricerca in ambito urbanistico e architettonico. Non è mia presunzione riuscire a fornire una lettura "professionale" della Storia, ma piuttosto riuscire a leggerla con gli occhi di un giovane architetto.

## Stato degli studi

"Storia di Torino" è stato un volume guida fondamentale, ma nel corso della stesura della tesi ho avuto modo di appoggiarmi a molti altri importanti contributi di storici, studiosi e urbanisti, per ampliare la mia conoscenza sulle tematiche trattate.

Oltre a fare riferimento ai documenti degli archivi e avere quindi modo di verificare ciò che leggevo tramite le carte, ho potuto approfondire ciò che è già stato scritto su i piani Intercomunali, e in particolare su quello torinese.

Il volume "Insegnamento, Ricerca e Pratica<sup>11</sup>" è stato il mio riferimento bibliografico di partenza. Quanto scritto da Elisabetta Serra,

---

5 Nicola Tranfaglia (a cura di), *Gli anni della Repubblica*, vol. IX di *Storia di Torino*, Einaudi Editore, Torino, 1999.

6 Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in Nicola Tranfaglia (a cura di), vol. IX di *Storia di Torino*, op.cit., pp.189-233.

7 Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico, Industria, economia e società (1950-1970)*, in Nicola Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino*, op.cit., pp.51-94.

8 Fabio Levi, *L'immigrazione*, in *Storia di Torino*, op.cit., pp.157-185.

9 Adriana Castagnoli, *Le istituzioni locali e le classi dirigenti dal dopoguerra alla metà degli anni Ottanta*, in *Storia di Torino*, op.cit., pp.103-141.

10 In questo caso un grande contributo è stato il capitolo di Fiammetta Balestracci, *Immigrati e Pci a Torino 1950-1970*, in Fabio Levi e Bruno Maida (a cura di), *La città e lo sviluppo, Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli Editore, Milano, 2007.

Del piano intercomunale e del ruolo del Partito Comunista in esso tratta anche la tesi di Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino:1945 – 1985*, relatore Montanari Guido, Politecnico di Torino, laurea magistrale in Architettura, 2009.

11 Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica, scritti in onore di Giampiero Vigliano*, Torino, 1993.

Alessandro De Magistris e Alex Fubini<sup>12</sup>, ha guidato i miei primi passi nell'affrontare la vicenda del PRIT. L'intero volume, pubblicato nel 1993, riprende l'operato di Vigliano e rilegge il piano urbanistico in una nuova ottica riportando in primo piano il tema.

Un altro spunto significativo nel chiarificare l'argomento è sopraggiunto dagli articoli di Astengo e Gabrielli su "Urbanistica"<sup>13</sup>, scritti in un periodo relativamente "vicino" alla pubblicazione del piano intercomunale, soprattutto quello di Gabrielli che ripercorre le tappe principali del piano e ne fa un'analisi dettagliata. L'articolo di Gabrielli è richiamato più volte in una interessante raccolta pubblicata dopo alcuni mesi dall'inizio della mia ricerca sul PRIT, a cura di Carolina Giaimo<sup>14</sup>. Il Dossier racconta il progetto Scava\_Vi, basato sulla realizzazione di un workshop che ha posto al centro gli insegnamenti di

Vigliano, la pianificazione territoriale e il legame tra risorse documentari e lettura dell'urbanistica presente.

Reputo la pubblicazione del Dossier un segnale molto positivo, in esso infatti non solo viene valorizzato il Fondo Vigliano ma anche diverse esperienze storiche di pianificazione intercomunale italiana. Il Piano Intercomunale di Torino è diventato oggetto di studio puntuale per un corso di studenti e ha acquisito una sua rilevanza in tempi recentissimi.

La pianificazione e il PCI sono entrambi protagonisti nello studio di Elena Greco<sup>15</sup>, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*. In questo viene anche trattato il PRIT, ma in maniera marginale, la tesi infatti ricostruisce il ruolo del Partito Comunista su tutte le proposte di pianificazione che hanno coinvolto il capoluogo piemontese. Ho riscontrato la trattazione del PRIT anche nella tesi di Martina di Pietro<sup>16</sup>, incentrata su

---

12 Alessandro De Magistris, *Il piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, pp. 270-282, Alex Fubini, *il piano e le idee*, pp. 283-298, Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *Insegnamento, Ricerca e Pratica*, op.cit. pp. 259-269.

13 Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del Piano intercomunale torinese*, in "Urbanistica", n.50-51, 1967. pp.73-98.

14 Carolina Giaimo, Chiara Devoti, *Dalle risorse documentarie al Progetto Scava\_Vi: la lezione di Giampiero Vigliano* in Carolina Giaimo (a cura di) *Contenuti e strumenti della pianificazione urbana e territoriale, dalla lezione di Giampiero Vigliano alle prospettive del Green New Deal*, Urbanistica Dossier n.27, INU Edizioni, Roma, 2022, p.27

15 Tesi di Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*, op.cit.

16 Tesi di Martina di Pietro, *Abitare la linea immaginaria di Astengo, Processi e dibattiti nella pianificazione urbanistica di Chivasso negli anni '60-'70 del XX secolo*, rel. Professor. Filippo De Pieri, Politecnico di Torino, luglio 2019.



Chivasso. Anche in questa ricerca il PRIT è marginale, ma il lavoro offre comunque degli spunti interessanti richiamando la Legge Urbanistica del 1942.

Nella parte introduttiva della tesi ho superficialmente toccato il tema della pianificazione sovracomunale in epoca fascista e del piano intercomunale milanese. Per avere un'idea del progetto della "Grande Torino" ho fatto riferimento al saggio di Maria Luisa Sturani.<sup>17</sup>

Per la trattazione del Piano Intercomunale Milanese invece, mi sono basata sullo scritto di Corinna Nicosia.<sup>18</sup>

Riguardo alla pianificazione urbanistica italiana in generale e il piano regolatore di Torino la letteratura si presenta molto ricca. Il tema della città e del suo intorno potrebbe essere declinato in moltissime varianti diverse partendo dalle teorie dei principali urbanisti italiani. Io ho scelto di dedicarmi ad una piccola parte di questo processo. Nella vicenda del PRIT si può leggere una dualità, da una parte sembra ormai essere stata delineata la sua storia generale; basandosi sui testi citati poco prima e il lavoro da me

proposto, si riesce ad avere un'idea di come si sia sviluppata la vicenda del PRIT, il cui finale era già noto, dall'altra però sembra esserci ancora molto da indagare. Permane la sensazione di aver sfiorato solo la superficie del tema.

*All'interno di questo ambiente dove si colloca dunque la tesi proposta?*

La risposta potrebbe essere, in una posizione intermedia tra la ricostruzione della vicenda fornita da Serra, il pensiero del PCI di Greco e gli studi dell'IRES.

Il percorso che ha guidato la realizzazione della tesi non ha avuto però come punto di partenza quello di coniugare più studi insieme, pur basandomi certo sulle fonti appena citate, ma la lettura di quanto scritto nelle dattilografie delle riunioni tra i sindaci. La scelta è stata quella di andare alla ricerca delle informazioni sul PRIT negli archivi dei Comuni minori e indagare la tematica industriale proprio per riuscire a dare una lettura del territorio comprensoriale sotto alcuni aspetti specifici.

---

17 Maria Luisa Sturani, *Dinamiche urbane e circoscrizioni comunali in età fascista: il progetto fallito della "Grande Torino"*, 2016 in Francesco Bonini, Luigi Blanco, Simona Mori, Floriana Galluccio (a cura di), *Orizzonti di cittadinanza. Per una storia delle circoscrizioni amministrative dell'Italia Unita*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, 464 pp.

18 Corinna Nicosia, *Le radici della Turbina. Ricostruzione genealogica del Piano Intercomunale Milanese del 1963*, "Territorio", 65 (2013), pp. 128-138.

## Riflessione critica

Una volta selezionati i dati raccolti, letti, contestualizzati e messi in ordine temporale è stata operata un'analisi critica su di essi. Anche nella fase di selezione dei dati, come accade in un qualsiasi esperimento scientifico, è presente una componente di separazione, di critica, ma è nella stesura effettiva della narrazione della vicenda del piano intercomunale e nell'avanzamento del processo di lavoro che si può arrivare a costruire un'opinione personale solida riguardo la pianificazione dell'area metropolitana torinese negli anni Sessanta. Per riuscire a creare quei collegamenti con l'osservazione del presente che ci circonda, andare a rileggere l'impostazione urbanistica della cintura torinese e gli spazi che ad oggi si vivono nel territorio del PRI con occhi diversi. Davanti ad una tesi (il piano intercomunale del 1964 e gli appunti di chi aveva lavorato sul piano es. Vigliano) e ad una antitesi (tutti i punti di criticità emersi e sollevati dall'INU, da alcuni urbanisti o dal PCI) è servito operare una sintesi che tenesse insieme tutti gli aspetti. Il parere su una strategia può variare molto a seconda della luce sotto la quale lo si guarda, per questa ragione, tutti gli spunti, anche se a volte sconnessi, che sono stati raccolti sono stati tutti

frammenti utili per la composizione di un pensiero personale.

Credo che una prima scelta nell'uso delle fonti si sia esplicitata nella realizzazione dell'indice e poi si sia ampliata nella fase di stesura della tesi. Dal momento che già il lavoro di "sovrapposizione" dei documenti tra i diversi archivi è risultato complesso per la narrazione di alcuni punti di vista personali, ad esempio nel capitolo 04 dedicato alle voci e alle opinioni sul PRI, si è optato per dividere il capitolo in diversi sottoparagrafi, ognuno dedicato alla lettura di un documento specifico tramite cui un esponente del PCI, un giornalista o un urbanista si erano espressi.

## Interdisciplinarietà

Viene spesso sottolineato quanto sia importante riuscire a "tenere insieme le fila" di più discipline e unirle in uno stesso ragionamento. Nel lavoro di ricerca svolto, credo sia stato presente il carattere di multidisciplinarietà. La Politica, l'Urbanistica, l'Architettura, la Storia e la Statistica si intrecciano tra di loro inevitabilmente in quanto, il piano intercomunale stesso rappresenta un fenomeno in cui i dati di discipline diverse sono stati raccolti e discussi attorno ad un tavolo presso cui tecnici e politici si sono incontrati. E poi ancora, al suo interno, quanti sono i temi che si toccano parlando di territorio?

Probabilmente tutta la complessità dell'essere umano nell'agire delle sue forme: idraulica, paesaggio, agricoltura, sociologia, economia, etc. Molteplici sono gli aspetti coinvolti su cui è davvero difficile avere una conoscenza e un controllo totale, come ha ben evidenziato la fase di studio per l'elaborazione del piano intercomunale che è stata particolarmente lunga e complessa. Il lavoro di ricerca di seguito proposto è sicuramente stato un tentativo, a seguito di una selezione, di connettere insieme fonti provenienti da discipline diverse e di tipologia diversa:



**Fig.0.13:** schema delle principali discipline che compongono il lavoro di ricerca proposto, prime fra tutte Storia e Urbanistica, infografica da Flourish. studio

scritti, fotografie e disegni. Proprio i disegni non sono una componente marginale, ma anzi diventano fulcro di indagine, poiché una delle competenze che appartengono alla professione dell'architetto è quella di saper leggere le mappe e gli elaborati grafici. La lettura delle mappe del PRI, conservate sia presso l'Archivio Gramsci, ma per la maggior parte visionate grazie all'Archivio dell'Ufficio di urbanistica del Comune di Grugliasco, si è rivelata essere una componente aggiuntiva al lavoro di ricerca che ha permesso una maggiore comprensione di quanto scritto in allegato.

## Il seminario di tesi

Durante il percorso di elaborazione della seguente tesi si è frequentato un seminario in cui si è discusso di teoria del progetto, di storia e di filosofia<sup>19</sup>. La scelta di frequentare il seminario di tesi è stata guidata dalla curiosità di confrontare la tipologia di tesi di ricerca scelta con altre tipologie di tesi in modo da stimolare un confronto costruttivo con altri colleghi e docenti. Ritengo che il seminario abbia fatto prima parte del percorso di ricerca e dell'elaborazione della tesi poi. Tramite alcune esercitazioni è stato possibi-

<sup>19</sup> Seminario di tesi presso il Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design, A.A 2022-2023, tenuto dal Professor Alessandro Armando, Professor Filippo De Pieri, Professor Giovanni Durbiano e Professor Maurizio Ferraris.

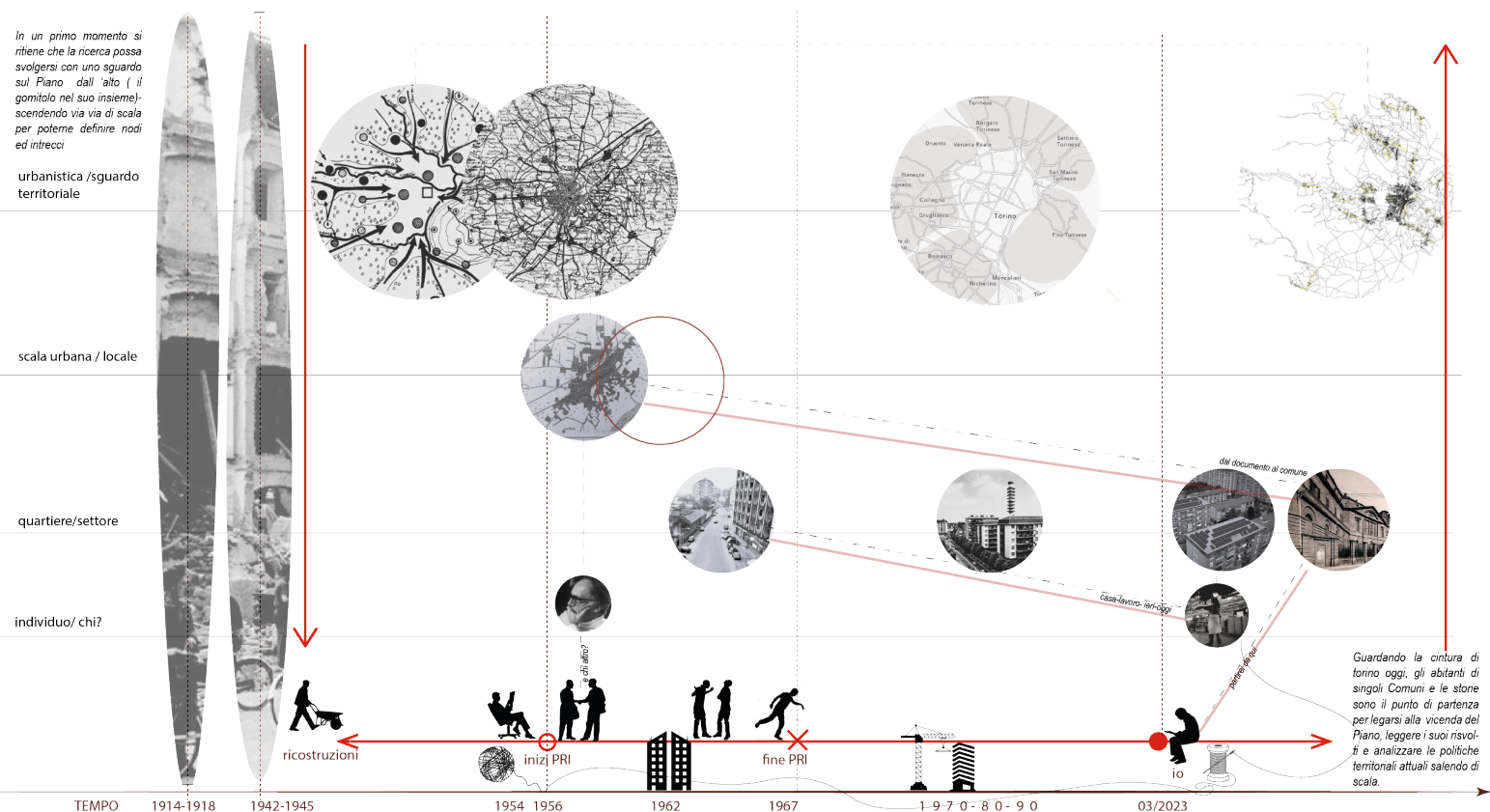
le riflettere sulle "Scale" (il quando e il dove) della tesi, sulle tematiche trattate e come queste tematiche sarebbero poi state maneggiate. L'unione di più discipline riunite in un solo ambito nel discutere di problematiche complesse ha subito messo in chiaro l'importanza della multidisciplinarietà e che, i fenomeni "da sbrogliare" che si scelgono di analizzare nei processi di ricerca spesso sono complessi. Di particolare rilievo per alcune riflessioni riguardo questa tesi è stata la lezione tenuta da Davide Tabor<sup>20</sup>

durante il seminario. Egli ha riportato alcuni interessanti ragionamenti sul ruolo dello storico, sul ruolo delle scale della ricerca che unisce l'osservazione di un fenomeno "da lontano" a quella "da vicino". Tabor spiega che guardando il passato attraverso la lente di un microscopio si riescono a stabilire dei nessi causali poco scontati e che si riportano al centro i contesti, intesi come trame di relazione tra individui.

20 Dottore di ricerca in storia contemporanea e collaboratore del Dipartimento di Studi Storici dell'Università di Torino.

### Esercitazione\_ seminario di tesi\_definire le scale e ritagliare il tempo\_marzo 2023

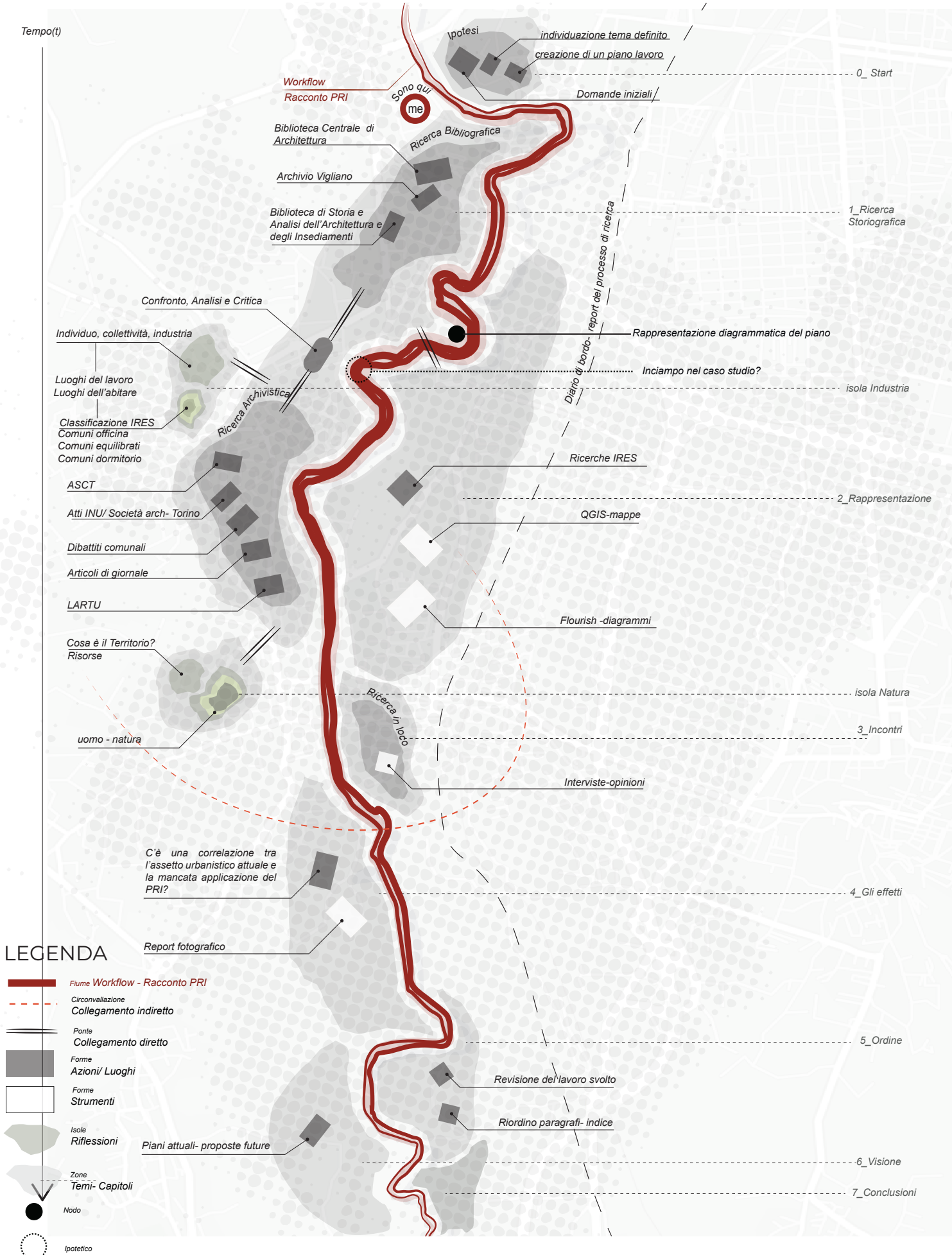
**Fig.0.14:** L'esercitazione svolta durante il seminario di tesi richiedeva di andare a definire il tempo e il luogo della ricerca. L'obiettivo era quello di individuare le scale e/o il tempo entro cui condurre le osservazioni e/o il progetto, specificando quale tipo di rapporto lega le diverse scale. Guardando a ritroso il percorso di ricerca è utile osservare la differenza tra quelle che erano le "intenzioni preliminari" e il percorso effettivamente svolto.





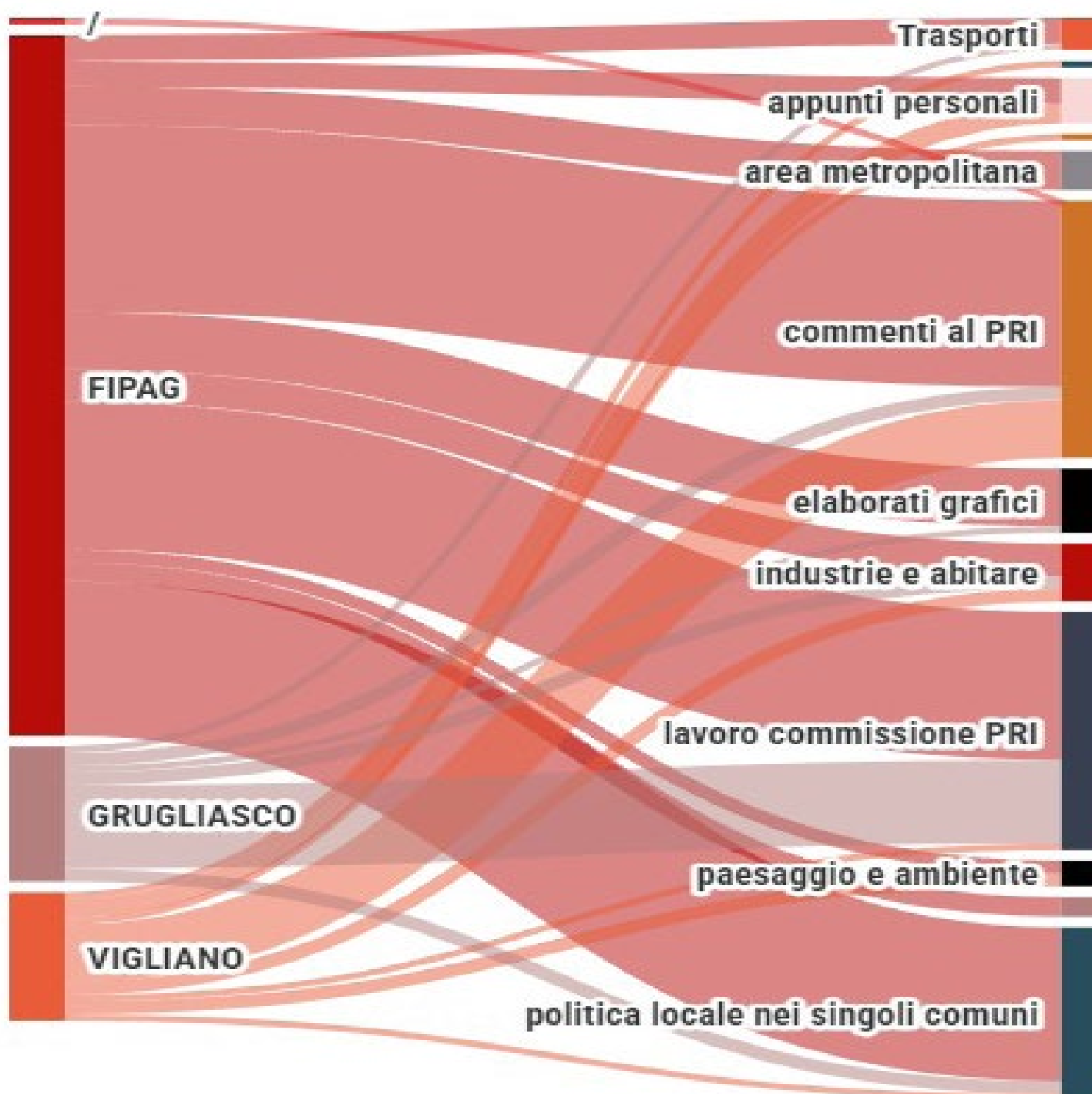
# Esercitazione\_Mappa degli argomenti\_seminario di tesi\_marzo 2023

**Fig.0.15:** Prima esercitazione svolta durante il seminario di tesi per andare a definire gli argomenti che si sarebbero voluti trattare nella elaborazione della tesi

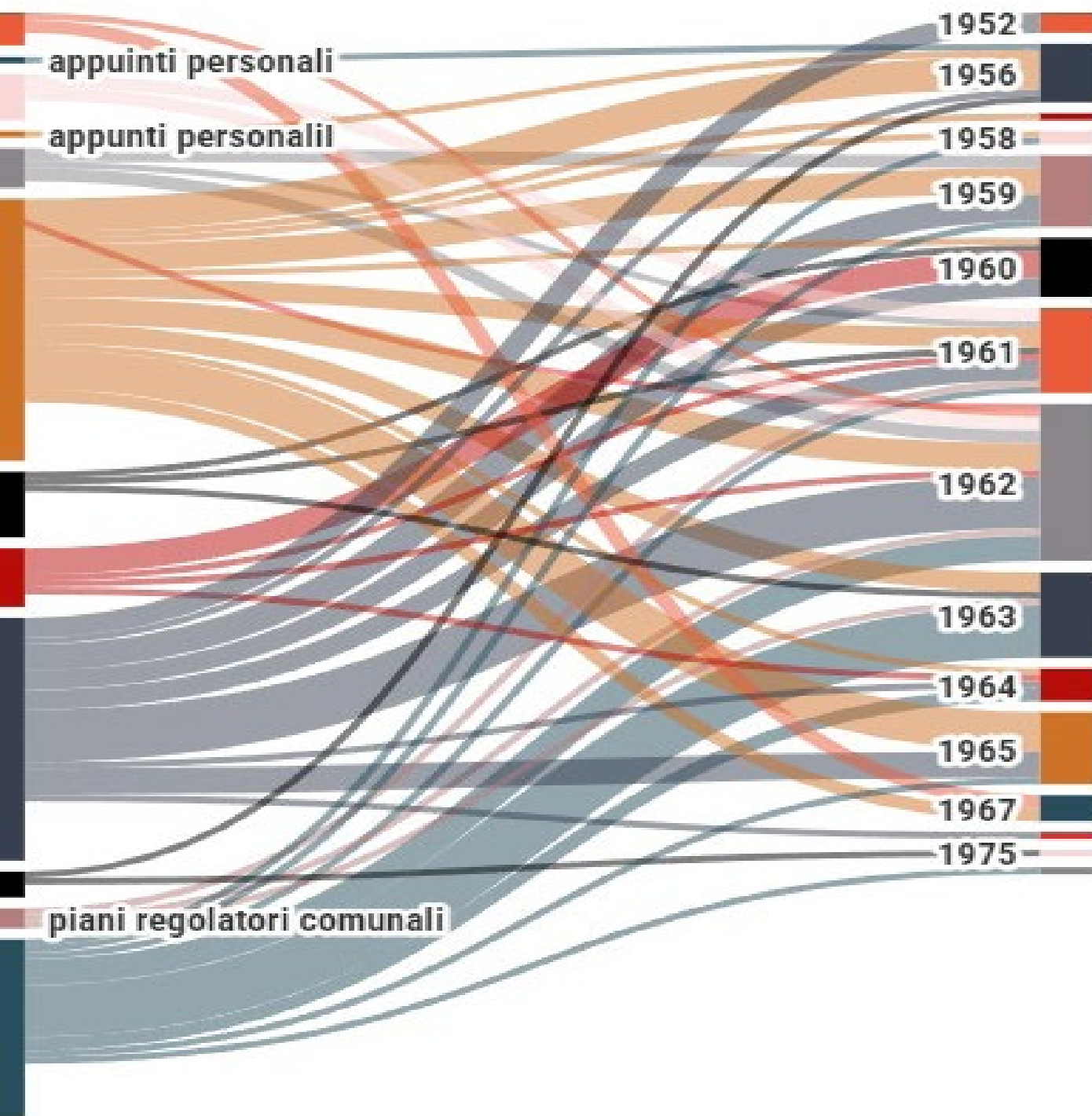


## Diagramma di Sankey distribuzione tematica delle fonti e anni in rilievo

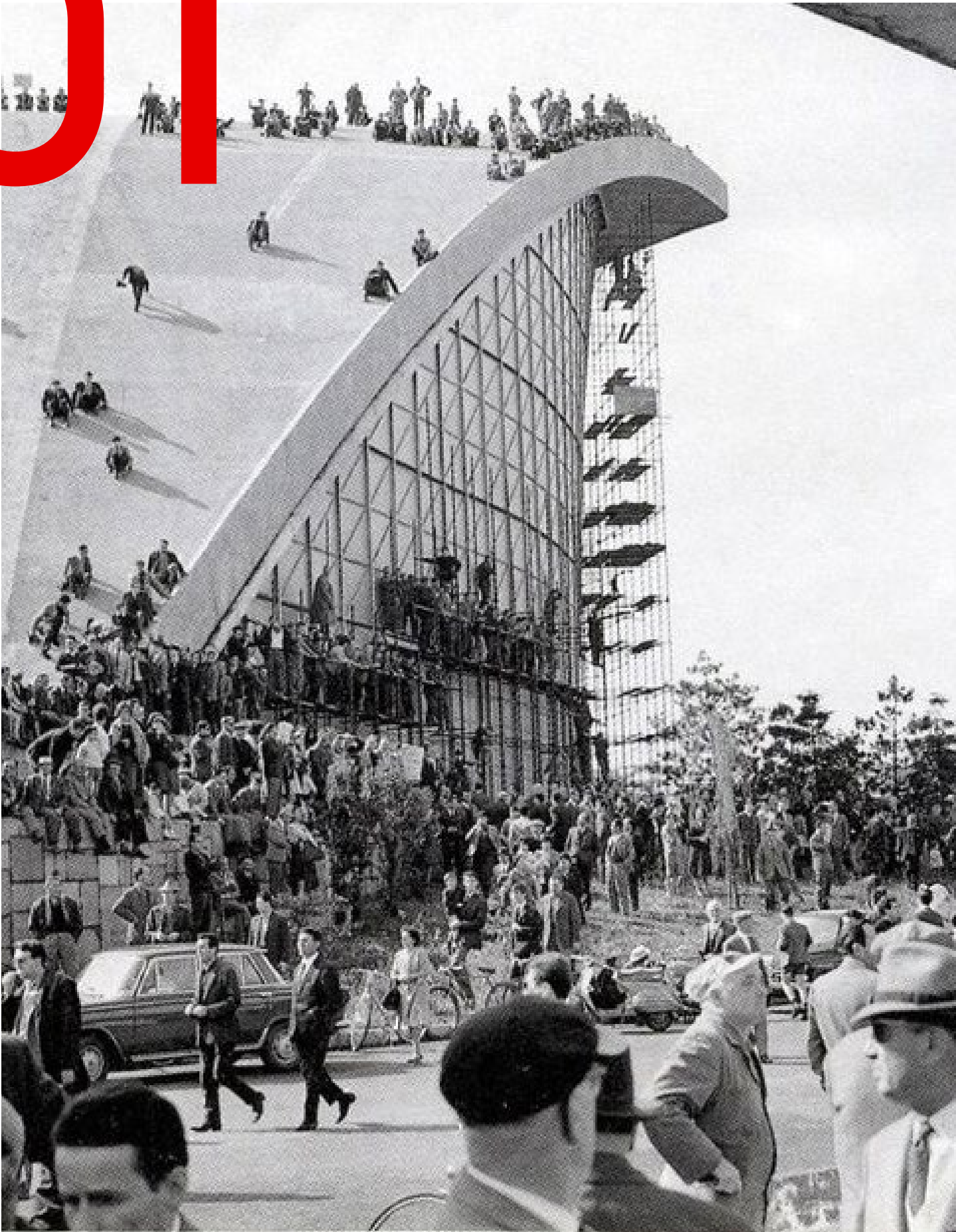
Partendo dal "catalogo dei documenti" ( appendice) è stato possibile generare un diagramma di Sankey: uno strumento utile per mettere in evidenza la distribuzione dei dati. I documenti, "raggruppati" per archivio di origine sono stati poi suddivisi per tematica e successivamente per anno in modo da poter visualizzare una selezione delle tematiche e degli anni più "influenti".



**Fig.0.16:** Diagramma di Sankey , infografica delle fonti discretizzate in base al tema trattato dalla fonte e l'anno di realizzazione, grafico creato tramite Flourish.studio.



# 01



**Fig.1.1:** Folla al passaggio del Giro d'Italia, 1961, foto da pagina Facebook, "Torino Piemonte Antiche Immagini".





# Ø1 TORINO FUORI TORINO

Non esiste nucleo senza il suo “intorno”, non esiste un “intorno” se non c’è attrazione verso un nucleo. Il concetto di punto esprime l’esistenza di un polo concentrico, il concetto di spazio invece, rappresenta ciò che può circondare esso.

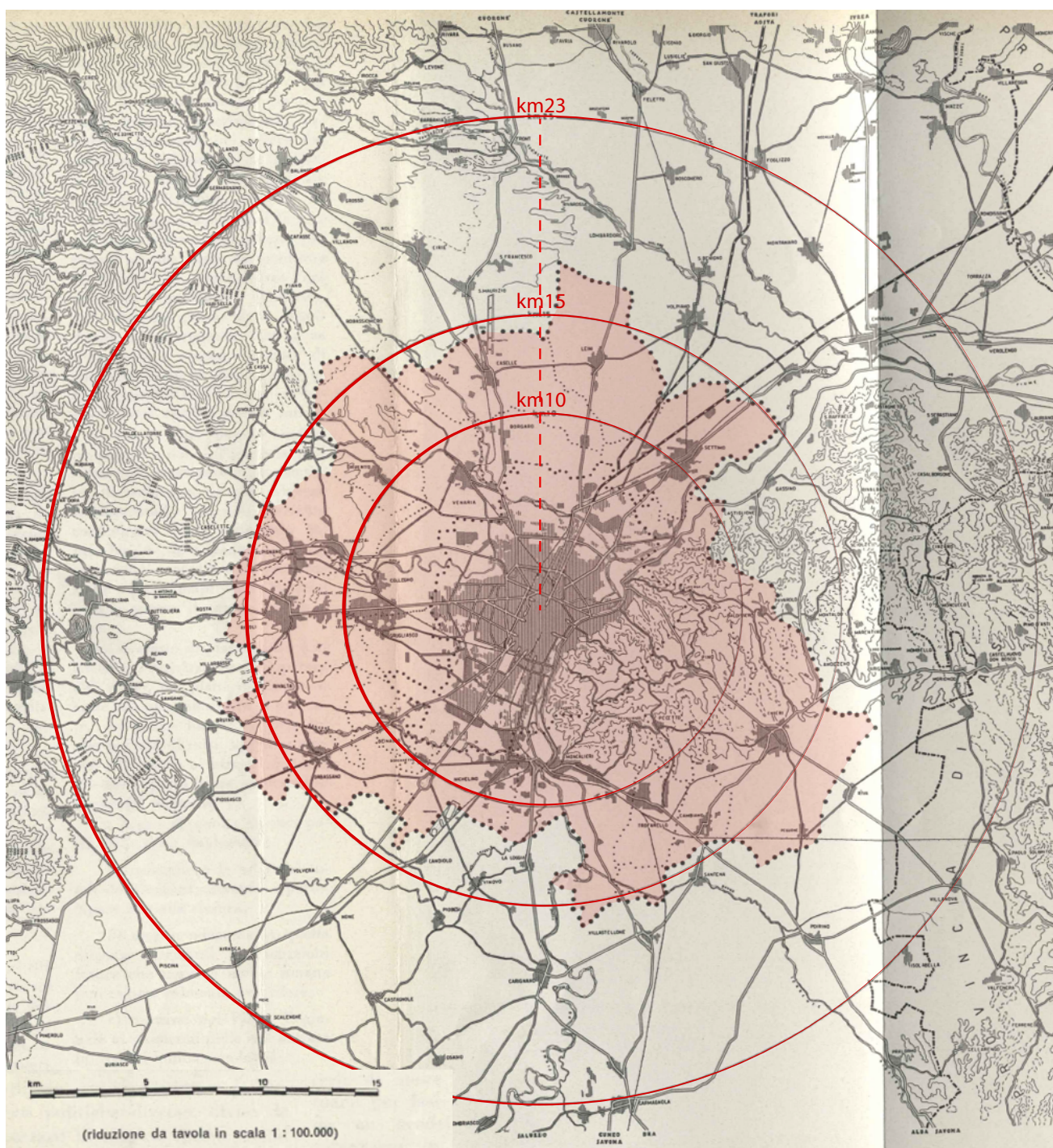
Così, la città di Torino attrae ed è allo stesso tempo interconnessa con il suo hinterland<sup>1</sup> in un rapporto di duplice forza. Il territorio esterno alla città possiede qualcosa che è di interesse agli abitanti di Torino e allo stesso modo Torino fornisce un elemento di attrazione forte per i Comuni circostanti con “investimenti, possibilità di crescita e lavoro”.

---

<sup>1</sup> Definizione da: Treccani-*hinterland*- s. neutro ted. [comp. di *hinter* «dietro» e Land «terra»], usato in ital. al masch. (...) nell’uso com., anche il territorio che circonda una grande città dell’interno, del quale essa subisce l’influenza economica, culturale e sociale e al quale conferisce i propri prodotti.

*«perché attorno ad essa vi è tutta una serie di piccole comunità dove ferve la vita, dove si lavora e si produce, dove si dà spesso più di quanto si riceve; comunità che ogni giorno si spostano, con quanta fatica Dio sa, per recarsi alla fabbrica, all' ufficio, al negozio, alla scuola. Gente che lavora, che presta la sua opera preziosa nella Città, da mane a sera, ricevendo un compenso che può anche non corrispondere al reale vantaggio arrecato all'economia cittadina...»*

Silvio Geuna, La politica urbanistica di Torino nei confronti della pianificazione intercomunale, in "Atti e Rassegna Tecnica",1962



**Fig.1.2:** Rielaborazione di Tavola datata 27 novembre 1962 " Stato attuale del territorio del Piano Intercomunale", in "Atti e Rassegna Tecnica", Nuova serie, A.10, n.9, settembre 1962, pp.267-270.

## 01.1 IL TERRITORIO DEL PRIT

La vicenda del Piano Intercomunale Torinese coinvolge Torino e altri ventitré Comuni connessi alla città.

A Nord: Venaria, Borgaro, Caselle, Leynì, Settimo Torinese.

A Sud: Orbassano, Beinasco, Nichelino, Moncalieri.

A Est: San Mauro, Baldissero, Pino Torinese, Pecetto, Chieri, Cambiano, Trofarello.

A Ovest: Druento, Pianezza, Collegno, Alpignano, Rivoli, Grugliasco, Rivalta.

L'intero comprensorio occupa una superficie di 63.710 ha<sup>2</sup>, (637 Km<sup>2</sup>), e comprende una popolazione residente, calcolata al censimento del 1951, di 878.475 abitanti, di cui 719.175 residenti a Torino e 159.300 nei ventitré comuni<sup>3</sup>. Vedremo in seguito come queste cifre cambieranno molto nel corso di soli dieci anni.

Spostando l'attenzione unicamente dal polo originario, è interessante indagare il rapporto che lega i Comuni al capoluogo, che per dimensioni e

“forza” è indubbiamente considerato il polo centrale del sistema. La “potenza” e la forza economica dei centri maggiori però, per semplificazione, porta a tralasciare spesso dalla trattazione “le terre di mezzo” e le cinture di espansione di una città. È bene dunque osservare che il lavoro di ricerca proposto parte da questo pensiero, presente già negli anni Sessanta che Torino vive e prospera anche [...] *«perché attorno ad essa vi è tutta una serie di piccole comunità dove ferve la vita, dove si lavora e si produce, dove si dà spesso più di quanto si riceve; comunità che ogni giorno si spostano, con quanta fatica Dio sa, per recarsi alla fabbrica, all'ufficio, al negozio, alla scuola. Gente che lavora, che presta la sua opera preziosa nella Città, da mane a sera, ricevendo un compenso che può anche non corrispondere al reale vantaggio arrecato all'economia cittadina. Questo fenomeno, è noto, si ripete puntualmente in tutte le grandi città italiane. Le quali, hanno compreso, seppur con qualche ritardo rispetto alle esperienze piuttosto dolorose compiute altrove in passato, che la loro fortuna e il loro*

---

2 Così ripartito: Alpignano (1.195 ha), Baldissero (1.546 ha), Beinasco (676 ha), Borgaro (1.436 ha), Cambiano (1.422 ha), Caselle (2.874 ha), Chieri (5.430 ha), Collegno (1.812 ha), Druento (2.767 ha), Grugliasco (1.312 ha), Leynì (3.245 ha), Moncalieri (4.763 ha), Nichelino (2.064 ha), Orbassano (2.205 ha), Pecetto (916 ha), Pianezza (1.650 ha), Pino (2.190 ha), Rivalta (2.525 ha), Rivoli (2.952 ha), S. Mauro (1.255 ha), Settimo (3.197 ha), Trofarello (1.232 ha), Venaria (2.029 ha), Torino (13.017) in *Attività dell'ufficio del PRI dal 1959 al 1963*, 1962, copia a stampa conservata presso la Biblioteca Centrale di Architettura di Torino.

3 Numeri da Istituto Centrale di Statistica – Censimento Generale della popolazione del 1951, Dati sommari per Comune, fascicolo “Provincia di Torino”. e riportati in Giampiero Vigliano, *Il piano regolatore intercomunale di Torino*, in “Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino”, nuova serie, A. 10, n.2, febbraio 1956, p. 62.



avvenire è riposto in una sfera assai più ampia di quella tradizionale. Una grande città, tanto più quando in continuo sviluppo, quale è appunto il caso di Torino, non può essere considerata chiusa nella cerchia amministrativa che i secoli e gli uomini del passato hanno definito, quasi si trattasse di cristallizzare nel futuro l'antico schema delle mura, o quello più recente delle cinte daziarie»<sup>4</sup>.

Il reciproco rapporto tra la città e i suoi sobborghi, riprendendo l'immagine iniziale del nucleo e dei satelliti è riconfermata dalle parole di Giampiero Vigliano: «Gli interessi della città capoluogo sono in definitiva gli interessi dei comuni minori che gravitano nella sua orbita, costituendo in pari tempo ottime valvole di sicurezza per sé stessa e integrandone per più lati funzione ed economia»<sup>5</sup>.

Se è vero che una città non può essere considerata unicamente nei suoi limiti amministrativi ma è la somma anche della sua *extra-urbe*, allo stesso modo, è vero anche che trattare nello specifico e in modo puntuale il territorio del PRI è un lavoro che richiederebbe una

collana di opere monografiche, una per ogni Comune coinvolto<sup>6</sup>. Il territorio del PRI, infatti, coinvolge Comuni con caratteristiche uniche molto differenti l'uno dall'altro, la Storia di Rivalta, più decentrata e rurale, sarà sicuramente molto lontana da quella di Moncalieri, Settimo o Rivoli. La volontà di trattare i Comuni del PRI come un unico territorio nasce quindi, dall'esigenza di riuscire a semplificare la vicenda e comprenderne le dinamiche senza scendere nello specifico nella trattazione di ogni singolo Comune.

Specificata questa linea di pensiero è utile però sottolineare che nello studio della vicenda del piano intercomunale, laddove si siano riscontrate delle prese di posizioni "particolari" da parte di alcuni Comuni o siano emersi degli esempi significativi, si è cercato il più possibile di tenerne conto. Tra i Comuni della "cintura" si è scelto di riportare l'esempio del comune di Grugliasco perché particolarmente significativo per l'industrializzazione e perché rispondente ad alcuni criteri stabiliti<sup>7</sup>.

Esprese queste specifiche si può compiere una breve panoramica de-

---

4 Silvio Geuna, *La politica urbanistica di Torino nei confronti della pianificazione intercomunale*, in "Atti e Rassegna Tecnica", Nuova serie, A.10, n.9, settembre 1962, p.263.

5 Giampiero Vigliano, *Illustrazione di alcuni elementi del territorio compreso entro i limiti del piano Intercomunale di Torino: la periferia dei grandi centri e dei suoi sobborghi*, febbraio, 1956. Fondo Vigliano, APRi, fd.40, fs. 157.

6 Giampiero Vigliano, responsabile dell'Ufficio per la redazione del Piano Intercomunale di Torino ha scritto alcune monografie, una dedicata al comune di Settimo e una dedicata al comune di Rivoli. La collana non fu mai terminata. Si vedano: IRES, Giampiero Vigliano (a cura di), *I centri della cintura torinese*, 1, Settimo Torinese, 1960 e IRES, Giampiero Vigliano (a cura di), *I centri della cintura torinese*, 2, Rivoli, 1959.

7 Si veda capitolo "Percorso della Ricerca e Fonti".



scrittiva della prima “cintura” torinese.

Di *Julia Augusta Taurinorum* rimangono in città le vestigia di alcuni tratti di mura, quelle mura che separavano fisicamente il “dentro” dal “fuori” e che rendevano la città conclusa nettamente nella sua forma. Al di fuori delle quattro porte della colonia romana: *Porta Principalis Sinistra*, *Porta Praetoria*, *Porta Principalis Dextera* e *Porta Decumana* regnava *l'extra moenia* dei terreni di quella che con il tempo diventerà il territorio di espansione della città. La Torino che Emanuele Filiberto innalzerà come capitale del suo Stato era sempre rimasta chiusa dentro entro le mura romane e crescendo la popolazione fu necessario un primo ampliamento «a cui si diede il nome di “Città Nuova”, in contrapposizione alla città romana che si denominò “Città Vecchia”<sup>8</sup>».

La caduta delle mura di Torino, anche se mera separazione fisica, costringe la città di Torino a non avere più una linea di confine, se non tracciata sulla carta, con il suo esterno. L'unico limite riconoscibile dallo sguardo che indica la separazione tra la città e il “fuori” è il diradarsi del costruito verso un paesaggio sempre più agricolo e “di respi-

ro”, questo sino a metà degli anni Cinquanta.

Le caratteristiche del territorio del PRI vengono così descritte da Giampiero Vigliano nel 1956<sup>9</sup>: «*La parte piana del territorio si estende in prevalenza a ponente del Po, e declina assai dolcemente seguendo il corso del fiume principale e dei suoi affluenti di maggior rilievo [...] I numerosi corsi d'acqua (Po, Dora, Stura di Lanzo, Sangone, Chisola, la fitta rete di canali delle campagne settentrionali e meridionali), che solcano in tutti i sensi la pianura se in passato uno dei motivi che determinarono il formarsi di parecchi tra i nostri centri abitati, ebbero in tempi più recenti una loro specifica funzione nella caratterizzazione di quegli stessi centri: tra questi citeremo alcuni sobborghi tipicamente industriali quali Venaria nei pressi della Stura di Lanzo, Borgaro e Settimo ubicati in zone ricche di canali di irrigazione, Alpignano sulla Dora Riparia. La pianura è per lo più destinata a coltura, e vi troviamo con i paesi industriali, sparsi casolari, grosse cascine, borgate rurali. Ottimamente servita da una fitta rete di comunicazioni stradali e ferrovie, accentra in sé la maggior parte della popolazione e la somma delle attività*

---

8 Mario Passanti, *Architettura in Piemonte, Da Emanuele Filiberto all'Unità di Italia (1563-1870)*, a cura di Giovanni Torretta, Umberto Allemandi & C., Torino, 1990, p.78.

9 Si veda anche Giampiero Vigliano, *Illustrazione di alcuni elementi del territorio compreso entro i limiti del piano Intercomunale di Torino: la periferia dei grandi centri e dei suoi sobborghi*, febbraio, 1956. Fondo Vigliano, APRi, fd.40, fs. 157.

*economiche del territorio*<sup>10</sup>».

Alla geografia della zona pianeggiante si contrappone quella della zona collinare del PRIT. Delimitata dalla Statale n.10 nel tratto Trofarello-Moncalieri e dalla strada pedecollinare Moncalieri-San Mauro-Gassino. «*Rapido e breve il versante settentrionale, in dolce declivio e ottimamente soleggiato il meridionale, è soggetta ad un processo di progressivo spopolamento nella parte interna del territorio, dovuto soprattutto alla povertà del suolo che consente uno sfruttamento sufficientemente redditizio in rapporto al lavoro che richiedono le colture specializzate, e alla vicinanza dei centri alla città, e quindi ai luoghi di normale impiego della mano d'opera disponibile*<sup>11</sup>».

Lo stato "di partenza" del PRI verso la metà degli anni Cinquanta vede la popolazione accentrata nei principali sobborghi in cui vi sussistono delle buone condizioni lavorative, nelle industrie esistenti o di prossimo impianto oppure, nei nuclei che con l'evolversi delle linee di trasporto garantiscono un rapido collegamento con il luogo di lavoro. Per la prima tipologia fanno da esempio Rivoli, Alpignano, Collegno, Venaria, Settimo, Chieri, Trofarello; per la seconda Pianezza, Druento, San Mauro, Cambiano, Moncalieri,

Beinasco. Appartengono ad una terza tipologia Nichelino, Orbassano e Grugliasco che hanno sia delle industrie locali, sia si trovano vicino agli stabilimenti della FIAT Mirafiori e Lingotto, che spesso raggiungono con mezzi propri. «*In tutti i casi l'accentramento, che si accompagna di solito al contemporaneo spopolamento della campagna, è favorito dal comune desiderio di avere a disposizione le attrezzature pubbliche essenziali (Scuola, Asili, Municipio, Negozi, Cinema, ecc.), diversamente lontane e quindi difficilmente raggiungibili*<sup>12</sup>».

Altri sobborghi come Caselle, Borgaro, Rivalta e Leynì nella parte piana e Pecetto, Pino nella zona collinare presentano un tipo di popolazione "sparsa". Al decremento della popolazione impiegata nell'agricoltura corrisponde l'incremento di quella impegnata nell'industria e in piccola parte del commercio. Si percepisce la volontà di un cambiamento nel tenore di vita che comporta la nascita di servizi ed esercizi commerciali.

Alpignano, Rivoli e Collegno del gruppo ovest e Venaria, Borgaro e Settimo di quello nord sono definibili come "sobborghi industriali".

sebbene forniscano impiego locale a una parte della loro popolazione, Ca-

---

10 Giampiero Vigliano, *Il piano regolatore intercomunale di Torino*, Giampiero Vigliano, *Il piano Regolatore Intercomunale di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.10, n.2, febbraio 1956, p.62.

11 *ivi*, p. 63.

12 Giampiero Vigliano, *Il piano regolatore intercomunale di Torino*, op. cit., p. 65.

selle, Grugliasco, Orbassano, Moncalieri e Cambiano, svolgono principalmente il ruolo di sobborghi residenziali. Questa funzione è ancora più evidente in Druento, Pianezza, Beinasco, Nichelino, Trofarello e San Mauro. Leinì ha caratteristiche fortemente rurali, come Rivalta e i paesi collinari in generale: i pochi lavoratori industriali presenti sono artigiani che operano autonomamente in attività legate all'agricoltura o di interesse collettivo.

Quello che appare è un territorio in forte trasformazione che, come si vedrà più approfonditamente nel seguito di questa ricerca, segnerà grandi mutamenti in termini quantitativi e qualitativi<sup>13</sup>. A tale proposito, presentandoci un quadro dei comuni Vigliano ne descrive l'assedio:

*«Ricordo una tavola del Theatrum Sabaudiae dov'è effigiato l'assedio di Torino del 1706. Oggi Torino subisce lo stesso assedio da parte dei comuni che l'attorniano, e che da tutte le direzioni inviano per sei giorni alla settimana entro le sue mura ideali migliaia e migliaia di persone ed altre migliaia ogni anno, che entrano per non più uscirvi. È un movimento irrazionale guidato dal bisogno e dall'ur-*

*genza di un lavoro. Come si difende la città? Come operano i comuni assediati per organizzare e armonizzare la loro azione onde giungere al giusto equilibrio città-sobborghi e sobborghi-campagna, condizione essenziale per la formazione di quelle comunità di uomini preconizzate da urbanisti, sociologi, economisti, dall'Ottocento in poi? Il Piano Intercomunale è la prima buona occasione che viene offerta ad Amministratori e Urbanisti per dimostrare agli scettici che la pianificazione può anche superare i ristretti limiti di un territorio puramente amministrativo senza con ciò opprimere in alcun modo nell'uomo libertà e dignità<sup>14</sup>».*

Agli inizi della proposta del Piano Intercomunale, prima di tutte le proposte di Piano che seguirono, il PRIT veniva considerato una possibilità, per mettere ordine in quella "cintura" che sempre di più stava crescendo in maniera disorganizzata.

Un geografo, seguace di Pierre George, compiendo uno studio su Torino arriva ad affermare che ciò che più ha colpito il suo immaginario è il contrasto tra il rigore dell'antica struttura della città, ordinata e razionale con il

---

13 Torino, fra le grandi città, è quella che è cresciuta di più: oltre 300.000 abitanti di incremento nel decennio '51-'61, pari ad oltre il 42%, + 70.000 abitanti in più registrati nello stesso periodo nei comuni della cintura. All'inizio del 1967 Torino e cintura contavano 1.453.000 abitanti contro 878.000 del 1951. Quest'area aveva nel 1961, 343.000 addetti all'industria: 100.000 in più rispetto al 1951, con un incremento per Torino, del 35,16% e per la cintura dell'89,53%, in Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del piano intercomunale torinese*, in "Urbanistica" 50-51, 1967, p.72 da copia conservata presso Fipag., Fpc-To, b.306, fasc.33.

14 Giampiero Vigliano, *Il piano regolatore intercomunale di Torino*, op. cit., p. 68.

disordine improvvisato dei sobborghi circostanti.

*«on ne peut que regretter que, si fers de leur "Toirinoi" et leur Piemont, ler Tourinois ne s'efforeent pas seriese-ment de conserver a leurs ville ler magnifiques aspects qu'elle offre de plus en rerement<sup>15</sup>».*

Vigliano mette in guardia sui rischi futuri di questo sviluppo già nel 1956, ancora prima di assumere la sua carica nell'Ufficio per la redazione del PRI. Torino rischia di soffocare nella propria grandezza, per il suo orgoglio di diventare "metropoli". Occorre che si delimitino le caratteristiche e le funzioni della Città e dei Comuni minori e convinte le amministrazioni locali con la giusta persuasione sulla reciproca utilità del Piano Intercomunale, questo avrà il compito di armonizzare le parti.

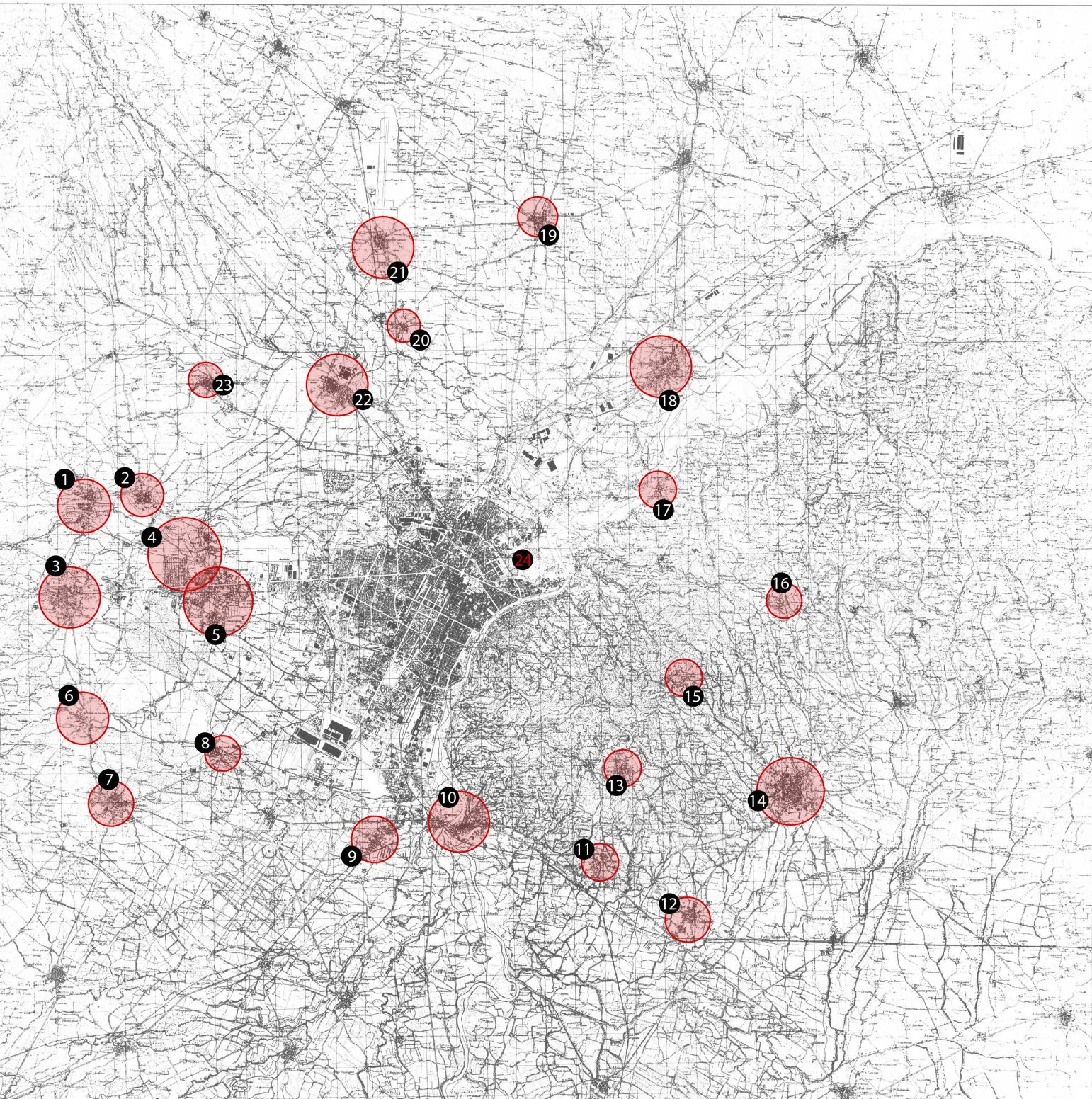
Per una descrizione più accurata di ogni comune si rimanda al lavoro di ricerca compiuto dall'IRES, Istituto di Ricerca Aldo Valente, che riporta lo stato dei comuni al 1962, fornendo dati e caratteristiche geografiche per ogni singolo Comune del PRIT<sup>16</sup>.



15 Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del piano intercomunale torinese*, op.cit., p.72 da copia conservata presso Fipag., Fpc-To, b.306, fasc.33.

16 IRES PIEMONTE, Istituto di ricerche economico-sociali "Aldo Valente", *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, sottocapitolo *Analisi della struttura urbana e industriale dei comuni della cintura torinese*, Parte Prima-1951-1959, Torino, 1962, p.26.





**Fig.1.3:** Rielaborazione Scansione Tavola " Piano Regolatore Intercomunale, Stato Attuale", 1:50 000, 10 ottobre 1961, conservata presso l'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: Piano Regolatore Intercomunale, base IGM.



# PRIT= 23 + 1 COMUNI

○ Posizione del Comune rispetto a Torino (N,S,E,W) ○ Comune 5.000 ab



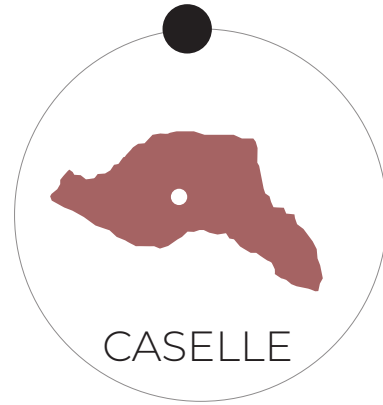
**Fig.1.4:** Rappresentazione della forma dei limiti amministrativi dei Comuni compresi nel Piano Regolatore Intercomunale di Torino

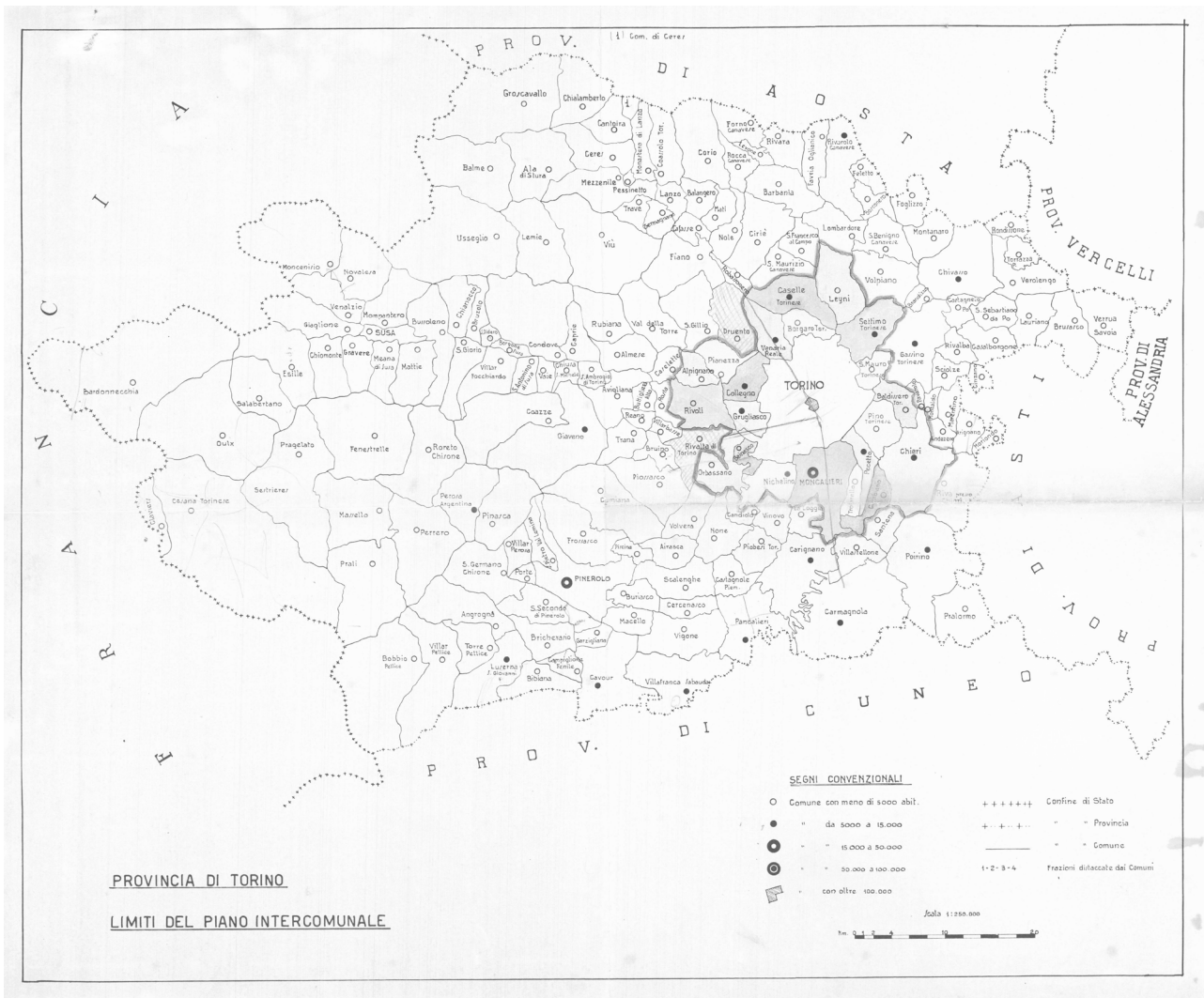
e con meno di  
p. (1951)

● da 5.000 a 15.000  
abitanti

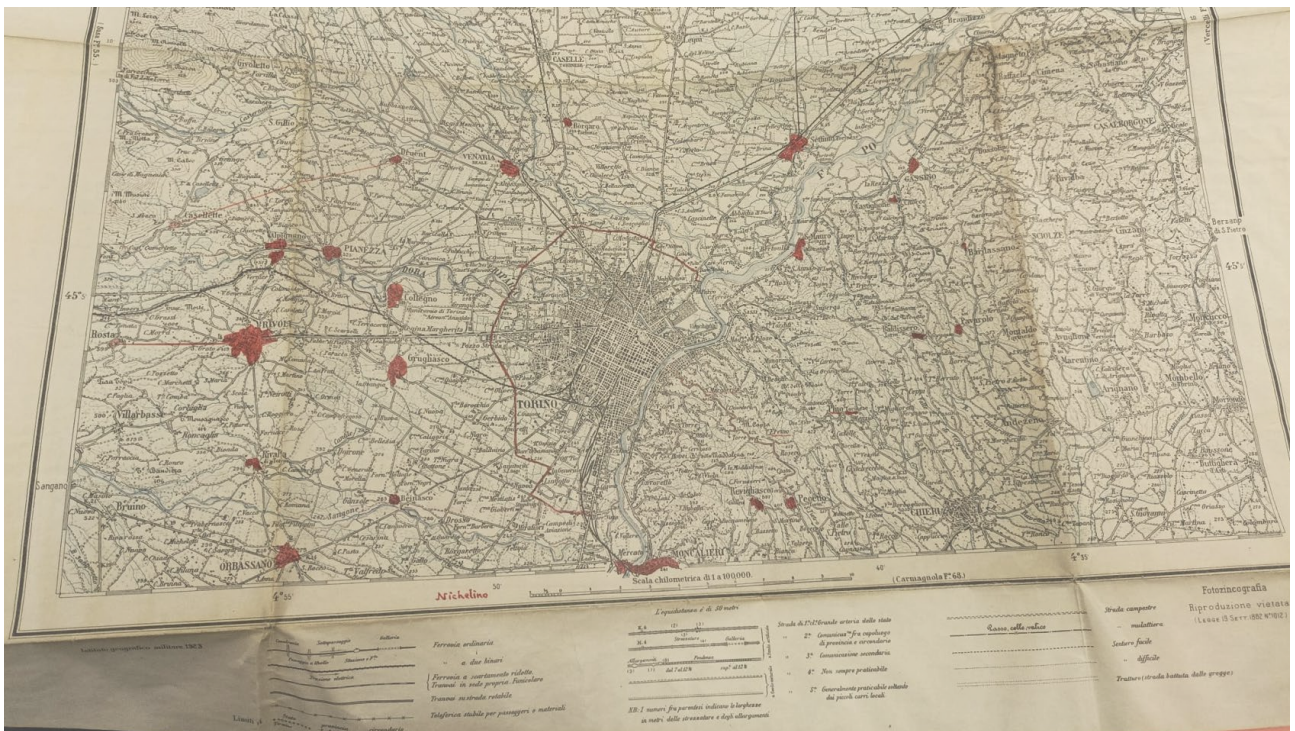
○ da 15.000 a 50.000  
abitanti

▮ oltre i 100.000  
abitanti



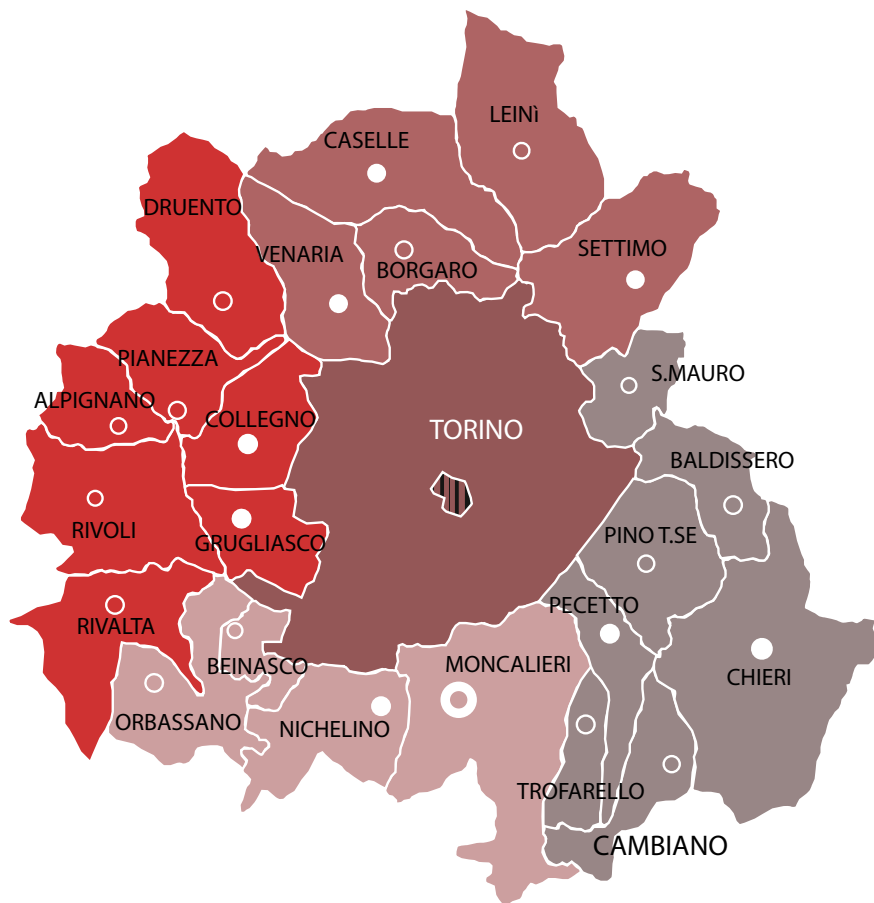


**Fig.1.5:** Tavola "Provincia di Torino, Limiti del Piano Intercomunale", conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone Piano Intercomunale.



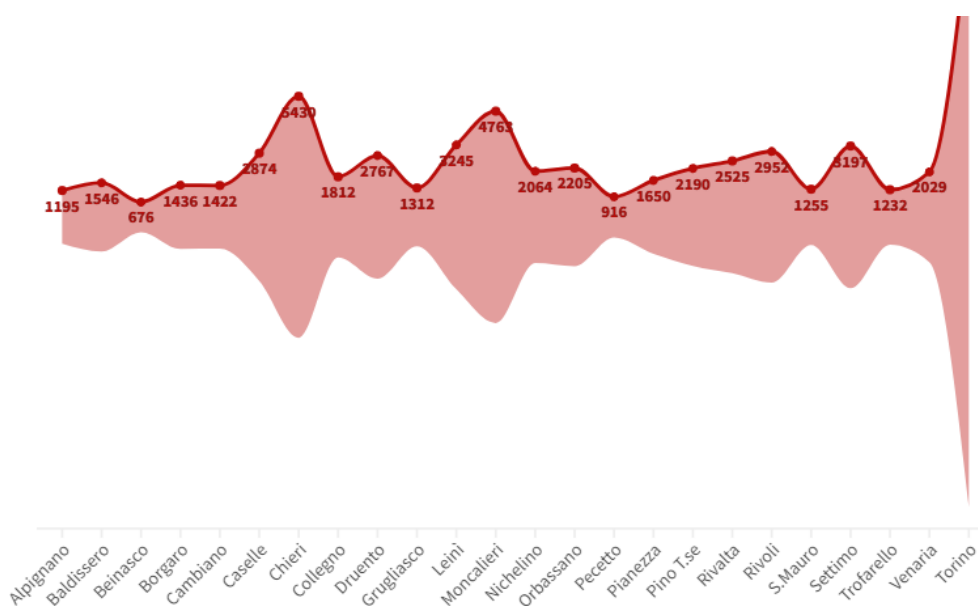
**Fig.1.6:** Tavola IGM 1923 con colorazione rossa dei Comuni appartenenti al PRIT, conservata presso l'Archivio Vigliano, APRI, Politecnico di Torino, faldone 69.





**Fig.1.7:** Schema per rappresentazione del territorio del Piano Intercomunale Torinese, unione delle forme dei singoli Comuni.

**637 KM<sup>2</sup>** estensione del territorio del PRI  
**63.710 ha**



Alpiignano (1.195 ha),  
 Baldissero (1.546 ha),  
 Beinasco (676 ha),  
 Borgaro (1.436 ha),  
 Cambiano (1.422 ha),  
 Caselle (2.874 ha),  
 Chieri (5.430 ha),  
 Collegno (1.812 ha),  
 Druento (2.767 ha),  
 Grugliasco (1.312 ha),  
 Leini (3.245 ha),  
 Moncalieri (4.763 ha),  
 Nichelino (2.064 ha),  
 Orbassano (2.205 ha),  
 Pecetto (916 ha),  
 Piavezza (1.650 ha),  
 Pino (2.190 ha),  
 Rivalta (2.525 ha),  
 Rivoli (2.952 ha),  
 S. Mauro (1.255 ha),  
 Settimo (3.197 ha),  
 Trofarello (1.232 ha),  
 Venaria 2.029 ha),  
 Torino (13.017 ha).

**Fig.1.8:** Schema per rappresentazione del territorio del Piano Intercomunale Torinese, proporzione tra Comuni in base alla loro superficie nel 1951.

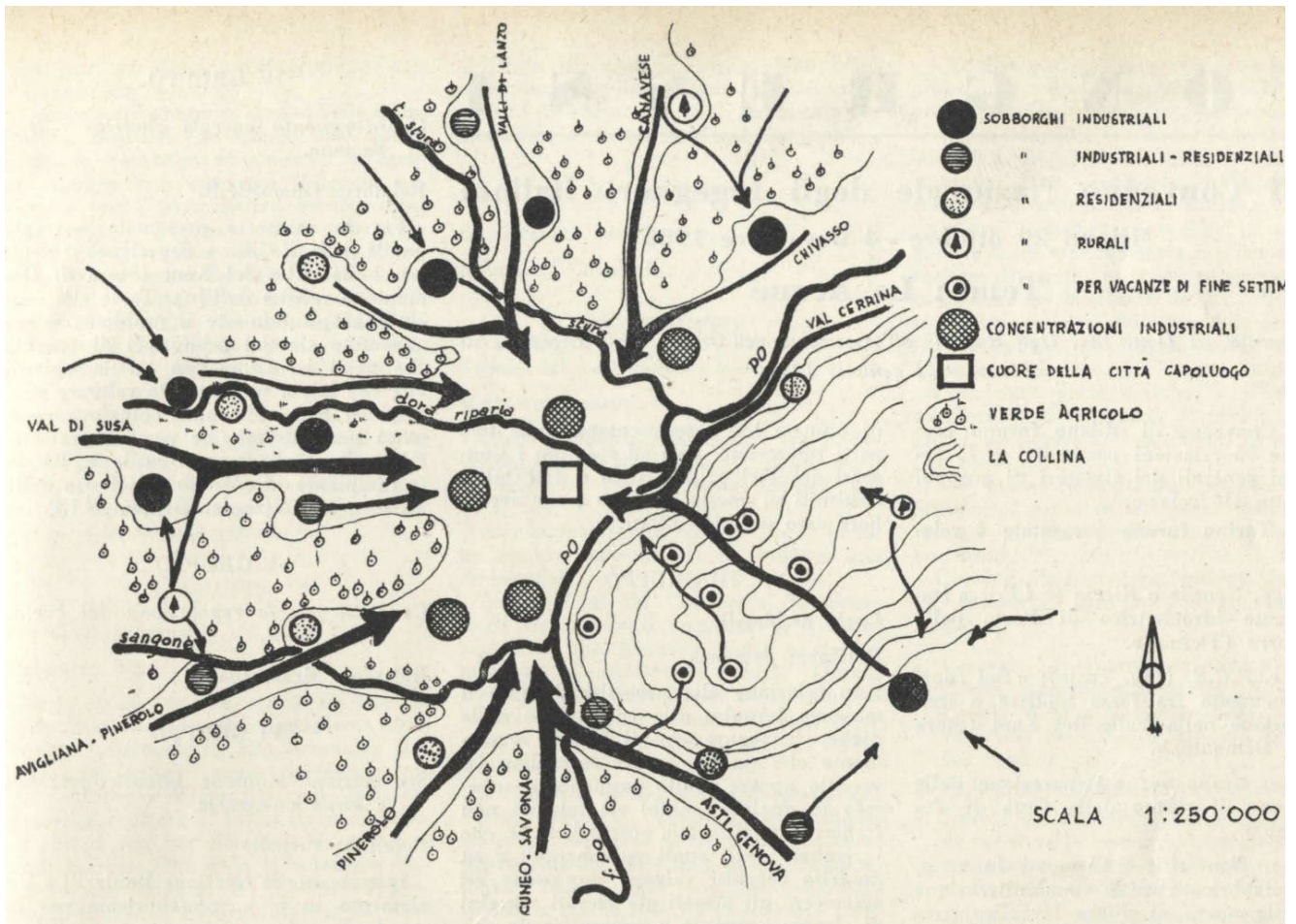


Fig.1.9: Schema delle correnti migratorie giornaliere verso la città e i suoi sobborghi industriali, in "Atti e Rassegna Tecnica", febbraio 1956, a.10, n.2, p.69

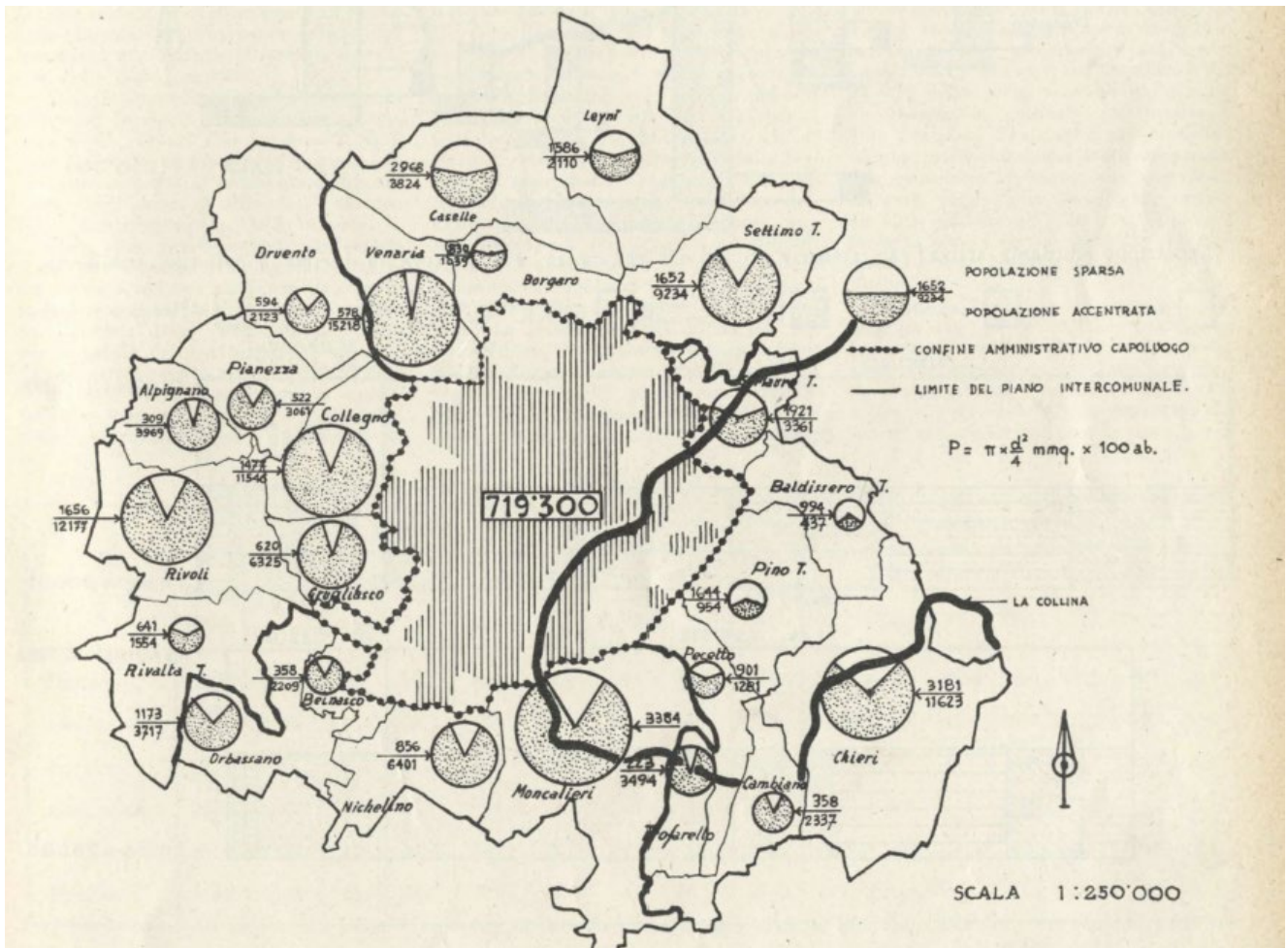


Fig.1.10: I sobborghi della città, diagrammi della popolazione sparsa o accentrata al 4 novembre 1951, in "Atti e Rassegna Tecnica", febbraio 1956, a.10, n.2, p.65



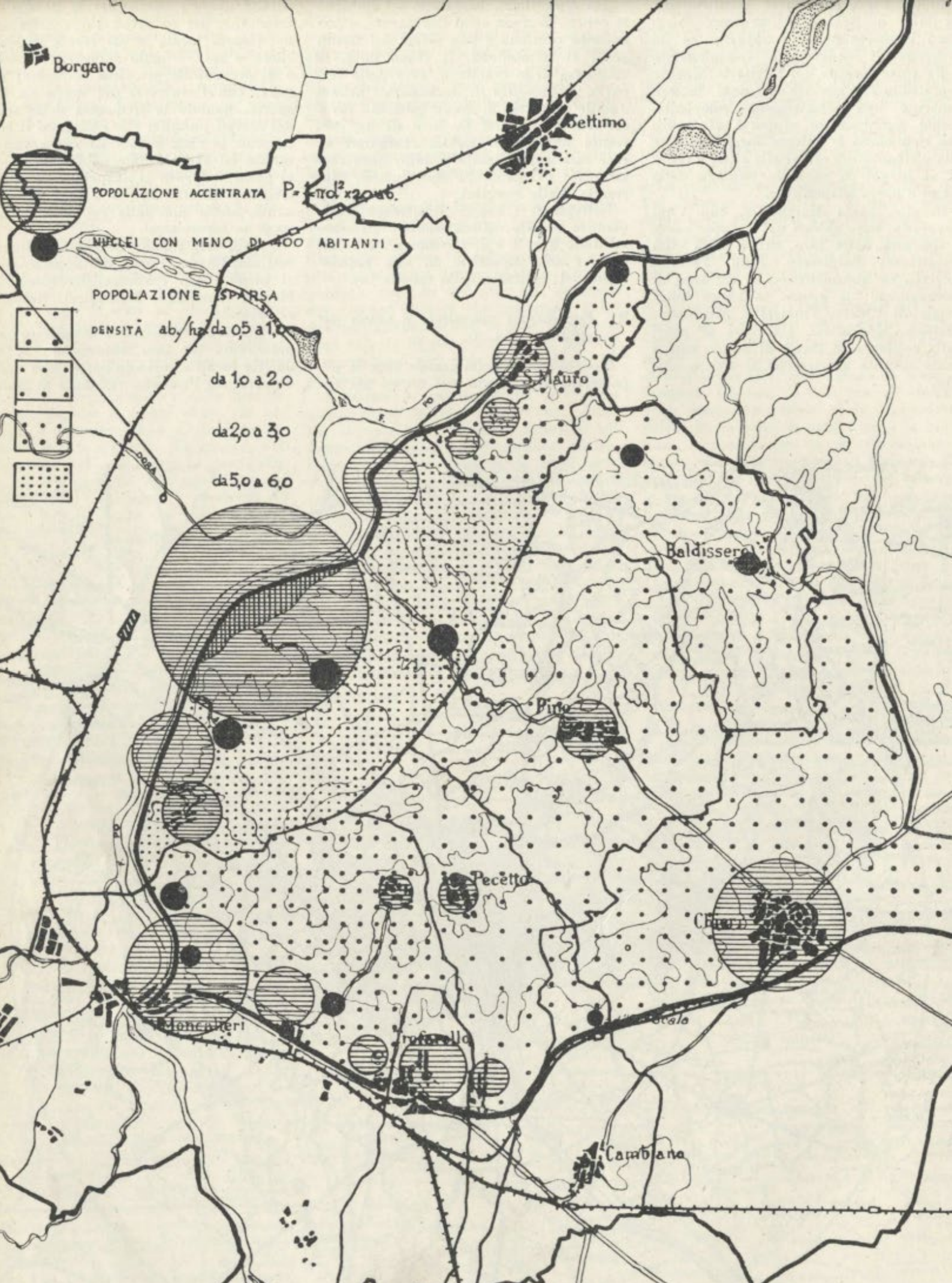


Fig.1.11: Popolazione Accentrata e Sparsa nella zona collinare, in "Atti e Rassegna Tecnica", febbraio 1956, a.10, n.2, p.64.



## 01.2 QUADRO STORICO: Lo scenario sociopolitico ed economico di Torino dal dopoguerra al “boom”.

La vicenda del Piano Intercomunale Torinese si sviluppa in un periodo storico significativo per quelli che sono gli equilibri nazionali e in particolare del capoluogo piemontese.

Agli inizi degli anni Sessanta, Torino e la sua area metropolitana vissero una trasformazione radicale, alimentata da un fenomeno migratorio senza precedenti, un notevole incremento demografico, e un *boom* economico che portò alla delocalizzazione industriale e a una rapida espansione edilizia. Questo periodo di crescita, collocato nel contesto del "miracolo economico" italiano del dopoguerra, rimodella il tessuto sociale, economico e urbano della città. Ripercorriamo velocemente alcune tappe di questo percorso.

### 01.2.1 Nel dopoguerra

Al termine del Secondo Conflitto Mondiale Torino appare come una città ferita e lacerata; regna il caos economico e gli ingenti danni di guerra richiedono l'avviarsi di una fase di ricostruzione

e costruzione di nuove abitazioni.

*«il superamento dei guasti della guerra richiese tempo: gli indicatori della situazione economica, sociale e demografica mostrano un ritorno della normalità solo intorno al 1950 [...]. Il tasso di natalità non recuperò il livello prebellico fino alla metà degli anni Cinquanta [...] la guerra fermò dunque per quasi dieci anni la crescita demografica di Torino, che nel ventennio precedente era stata del 25 per cento per decade<sup>17</sup>».*

Il reperimento delle materie prime, la ricerca di una stabilità politica che doveva ancora consolidarsi, l'inflazione e le tensioni sociali dovute alla elevata disoccupazione rendono Torino una città che deve ricostruirsi lentamente. Oltre ad una carenza di beni di prima necessità vi è una carenza di abitazioni.

*«Quasi la metà del patrimonio residenziale era infatti danneggiato: circa 800 edifici d'abitazione erano andati completamente distrutti e 9000, pari al 30 per cento dei vani risultavano più o meno seriamente danneggiati<sup>18</sup>»*

L'emergenza abitativa e quella di ricostruzione sono alcune tra le richieste a cui le Giunte di sinistra elette nei primi anni dopo la fine del conflitto sono chiamate a rispondere. Per la formazione del primo Consiglio comunale,

---

<sup>17</sup> Stefano Musso, *il lungo miracolo economico, Industria, economia e società (1950-1970)*, in Nicola Tranfaglia (a cura di), vol. IX di *Storia di Torino*, Einaudi Editore, Torino, 1999, pp.52-53.

<sup>18</sup> SICOR, *Torino verso l'avvenire*, in «Le Vie d'Italia», 1948, n. 2, pp. 128-129 in Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)* in *Storia di Torino*, op.cit., p. 192.





**Fig.1.12:** Danni da bombardamento vicino alla Mole Antonelliana, 8 agosto 1943, foto di Domenico Scrigna, Archivio Storico dei Vigili del Fuoco di Torino.



**Fig.1.13:** Via Prangelato ang. Via Frassineto. Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 28 Novembre 1942, Archivio Storico della Città di Torino.



**Fig.1.14:** Effetti del bombardamento del 13 luglio 1943, Archivio Storico dei Vigili del Fuoco di Torino, <https://www.impronteneltempo.org/>

dopo l'operato della Giunta popolare, i torinesi votano per la sinistra, Il Partito Comunista primo fra tutti e a seguire i socialisti. Il 1946 non è ancora il momento della Democrazia Cristiana. *«Torino divenne così il più grande Comune italiano guidato da un'Amministrazione frontista, laboratorio di verifica della reale prassi di governo della sinistra<sup>19</sup>».*

Per sei anni il Partito Comunista rimane alla guida di Torino con Roveda, poi Negarville e Coggiola. Per promuovere l'opera di ripristino dell'abitato viene istituito nel 1947 l'Ente autonomo per la ricostruzione edilizia. Nello stesso anno viene bandito il concorso per la proposta di uno nuovo Piano per la città di Torino<sup>20</sup>. Il concorso non si conclude con una proposta definitiva e nel

19 Adriana Castagnoli, *Le istituzioni locali e le classi dirigenti dal dopoguerra alla metà degli anni Ottanta*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.105.

20 Si veda *Prossimo Concorso per il nuovo piano regolatore di Torino*, in "Atti e rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino", 1947, n.2, p.50; Giovanni Astengo, *Cenni orientativi sull'espansione sud di Torino*, in "Atti e rassegna Tecnica", 1947, n.1, pp.103-4; "Urbanistica", 1947, n.1, p.33, su indicazione di Alessandro De Magistris, in *Storia di Torino*, op.cit., p. 201.



**Fig.1.15:** Rielaborazione di fotografia in Pier Luigi Bassignana, *Torino Novecento, Dal miracolo economico agli anni '80*, 2021, Edizioni del Capricorno, p.44, realizzato in collaborazione con l'Archivio Storico del Comune di Torino e Archivio Storico FIAT

1949 viene istituita una Commissione di studio il cui lavoro si trascina sino al 1956<sup>21</sup>.

La questione urbanistica della sola città di Torino, sicuramente intrecciata con quella del Piano Intercomunale meriterebbe, così come spesso avviene, una trattazione a parte dedicata solo al suo Piano Regolatore Generale<sup>22</sup>.

Nel 1951 avviene un cambiamento importante negli assetti politici della città, viene infatti eletto il sindaco Amedeo Peyron e la Democrazia Cristiana giunge alla guida della città.

La presenza della Democrazia Cristiana sarà solida e rimarrà il partito maggiore in Torino per più di venti anni, sino agli anni Settanta<sup>23</sup>.

Gli inizi degli anni Cinquanta segnano il “cambio di passo” nella crescita di Torino.

Anche grazie ai finanziamenti del Piano Marshall e al “riassetto” nazionale il capoluogo piemontese riesce a cogliere le opportunità della riapertura dei mercati per mezzo della FIAT. Nel 1952, Vittorio Valletta prospetta grandi

potenzialità nel futuro della FIAT, l'ammodernamento degli impianti e la riorganizzazione dei cicli produttivi.<sup>24</sup>

### 01.2.2 Il “miracolo” economico

A partire dalla metà degli anni Cinquanta la marcia si fece inarrestabile, «Trainata dall'industria automobilistica, l'economia torinese prese a correre, e ad accelerare<sup>25</sup>».

Non solo in tutto il Piemonte, Torino dominava il primato di tasso di concentrazione nelle attività produttive, tra il 1950 e il 1960, a discapito di altre grandi città industriali come Milano e Genova.

*«Il capoluogo piemontese e il suo circondario si trovarono così a rappresentare più del 6,5 per cento del totale delle unità addette in Italia all'industria e al commercio e quasi il 9 per cento di quelle occupate in particolare nell'industria manifatturiera<sup>26</sup>»*

La data di inizio di questo processo di “positività economica” coincide con il 1953, anno in cui la FIAT investe grandi

---

21 Giovanni Astengo, *Piano regolatore generale della città di Torino e della sua zona di influenza*, relazione, s.d.

22 Un breve cenno alla pianificazione di Torino viene fatto nel capitolo 03.

23 Nel 1975 venne eletto Diego Novelli

24 G. Berta, *Le Commissioni interne nella storia delle relazioni industriali alla Fiat*, in PROGETTO ARCHIVIO STORICO FIAT; 1944-1956, *Le relazioni industriali alla Fiat. Saggi critici e note storiche*, Fabbri, Milano, 1992, in Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, op. cit., p.74.

25 Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, op. cit., p.54.

26 Valerio Castronovo, *Torino*, Laterza, Roma-Bari, 1987, p.366 in Nicola Tranfaglia, *L'incerto destino della capitale del miracolo*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.24.

somme di denaro sugli impianti per la produzione del modello della "600". Un modello di utilitaria che viene prodotta in larghissima serie.

*«Di 600, tra il 1955 e il 1970, ne furono fabbricate 2 695 000, nel 1957 iniziò la produzione della 500, di cui furono sfornate, fino al 1975, 3.678.000 unità»<sup>27</sup>.*

Il cambiamento economico porta un cambiamento nello stile di vita di alcune fasce della popolazione che troverà il suo culmine negli anni Sessanta. La florida economia porta un aumento degli stipendi e lo sviluppo del trasporto "su gomma" favorisce il mercato automobilistico.

L'Italia, ora, si può percorrere su grandi autostrade prossime al loro compimento e "tutti" (o quasi) ambiscono all'automobile. La struttura industriale di Torino e della sua provincia si specializza in pochi settori, quello automobilistico primo fra tutti.

*«Nel Comune di Torino la preponderanza del settore metalmeccanico era schiacciante già nel 1951, con il 64 per cento degli addetti all'industria manifatturiera, e tale quota era destinata a crescere al 68,8 per cento nel 1961 e al 75,2 per*

*cento nel 1971»<sup>28</sup>.*

Negli anni Sessanta, parallelamente al processo industriale crescono anche i servizi della città. Viene "ammodernato" l'ospedale Martini, il Politecnico e l'area di Torino esposizioni che avrà un "peso" significativo nel 1961.

Con l'avvio del sistema di motorizzazione di massa «la Giunta centrista esalta "Torino, capitale del lavoro e dell'industria" fulcro del rinnovamento economico e sociale del paese»<sup>29</sup>. Il Sindaco Peyron è consapevole che per portare Torino al livello delle grandi mete europee è necessaria una trasformazione dei mezzi e degli uomini che la abitano.

"L'Italia che lavora" è lo slogan che viene scelto per inaugurare la cittadella espositiva di Italia 61. Per l'esposizione, in occasione del centenario dell'Unità di Italia, viene scelta proprio Torino che diventa il polo catalizzatore di visitatori nazionali e internazionali<sup>30</sup>.

A riguardo, Alessandro De Magistris ci offre una riflessione interessante, mostrandoci "l'altra faccia della medaglia" di questa Torino luccicante. *«Il termine "modernizzazione" corrisponde a quanto avvenne, pur con tutti i limiti, sul terreno*

---

27 Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, op. cit., P.75

28 *ivi*, p.80.

29 ASCT, *Discorso programma del sindaco avv. Amedeo Peyron*, 30 luglio 1956, in Adriana Castagnoli, *Le istituzioni locali e le classi dirigenti dal dopoguerra alla metà degli anni Ottanta*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.110.

30 Si veda Sergio Pace, Cristiana Chiorino, Michela Rosso, *Italia '61: the nation on show, the personalities and legends heralding the centenary of the unification of Italy*, Allemandi, Torino, 2006.





**Fig.1.16:** Italia 61, Torino, fotografia da blog: <https://droledevie50.blogspot.com/>, aggiornato al 18 febbraio 2017.



**Fig.1.17:** Fiat 500 in Piazza San. Carlo, Torino, fotografia da : <https://www.museodella500.com/>

delle trasformazioni urbane e dei programmi urbanistici: ma non deve, ovviamente essere frainteso. Va commisurato invece ad una realtà lontana da quella di un paese modernamente organizzato, in cui retoriche ed ambizioni di eccellenza, che fiorirono nelle celebrazioni del centenario, facevano da contrappunto a carenze macroscopiche: mancavano sedi scolastiche mentre il mancato potenziamento della rete del trasporto pubblico, fatto peraltro comune a tutto il contesto urbano europeo dei tardi anni Cinquanta, appesantiva le condizioni di chi era costretto, quotidianamente, a lunghi trasferimenti tra casa e posto di lavoro»<sup>31</sup>.

Per De Magistris, "Italia 61" fa da esempio alla situazione locale e nazionale in cui «al boom si accompagnava, come scrisse in quei giorni Bruno Zevi assimilando l'iniziativa "alle gloriose espressioni ottocentesche" "miseria, analfabetismo, carente coscienza democratica, l'insoluto rapporto tra stato e popolo"<sup>32</sup>[...] Proprio l'avvicinarsi delle celebrazioni dell'Unità di Italia, colse l'area torinese, Torino e quelli che oramai venivano definiti i Comuni della "cintura", in una sorgente di profonde

modificazioni, in cui con sempre maggiore evidenza e ormai ai fuori del quadro di rappresentazioni e delle illusioni dell'immediato dopoguerra si profilavano i limiti e le discontinuità del "miracolo economico" in corso, di cui la cultura italiana, da Fellini, a Pasolini a Schifano diedero una mirabile trascrizione, sul piano cinematografico e artistico.<sup>33</sup>»

Più che altri luoghi, la "cintura" di Torino diventa rappresentativa di quel dualismo tra sviluppo della megalopoli centrale e centri minori, ancora "ibridi", che si stanno ammodernando presentando ancora in alcuni tratti aree depresse e tecnologie arretrate.

Nel 1962 viene eletto a carica di Sindaco Anselmetti, che continua sostanzialmente il programma politico tracciato da Peyron. Alla Giunta, sotto la guida di Anselmetti, verrà presentato il PRIT.

### **01.2.3 Nuovi arrivi a Torino: il fenomeno dell'immigrazione.**

Torino diviene il maggiore polo industriale in Italia anche grazie ad un forte fenomeno immigratorio alla quale è soggetta.

La città si trasforma in un *melting*

---

31 Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di Torino*, op. cit., p.216

32 Bruno Zevi, La dissociazione architettonica, in "L'Architettura, Cronache e storia", VIII, 1961, n.70, p.219 in Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di Torino*, op. cit., p.216

33 Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di Torino*, op. cit., p.216

pot culturale, con una popolazione eterogenea per origini e tradizioni. Questo porta a nuove sfide sociali, come l'integrazione degli immigrati.

L'immigrazione concorre anche alla crescita demografica e tra il 1951 e il 1961, la popolazione della città cresce da 719.300 a 1.025.822 abitanti, segnando un aumento di quasi il 43% (ISTAT).

*«Il tasso di immigrazione nel capoluogo piemontese si impennò a partire dal 1953 e restò per 11 anni, fino al 1963, su livelli molto elevati, con una media annua, in questo periodo, pari a 58,6 immigrati per mille abitanti (contro una media, negli anni 1946-52, del 31 per mille). La fase più intensa del fenomeno si ebbe tra il 1960 e il 1963; in questi quattro anni la media fu del 66,9 per mille. Alla fine degli anni Cinquanta, all'apice del boom economico, ogni anno a Torino si rendevano disponibili 30 000 posti di lavoro nella sola industria, la metà dei quali per pensionamento, morte, emigrazione, l'altra metà per le esigenze dello sviluppo. Circa 12 000 posti venivano coperti dalle nuove leve dei giovani torinesi, gli altri attiravano immigrati<sup>34</sup>».*

*«Tra il 1952 e il 1962 il saldo migratorio fu pari a 367 000 persone; gli immigrati furono in complesso 562.000 [...] I 562 000 immigrati provenivano per il 37,2 per cento dal Piemonte, per il 18,6 per cento dalle restanti regioni dell'Italia settentrionale, per il 4,8 per cento dall'Italia centrale, per il 34,8 per cento dalle regioni meridionali e insulari, per il 4,6 per cento dall'estero o da località non determinata<sup>35</sup>».* Nella seconda metà degli anni Cinquanta aumentano però gli immigrati dal Mezzogiorno e diventano preminenti. *«Per primi sono giunti in misura consistente i pugliesi insieme agli abruzzesi e ai molisani, cui si sono sommati successivamente i calabresi, i campani, i lucani e i siciliani. Ultimi sono stati i sardi<sup>36</sup>».*

Se si considerano i grafici (**Fig.1.18**, **Fig.1.19**) che mostrano le tendenze di crescita in Torino di Fabio Levi si nota come dopo il conflitto bellico non vi è mai stata un arresto nella crescita della popolazione. In neanche due generazioni Torino raddoppia i suoi residenti.

Per parte sua il grafico dedicato agli Immigrati (**Fig.1.9**) consente di proporre alcune specificazioni.

---

34 Cfr. IRES, *Studio preliminare sulle migrazioni, Torino, 1963*; UNIONE REGIONALE DELLE PROVINCE PIEMONTESE-STUDI DELL'IRES PER IL PIANO DI SVILUPPO DEL PIEMONTE, *Immigrazione di massa e struttura sociale in Piemonte*, Torino, 1965; G. Fofi, *L'immigrazione meridionale a Torino*, Feltrinelli, Milano, 1964; una testimonianza-denuncia in C. CANTIERI, *Immigrati a Torino*, Edizioni Avanti! Milano, 1964; nota in Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, op. cit., p.54.

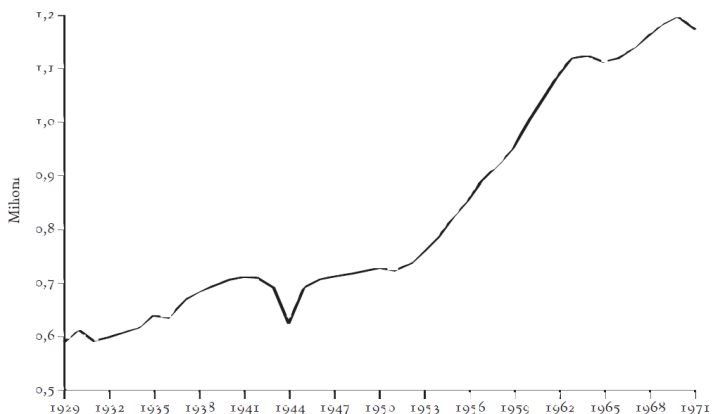
35 in Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, op. cit., p.55.

36 Fabio Levi, *L'immigrazione*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.164

«Si nota innanzitutto una forte capacità di attrazione da parte del capoluogo piemontese, dotata di una indubbia persistenza sul medio periodo, anche se con un andamento intermittente, con alcune punte particolarmente elevate in coincidenza con i momenti di maggior sviluppo nella vita economica e industriale della città. L'andamento a forti strappi delle immigrazioni sembra, cioè, contraddire in parte quello, assai più graduale, della popolazione: come a dire che il già traumatico incremento dei residenti è stato il frutto di sollecitazioni a tratti ancor più sussultorie e violente, controbilanciate da esodi solo parziali e per molti versi di assestamento – si veda per questo la tabella (Fig.1.20), anch'essi destinati peraltro, a produrre ulteriori lacerazioni nel tessuto cittadino<sup>37</sup>»

Torino: popolazione 1929-71.

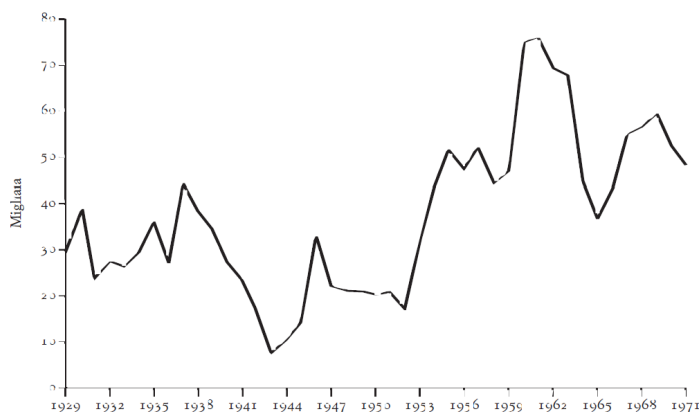
Fonte: ISTAT.



**Fig.1.18:** Grafico crescita popolazione in Torino, 1929-1971, di Fabio Levi, in Nicola Tranfaglia ( a cura di), *Storia di Torino, IX, Gli anni della Repubblica*, p.161.

Torino: immigrati 1929-71.

Fonte: ISTAT.



**Fig.1.19:** Grafico Immigrazione,1929-1971, di Fabio Levi, in Nicola Tranfaglia ( a cura di), *Storia di Torino, IX, Gli anni della Repubblica*, p.162.

37 ivi, p.162.



#### 01.2.4 Problemi e prospettive

L'afflusso massiccio di nuovi residenti porta a una crescita esplosiva della domanda di abitazioni. Questo periodo vede la nascita di vasti complessi residenziali costruiti in modo rapido e a volte carente dal punto di vista qualitativo. Quartieri come Mirafiori Sud e le Vallette testimoniano ancora oggi questo sviluppo urbanistico accelerato.

Il governo e le autorità locali intervengono con programmi di edilizia residenziale pubblica per cercare di alleviare la carenza abitativa, ma la rapidità dell'incremento demografico rende difficile tenere il passo con la domanda.

Già nel periodo della ricostruzione post-bellica, 1946-1956, la Commissione igienico-edilizia aveva approvato ben 2576 "sopraelevazioni" *«a fronte di 3130 edificazioni e appena 367 ricostruzioni. Elemento apparentemente "periferico" dell'attività edilizia, queste addizioni volumetriche definirono in realtà non un episodio effimero, ma un ciclo e uno specifico riferimento tipologico nel panorama delle città, con rarissimi spunti qualitativi<sup>38</sup>».*

*«Tra il 1946 e il 1960 si produssero*

*oltre 413.000 stanze con una intensificazione del ritmo di costruzione di circa quattro volte superiore a quello della crescita già intensa degli anni tra le due guerre<sup>39</sup>».*

Il fiorente periodo di costruzioni rapide non riesce comunque a soddisfare il fabbisogno crescente di case ma innesca, secondo De Magistris, un processo di "modernizzazione" che non pone troppa attenzione alla qualità ambientale, ma dota l'area di importanti infrastrutture, necessarie per rendere Torino, una metropoli europea quale vuole essere.

Il ritardo nell'approvazione del piano regolatore generale sicuramente ha dato il suo contributo alla disposizione "disorganizzata" dei caseggiati e alla drastica riduzione delle zone "a verde pubblico". Ma anche successivamente alla applicazione teorica del piano, Adriana Castagnoli afferma infatti che: *«La convulsa crescita del capoluogo sfuggiva al controllo degli stessi estensori del piano, tanto che le aree verdi e per i servizi venivano cancellate da varianti successive per far posto all'uso privato della città<sup>40</sup>».*

Per chiarificare l'idea *«sull'onda del boom economico e di una immigrazione di proporzioni bibliche,*

---

38 Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di Torino*, op. cit., p.209.

39 Ivi, p.214.

40 Adriana Castagnoli, *Le istituzioni locali e le classi dirigenti dal dopoguerra alla metà degli anni Ottanta*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.112.

dal 1960 al 1963 furono rilasciate oltre 5000 licenze edilizie in contrasto con lo stesso piano regolatore e vennero costruiti 3000 edifici abusivi con conseguenze irreparabili sull'assetto della città<sup>41</sup>».

L'emergenza abitativa colpisce in *primis* molti immigrati arrivati a Torino che si trovano costretti a chiedere ospitalità presso l'Ente comunale di assistenza «dove venivano accolti con i pochi posti a disposizione, coloro i quali non avevano un tetto sotto cui ripararsi<sup>42</sup>».

Sicuramente nel capoluogo Piemontese il lavoro non mancava ma non sempre l'offerta lavorativa era equiparata a spazi di qualità abitativa. Il sovraffollamento, in questi tempi di sviluppo industriale, non toccò mai certo i livelli degli *slums* inglesi dell'Ottocento, ma i prezzi delle poche case erano così alti che non difettarono soffitte e cantine stracolme di persone. «*La mancanza di intervento pubblico nel settore e le sue conseguenze (speculazioni sulle aree fabbricabili, con aumento dell'incidenza del prezzo del terreno, perfino raddoppiata negli ultimi cinque anni, su quello totale della costruzione, fitti altissimi nelle case nuove, per mancanza di concorrenza massiccia di fitti minori; speculazione sulle aree rese libere dei*

*trasferimenti delle fabbriche verso le lontane periferie e i comuni della cintura) sono in testa ad ogni elenco che di queste cause si voglia fare. Così la fame di case ha favorito qualsiasi tipo di speculazione possibile, individuale o di gruppo<sup>43</sup>»*

Contemporaneamente allo sviluppo dei centri limitrofi a Torino e il decentramento delle industrie inizia a diffondersi la possibilità di prendere casa fuori Torino, nella periferia di nuova costruzione e nei Comuni di "cintura": Rivoli, Moncalieri, Settimo, Collegno, Grugliasco etc.

In questi Comuni le case si presentano ad un costo molto inferiore e il territorio offre ancora alcuni spazi verdi.

La Torino del "miracolo economico" non manca di punti di ombra, poichè è da organizzare sotto il profilo architettonico. Il Piano Intercomunale Torinese attraversa diagonalmente il ventennio temporale presentato; dalla ricostruzione sino alla fine degli anni d'oro. Con l'arrivo delle contestazioni studentesche e degli anni Settanta Torino deve infatti fare fronte e nuove emergenze e ad un calo di lavoro che porta a tensioni sociali e proteste.

Silvio Geuna, presentando il piano intercomunale richiama quanto appena detto, dando al Piano il compito di "mettere ordine" nel caos.

---

41 *Ibidem.*

42 Fabio Levi, Fabio Levi, *L'immigrazione*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.180.

43 Goffredo Fofi, *l'immigrazione meridionale a Torino*, Feltrinelli, Milano, 1964, p.185 in Nicola Tranfaglia, *L'incerto destino della capitale del miracolo*, in *Storia di Torino*, op.cit., p.22.

«L' importanza che ha assunto la Città nel dopoguerra, lo sviluppo eccezionale della sua economia e dei fenomeni della stessa legati, specie di quelli urbanistici, hanno da tempo determinato la necessità di ordinare ed equilibrare gli sviluppi in atto. Questa necessità è tanto più

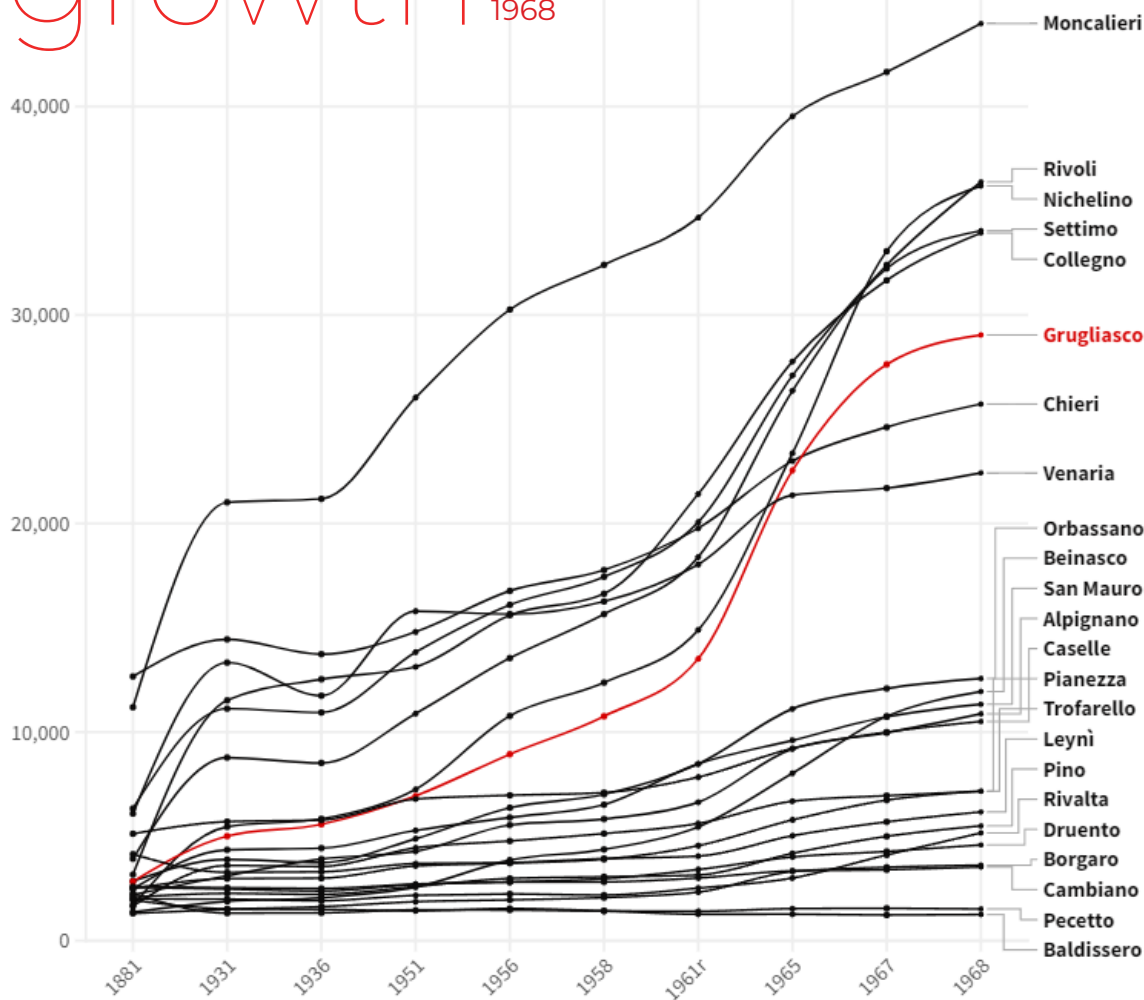
sentita [...] quando lo sviluppo dilaga e tende a spostarsi ubicazionalmente fuori dai tradizionali limiti territoriali, nell' intorno della Città ed oltre, nei centri marginali della Regione, fino a ieri totalmente trascurati dai privati operatori economici.<sup>44</sup>»

Anno	Popolazione al 31 dicembre	Immigrati	Emigrati	Saldo migratorio
1929	588 377	28 826	13 555	15 271
1930	613 342	38 085	14 860	23 225
1931	593 947	23 836	14 722	9 114
1932	599 621	27 585	17 609	9 976
1933	606 804	26 245	17 610	8 635
1934	619 624	29 452	15 994	13 458
1935	640 205	36 196	15 836	20 360
1936	636 634	26 779	13 250	13 529
1937	665 987	44 223	15 317	28 906
1938	684 533	38 115	21 180	16 935
1939	696 166	33 897	23 079	10 818
1940	703 699	27 162	20 283	6 879
1941	711 322	23 993	15 918	8 075
1942	708 202	16 795	18 062	-1 267
1943	690 848	7 583	22 600	-15 017
1944	619 787	10 296	8 339	1 957
1945	689 955	11 670	12 436	-766
1946	703 925	32 896	18 740	14 156
1947	709 817	22 012	15 465	6 547
1948	713 204	21 184	16 972	4 212
1949	718 697	20 896	13 754	7 142
1950	725 667	20 228	11 705	8 523
1951	720 729	20 663	10 542	10 121
1952	731 060	17 227	5 301	11 926
1953	753 853	31 770	8 031	23 739
1954	783 119	43 002	13 604	29 398
1955	821 142	51 458	13 477	37 981
1956	853 179	46 689	14 983	31 706
1957	889 240	51 925	17 024	34 901
1958	916 652	43 860	19 004	24 856
1959	946 029	46 761	20 456	26 305
1960	994 089	74 745	19 610	55 135
1961	1 033 870	75 920	22 628	53 292
1962	1 079 617	68 996	28 903	40 093
1963	1 114 300	67 473	40 082	27 391
1964	1 116 631	44 424	50 455	-6 031
1965	1 106 707	35 729	52 160	-16 431
1966	1 112 182	42 650	44 318	-1 668
1967	1 131 621	54 653	41 532	13 121
1968	1 152 798	56 241	41 904	14 337
1969	1 177 039	59 085	42 692	16 393
1970	1 190 688	52 396	45 530	6 866
1971	1 168 405	47 791	46 543	1 248

**Fig.1.20:** Tabella dimostrativa della variazione della popolazione torinese e dei movimenti migratori tra il 1929 e il 1971, di Fabio Levi, in Nicola Tranfaglia ( a cura di), *Storia di Torino, IX, Gli anni della Repubblica*, p.163.

44 Silvio Geuna, *La politica urbanistica di Torino nei confronti della pianificazione intercomunale*, Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962, p.262.

# growth crescita popolazione nei 23 Comuni del PRIT, 1881-1968



	1881	1931	1936	1951	1956	1958	1961
<b>Torino</b>	249.827	590.733	629.115	719.300	846.055	916.662	1.019.230
Baldissero	1.946	1.522	1.500	1.431	1.542	1.428	1.269
Pino	2.088	2.267	2.218	2.598	2.986	3.063	3.146
Pecetto	2.263	1.320	1.334	1.476	1.472	1.418	1.410
Chieri	12.667	14.447	13.736	14.804	16.771	17.770	19.774
Cambiano	2.559	2.474	2.383	2.695	2.812	2.817	3.005
Trofarello	1.658	3.608	3.553	4.453	4.780	5.136	5.617
Moncalieri	11.191	21.018	21.181	16.039	30.258	32.404	34.668
Nichelino	1.696	5.460	5.840	7.257	10.775	12.376	14.898
Beinasco	1.377	1.887	2.057	2.567	3.861	4.375	5.455
Orbassano	2.847	3.889	3.750	4.890	6.375	7.018	8.474
Rivalta	2.003	1.991	1.915	2.174	2.240	2.185	2.520
Grugliasco	2.836	5.012	5.583	6.945	8.940	10.760	13.517
Collegno	3.168	11.522	12.535	13.129	15.608	16.635	21.418
Rivoli	6.339	11.126	10.939	13.833	16.102	17.448	20.065
Alpignano	2.198	3.109	3.912	4.278	5.547	5.833	6.637
Pianezza	2.508	2.977	2.994	3.583	3.716	3.906	4.552
Druento	2.590	2.540	2.503	2.715	2.816	2.973	3.411
Venaria	6.094	13.333	11.744	15.796	15.659	16.264	18.037
Borgaro	1.309	1.504	1.629	1.869	1.956	2.066	2.326
Caselle	5.126	5.708	5.783	6.792	6.970	7.098	7.840
Leynì	4.148	3.274	3.301	3.696	3.745	3.935	4.052
Settimo	3.930	8.780	8.523	10.886	13.548	15.655	18.393
San Mauro	2.480	4.357	4.437	5.282	5.906	6.519	8.479

**Fig.1.21:** Grafico e tabella, dati della crescita della popolazione dal 1881 al 1961, costruita tramite la rilettura delle tabelle di: Vigliano, "Atti e Rassegna Tecnica", a.16,n.9, settembre 1962, p.297, e Gabrielli, "Formazione e crisi del PRI, Fipag., Fci-To, b.306,fs.33, 1967. i dati raccolti si basano su i censimenti della popolazione, ISTAT.





1.248.193

persone residenti nel territorio del PRIT nel 1961 (Tab.36)



562.000

immigrati nel torinese tra il 1952 e il 1962 (Fabio Levi, *Storia di Torino*, 1999)



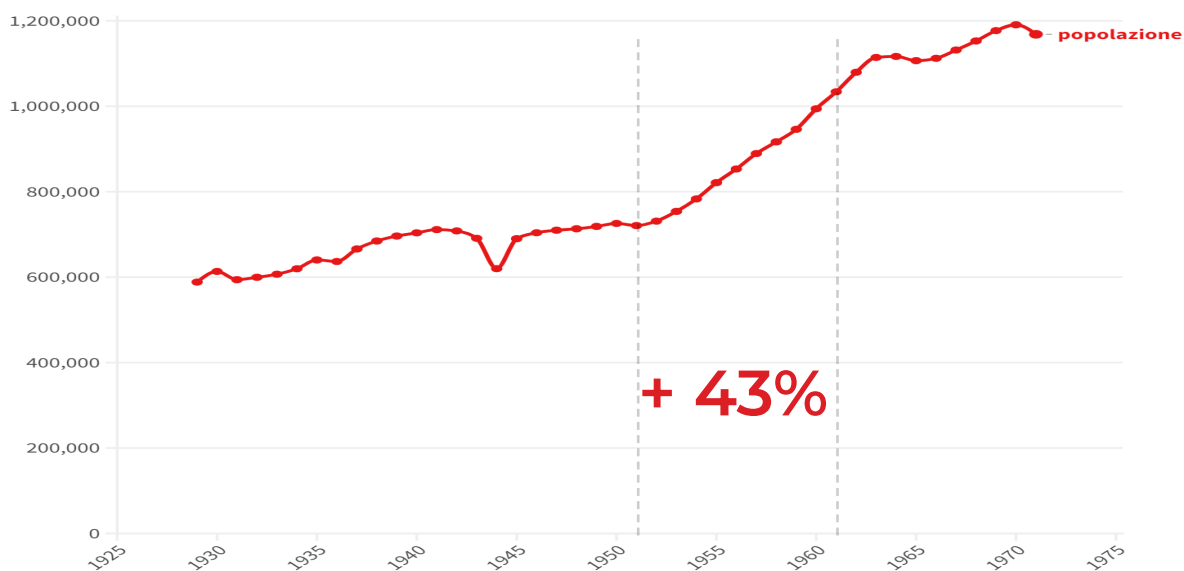
5000

licenze edilizie in contrasto con PRGC.

3000

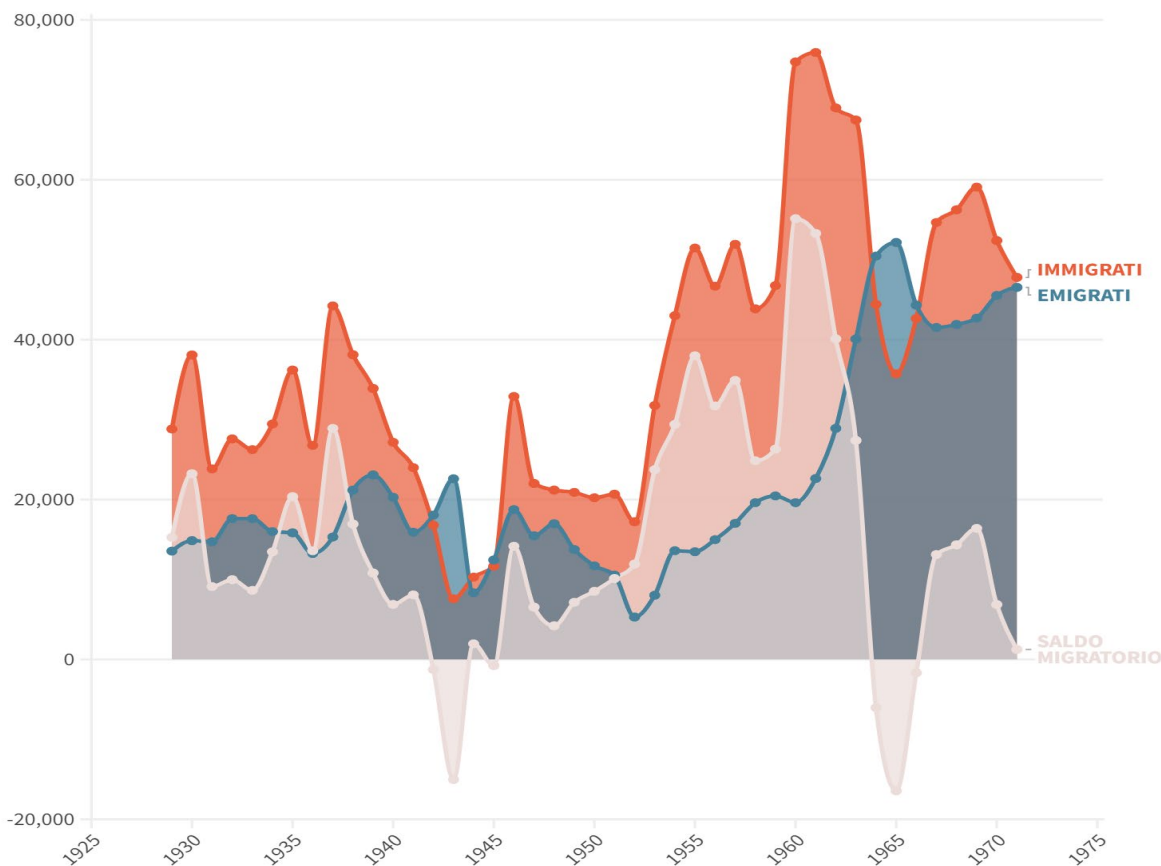
edifici abusivi tra 1960-1963. (Adriana Castagnoli, *Storia di Torino*, 1999)

### crescita della popolazione in Torino, 1925-1975.



**Fig.1.22:** Grafico rappresentante la crescita della popolazione in Torino, 1929-1975, costruito su base dati della Tab.35.

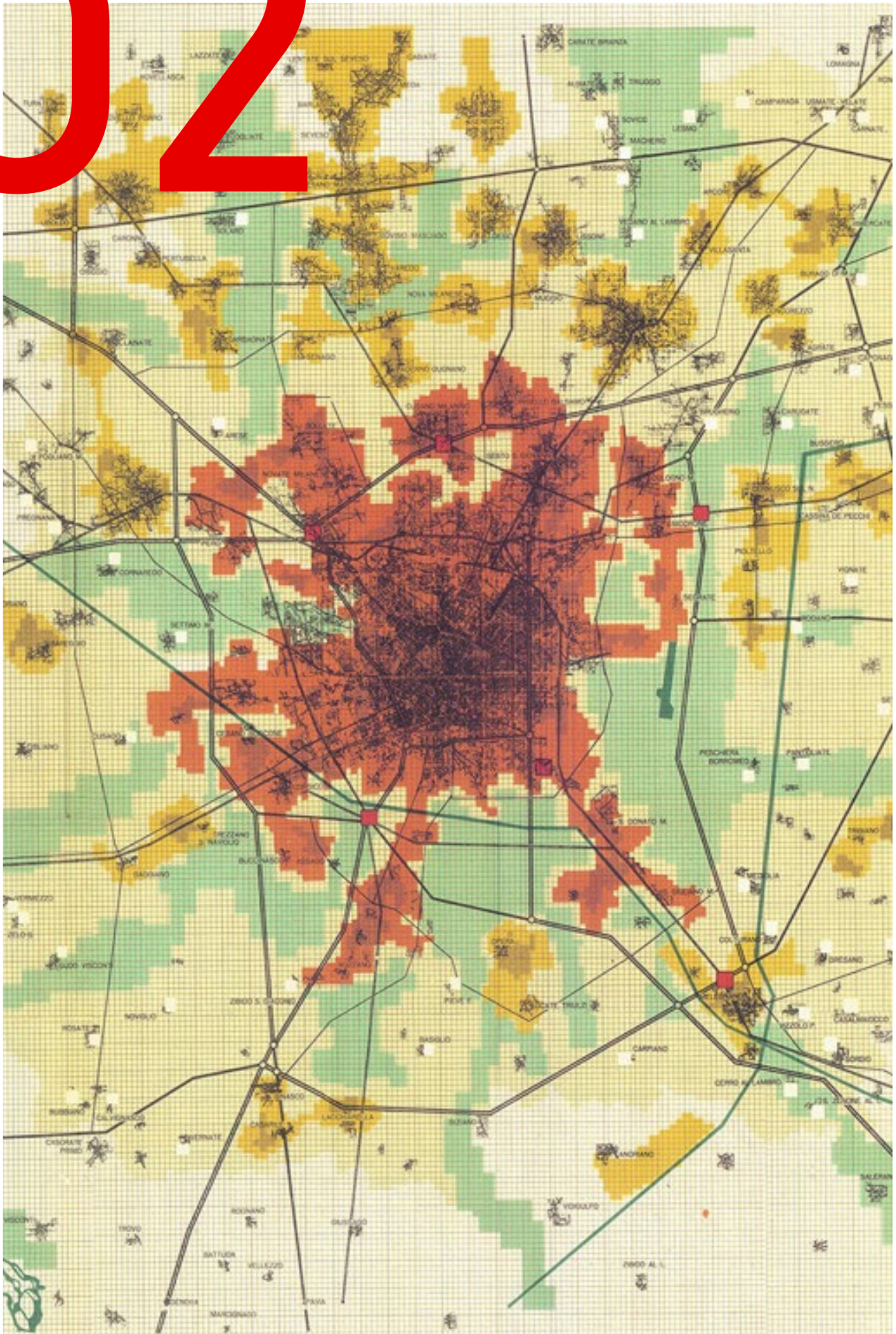
### saldo migratorio



**Fig.1.23:** Grafico rappresentante movimenti migratori tra il 1929 e il 1971, costruito su base dati della Fig.1.20



# 02



**Fig.2.1:** Stralcio di tavola "Primo Schema del Piano Intercomunale Milanese\_Modello a "Turbina", 1963, Archivio Cartografico, Centro Studi PIM, pim.mi.it

# 02 PIANIFICAZIONE (extra) URBANA

## 02.1 CENNI DI PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE IN TORINO ALL'EPOCA DEL FASCISMO.

Le radici della pianificazione alla scala sovracomunale sono riconducibili, nonostante la vicenda in esame del piano intercomunale si sviluppi lungo il periodo 1942-1968<sup>1</sup> come meglio si chiarirà lungo questo elaborato, al periodo precedente la Seconda Guerra Mondiale.

*«Non meno delle spinte innovative, influì sui dibattiti, sulle decisioni e sulle traiettorie operative che contrassegnarono la fase postbellica dello sviluppo urbano, la persistenza di tracciati, prospettive e atteggiamenti che si erano delineati nei tardi anni dei fascismo durante i quali già operavano, o si stavano formando, quei tecnici e quegli intellettuali che sarebbero diventati protagonisti di questa nuova pagina della vita torinese»<sup>2</sup>.*

---

1 1942 anno della legge Urbanistica n.1150 e 1968, anno che segna la “fine” della fase di studi e di proposte per il Piano Intercomunale di Torino.

2 Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di*



Il caso più esplicativo dell'espansione territoriale di Torino nel ventennio fascista è il piano, rimasto su carta (come il PRIT) della "Grande Torino".

All'alba degli anni Venti del Novecento, Torino non è sottoposta ad una pressione demografica particolarmente elevata, ma nel ventennio successivo, prima dello scoppio del conflitto mondiale l'incremento demografico e l'inizio di quel fenomeno immigratorio industriale, che riprenderà negli anni Cinquanta, portano la Città ad accogliere circa 700.000 abitanti<sup>3</sup>.

Sotto la spinta della crescita della popolazione la città inizia a "premere" sui confini meridionali della città, nella zona del Lingotto, dove è ubicata la FIAT. «Al di là della semplice espansione delle periferie, favorita anche dallo "sventramento" di via Roma nei primi anni '30 e dalla conseguente espulsione di popolazione e funzioni residenziali povere dell'area centrale della

città, la crescita del polo torinese iniziò ad assumere proprio a partire da quegli anni dimensioni metropolitane, coinvolgendo i comuni della cintura<sup>4</sup>».

Inizia a farsi strada l'idea che gli effetti della crescita urbana possono essere gestiti in maniera più efficiente adeguando all'area di influenza della città, il territorio comunale. Torino non è l'unica città soggetta ad una revisione dei confini territoriali. Tra il 1923 e il 1926 si accorpano più comuni nei progetti della "Grande Milano", che annette undici comuni nel settembre 1923; "Grande Venezia" con l'accorpamento di sei comuni<sup>5</sup>; "Grande Napoli" che annette sette comuni, "Grande Genova" che con diciannove comuni aggregati «rappresenta l'episodio più macroscopico [...], nel 1926<sup>6</sup> e la "Grande Trento" che ne accorpa undici sempre nel 1926<sup>7</sup>».

Nel 1926 si svolge a Torino il Congresso sull'urbanesimo, tra i temi trattati vi è anche «la revisione della circoscri-

---

Torino, op.cit., p.193.

3 Nel 1921 l'intera area comunale invece presentava circa 502.274 abitanti, accentrati 493.289 da: ISTAT, *Popolazione residente totale e popolazione residente dei centri abitati dei grandi comuni ai censimenti 1861-2001 e anno 2009 (ai confini dell'epoca)* in Maria Luisa Sturani, *Dinamiche urbane e circoscrizioni comunali in età fascista: il progetto fallito della "Grande Torino"*. in *Orizzonti di cittadinanza: per una storia delle circoscrizioni amministrative dell'Italia Unita*, Sovveria Mannelli 2016, pp. 237-260. Sito aggiornato ad oggi: <https://seriestoriche.istat.it/index.php?id>, sezione: Territorio e processi di inurbamento.

4 Maria Luisa Sturani, op.cit.

5 C.fr. G. Schiavon, *La "grande Venezia": nascita di una metropoli*, pp.203-232 in Maria Luisa Sturani, op.cit.

6 C.fr. F. Mazzanti Pepe, *Da Genova alla "grande Genova". Continuità e mutamenti nell'amministrazione del Comune (1849-1926)*, pp.165-180 e K. Lavagna, *L'unificazione amministrativa della "grande Genova"*, pp.181-202 in Maria Luisa Sturani, op.cit.

7 C.fr. M. Bigaran, *Fascismo e amministrazione comunale a Trento (1918-1927)* in p.168 Maria Luisa Sturani, op.cit.



zione amministrativa del regno sulla base di attrazione dei grandi Comuni [...] L'avvio effettivo del progetto (torinese) data all'anno successivo, dopo che l'insediamento del primo podestà torinese Luigi Sambuy ha posto fine all'amministrazione straordinaria<sup>8</sup> e ormai nel quadro della riforma generale delle circoscrizioni attivata dal decreto del marzo 1927».<sup>9</sup> Il compito di uno studio preliminare del territorio viene affidato dal Podestà di Torino all'avvocato Ramello.

Lo strumento di indagine è un questionario che viene inviato a circa una ventina dei Comuni limitrofi a Torino con il quale si indagano i rapporti di questi con il capoluogo: es. i flussi delle merci, le attività professionali etc., in un'ipotesi di accorpamento.

«L'area investita dallo studio comprende una ventina di comuni della cintura torinese, organizzati intorno ai quattro plessi principali di Moncalieri, Rivoli, Venaria Reale e Settimo [...].

La relazione si chiude quindi con una proposta di aggregazione integrale dei sedici comuni»<sup>10</sup>. L'area proposta venne poi notevolmente ridotta sino a proporre l'accorpamento di soli sei Comuni. Tale proposta non ha mai trovato attuazione, probabilmente, ipotizza Sturani, «per l'opposizione dei Podestà dei comuni limitrofi».

L'iniziativa per la "Grande Torino" riaffiora sotto la guida del podestà Paolo Thaon Di Revel e con il coinvolgimento dell'architetto Armando Melis. Dal 1929, iniziano i lavori per la revisione del regolamento edilizio e per l'estensione del piano regolatore edilizio di Torino, includendo anche alcune zone dei comuni vicini.

La delibera del 30 agosto 1930 segna un primo tentativo di aggregazione territoriale, con la proposta di incorporare la frazione San Pietro-Basse del Lingotto dal comune di Moncalieri<sup>11</sup>, motivata dall'espansione edilizia continua lungo la strada di Nizza. Tuttavia,

---

8 M. Grandinetti, *L'amministrazione comunale di Torino durante il regime fascista*, in "Studi Piemontesi", XII (1983), pp.384-398 e L. Angeli, *L'istituto podestarile. Il caso di Torino in prospettiva comparata (1926-1945)*, in "Passato e Presente", XIX (2001), pp.19-40; nota in Maria Luisa Sturani, op.cit.

9 *Ibidem*.

10 «Nichelino, Beinasco, Grugliasco, Orbassano, Rivalta, Rivoli, Alpignano, Pianezza, Collegno, Druento, Venaria, Borgaro, Settimo, San Mauro, Pino e Revigliasco, cui si aggiungono ampie parti dei comuni di Moncalieri e Pecetto». *L'area proposta venne poi ridotta sino a richiedere «l'aggregazione integrale al comune di Torino dei cinque comuni di Nichelino, Beinasco, Grugliasco, Collegno e san. Mauro, l'aggregazione dei soli centri urbani di Venaria e Settimo e delle zone intermedie tra essi e la città di Torino; l'analogo accorpamento del centro urbano di Moncalieri e delle frazioni collinari del comune, oltre alla frazione, posta sulla sinistra orografica del Po, di Basse di Lingotto-Borgo San Pietro, ormai direttamente coinvolta dallo sviluppo verso sud della periferia torinese»*, Maria Luisa Sturani, op.cit.

11 ASCT, Atti municipali, Deliberazione del Podestà 30/8/1930, verbale n.40 in Maria Luisa Sturani, op.cit.

l'opposizione del podestà di Moncalieri riesce a bloccare questa richiesta.

La proposta di creare una "Grande Torino" riprende vigore nel 1932, con un nuovo ampio progetto di ingrandimento territoriale presentato alla Consulta municipale. La nuova proposta riduce le pretese territoriali rispetto alla formulazione originaria, richiedendo l'aggregazione di sei comuni (Beinasco, Grugliasco, Collegno, Venaria, Borgaro e San Mauro), oltre a porzioni significative di Pino Torinese e Nichelino. Anche questa volta la pratica venne arrestata, come tutte le successive riprese: una nel 1936 limitata all'area di Borgo San Pietro-Basse del Lingotto e l'ultima del febbraio del 1940, sotto il podestà Matteo Bonino.

Nonostante il sostegno propagandistico e le aspettative di approvazione centrale, la proposta di espansione incontra numerose opposizioni. I Comuni coinvolti nel progetto di aggregazione esprimevano spesso pareri negativi, richiedendo compensazioni territoriali o dichiarando esplicitamente la loro opposizione. Questo contrasto mette in evidenza le difficoltà nell'attuazione pratica delle politiche urbanistiche del regime fascista, nonostante il supporto apparente dei mezzi di comunicazione locali e delle istituzioni fasciste. *«Pochi anni dopo, l'ipotesi delle grandi aggregazioni comunali come mez-*

*zo per risolvere i problemi di crescita metropolitana perse definitivamente terreno a favore dei nuovi strumenti di disciplina urbanistica – i piani territoriali e i piani intercomunali- [...] A differenza di altri contesti, però il fallimento della "Grande Torino" non costituì la premessa per la riuscita del Piano Regolatore Intercomunale<sup>12</sup>» che viene definita da De Magistris come «una delle maggiori occasioni mancate nella storia urbanistica torinese<sup>13</sup>»*

## **02.2 LA LEGGE N.1150/1942 E I PIANI INTERCOMUNALI IN ITALIA.**

La legge Urbanistica numero 1150 del 1942 segna la "nascita" del moderno dibattito urbanistico in Italia. La legge è stata formulata durante il regime fascista e rappresentava un tentativo di dotare l'Italia di una legislazione moderna in materia urbanistica, seguendo esempi di altri paesi europei che avevano già intrapreso simili riforme.

La legge n. 1150 sancisce alcuni principi fondamentali per la pianificazione e la gestione del territorio. Essa stabilisce diversi livelli gerarchici di organizzazione territoriale: «la pianificazione sovracomunale che traccia le linee generali all'uso del territorio, la pianificazione comunale

---

<sup>12</sup> Maria Luisa Sturani, op.cit.

<sup>13</sup> Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di Torino*, op.cit., p. 218.

che regola l'organizzazione del territorio comunale e la pianificazione attuativa che consente di intervenire sui singoli usi edilizi<sup>14</sup>».

Gli strumenti che possono operare su un territorio sovracomunale sono: Il Piano territoriale di coordinamento e il Piano regolatore Intercomunale.

Per quanto riguarda la scala comunale la legge ha il grande merito di introdurre l'obbligo per i comuni italiani di dotarsi di un Piano Regolatore Generale (PRG). Uno strumento fondamentale per pianificare lo sviluppo urbano e territoriale in modo organico e coordinato. A differenza degli ordinamenti precedenti, ora il piano regolatore generale comprende tutto il territorio comunale, non limitandosi al centro edificato e agli "ampliamenti". Il controllo statale subentra nella pianificazione affidando il compito di approvare i PRGC al Ministero dei Lavori Pubblici.

Infine, la legge n.1150 definisce vari strumenti attuativi come i Piani Particolareggiati d'esecuzione (PPE), i Piani di lottizzazione, e i Piani di recupero, necessari per implementare le previsioni del PRG prendendo in considerazioni singole porzioni territoriali. Alla legge si deve il merito di aver creato un quadro normativo uniforme a livello nazionale, anche

i successivi ampliamenti (1970) e l'introduzione delle Regioni, seppur hanno portato qualche supplemento alla Legge non ne hanno cambiato la struttura originaria del 1942.

I Piani Intercomunali, *focus* di questa ricerca, sono trattati nell'articolo 12 della Legge Urbanistica, di cui si riporta il testo:

*Quando per le caratteristiche di sviluppo degli aggregati edilizi di due o più Comuni contermini si riconosca opportuno il coordinamento delle direttive riguardanti l'assetto urbanistico dei Comuni stessi, il Ministro per i lavori pubblici può, a richiesta di una delle Amministrazioni interessate o di propria iniziativa, disporre la formazione di un piano regolatore intercomunale.*

*In tal caso il Ministro, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, determina:*

- a) l'estensione del piano intercomunale da formare;*
- b) quale dei Comuni interessati debba provvedere alla redazione del piano stesso e come debba essere ripartita la relativa spesa.*

*Il piano intercomunale deve, a cura del Comune incaricato di redigerlo, essere pubblicato nei modi e per gli effetti di cui all'art. 9 in tutti i Comuni compresi*

---

14 Prof. Arch. Salvatore Visone, *La legislazione urbanistica nazionale dal 1942 ad oggi*, Università degli Studi di Napoli Federico II, Dipartimento di Architettura, Corso di Laurea Magistrale, Corso di Tecnica della Pianificazione Urbanistica e Urbana, A.A 2017-18.

*nel territorio da esso considerato.*

*Deve inoltre essere comunicato ai podestà degli stessi Comuni perché deliberino circa la sua adozione.*

*Compiuta l'ulteriore istruttoria a norma del regolamento di esecuzione della presente legge il piano intercomunale è approvato negli stessi modi stabiliti dall'art. 10 per l'approvazione del piano generale comunale<sup>15</sup>*

La legge non trova subito applicazione, oltre per il conflitto bellico intercorso, anche per la difficile applicazione di questa nei territori Comunali. Quattordici anni dopo la promulgazione della Legge Urbanistica, nel 1956, Vigliano, Vaudetti e Roggero provano a definire i confini del termine "Piano Intercomunale". La seguente riflessione proposta è frutto dell'intervento che i tre hanno preparato in occasione del VI Congresso di Urbanistica, svoltosi proprio a Torino tra il 18 e il 21 ottobre 1956 e che aveva come tema: I Piani Intercomunali<sup>16</sup>.

*«A quattordici anni dall'emanazione della Legge Urbanistica si apre la discussione sul Piano Intercomunale, rimasto sinora inoperante come strumento di pianificazione, non tanto per volere preconcelto di uomini e di pubblici amministratori in ispecie, quanto per i molti dubbi che si sono venuti nel frattempo manifestando sulla problematicità ed effettualità di esso<sup>17</sup>».*

In una situazione di confusione sulla precisa definizione di Piano Intercomunale Vigliano esprime il suo parere: questo può essere considerato un caso particolare di Piano Territoriale di Coordinamento.

*«Ci si può chiedere se è nel vero l'attuale norma legislativa che demanda ogni chiarimento sul Piano Intercomunale al Piano Regolatore Generale, mentre sarebbe forse più opportuno e meno inesatto dire che il Piano Intercomunale può essere assimilabile ad un particolare Piano Territoriale di coordinamento limitato ad alcuni comuni e attuabile attraverso i Piani Regolatori Generali*

---

<sup>15</sup> Si veda il testo ufficiale della L.1150/1942 del 17 agosto 1942 pubblicato su la "Gazzetta Ufficiale", Anno 83°, n.244, Roma, venerdì 16 ottobre 1942, Anno XX. In versione digitale su: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1942-08-17;1150/vig=>

<sup>16</sup> Si veda Giampiero Vigliano, *Spunti critici in margine al VI Congresso di Urbanistica*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società degli ingegneri e architetti in Torino", nuova serie, A.10, n.11, novembre 1956, Fondo Vigliano, APRi, fd.69, fs.245; Giampiero Vigliano, Piano Intercomunale di Torino, relazione, Torino, 29 aprile 1956, Fondo Vigliano, APRi, fd.69, fs.242; Giampiero Vigliano, *Il piano intercomunale di Torino: un'esperienza da meditare*, Fondo Vigliano, APRi, fd.40, fs.155.

<sup>17</sup> Giampiero Vigliano, Flavio Vaudetti, Mario Federico Roggero, *L'organizzazione dei Piani Intercomunali*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino", nuova serie, a.11, n.1, gennaio 1957, p. 16.



*di ciascuno di essi*<sup>18</sup>».

Vigliano trova un conforto alla sua tesi dalla “non definizione” della estensione dei Piani Territoriali di Coordinamento (PTC). La spiegazione dell’idea dei tre urbanisti passa attraverso uno schema “a cascata”. All’apice dello schema vi è la Regione, «definita come ambiente caratterizzato da determinate attività sociali ed economiche che ravvivano e sostanziano la sua configurazione geografica e fisica<sup>19</sup>». Una volta definita la Regione, essa può essere suddivisa in più settori in base a delle caratteristiche “dominanti” che emergono. Questi settori vengono classificati in “Comprensori Urbani” «quando su un’area di estensione relativamente modesta si svolgono attività economiche differenti, alcune delle quali periodicamente soggette a brusche variazioni [...] la popolazione, sempre numerosa, è in prevalenza accentrata nella grande città, che è all’origine della manifestazione di accrescimento<sup>20</sup>». L’alternativa dei “Comprensori Urbani” sono invece le “Zone”, «quando una città sta ancora a capo di un territorio piuttosto vasto, ma ove l’economia tende all’equilibrio, per cui non si viene a formare uno sperequato rapporto tra l’evoluzione della città stessa e del suo intorno<sup>21</sup>». Se

nel territorio di suddivisione non vi è un centro che “prevarica” o guida gli altri si possono successivamente definire, in base alla conformazione geofisica del territorio stesso, “Le Valli”, in caso di vallata montana o i “Comprensori generali”, in pianura.

Individuate le parti, la riflessione continua proponendo due schemi alternativi

a) *Identificata la Regione Amministrativa se ne individua il nucleo centrale, quasi sempre costituito dall’intorno della città Capoluogo regionale (Compensorio Urbano). Partendo dal comprensorio Urbano si determinano le “zone” che gli sono adiacenti o marginali e tutte le altre anche fuori dell’influenza del primo. Ognuna di codeste “zone” è formata da “comprensori” minori corrispondenti alle minime unità territoriali coordinabili del complesso organismo regionale*

b) *Identificata la Regione Amministrativa e suddivisa questa nelle sue “zone” componenti, si identificano, di ognuna, i “comprensori” che la formano<sup>22</sup>.*

Scompare nel sistema b) il termine Compensorio Urbano.

Nello schema proposto sembra mancare il termine “Piano

---

18 Ivi, p.17.

19 Ibidem.

20 Ibidem.

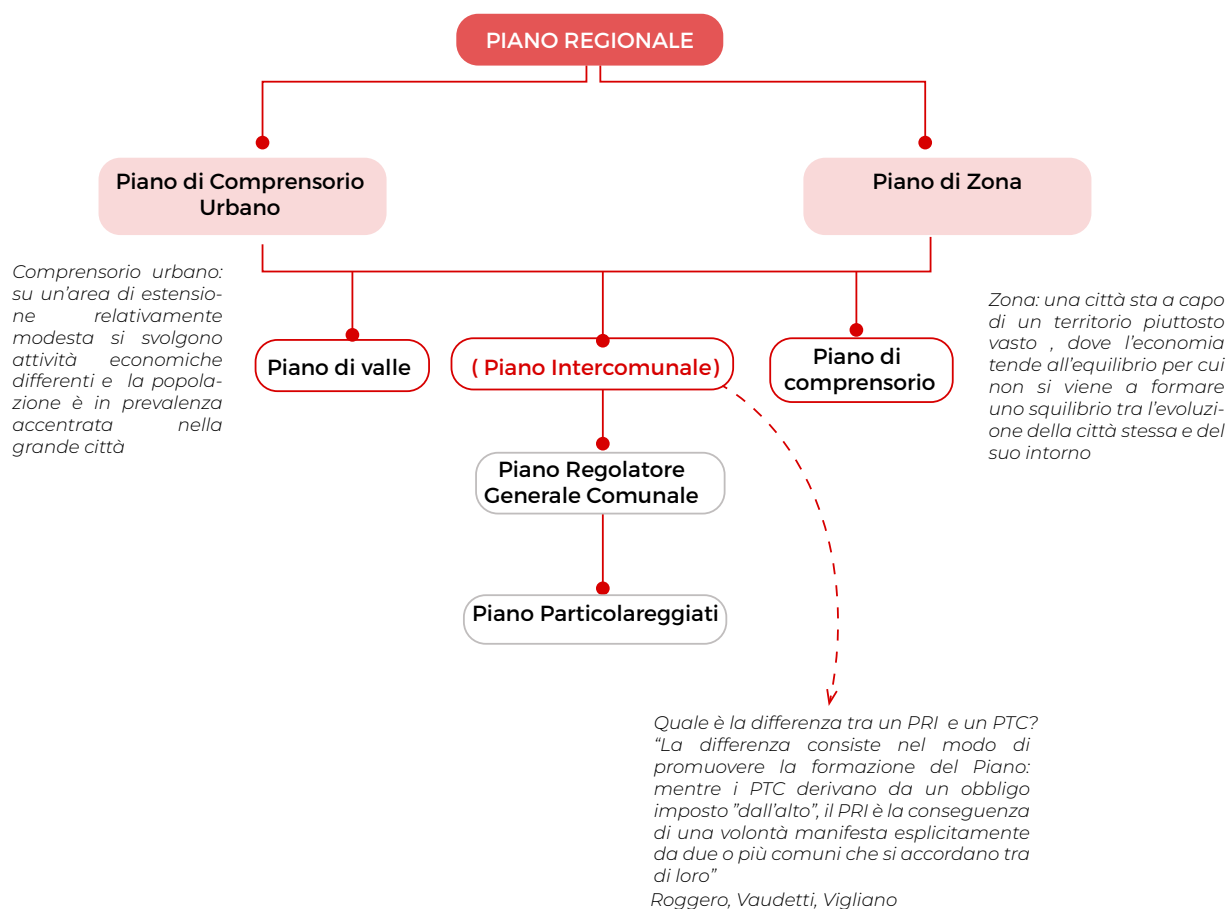
21 Ibidem.

22 Ibidem.

Intercomunale” ma questo perché, per Vigliano, esso è identificabile con un Piano di Valle o di Comprensorio. Ci si chiede dunque, quale sia la differenza tra un PRI e un PTC, dal momento che essi sono istituiti nella Legge Urbanistica come due strumenti distinti, in articoli diversi. Danno risposta Vigliano, Vaudetti e Roggero: «La differenza tra l'uno e gli altri consiste soprattutto, a parer nostro, nel modo di promuovere la formazione del Piano: mentre i secondi (Piani di Valle o Comprensorio) derivano da un obbligo imposto necessariamente

dall'alto, il primo è la conseguenza di una volontarietà manifesta esplicitamente da due o più comuni che si accordano tra di loro<sup>23</sup>».

Lo schema proposto dai tre urbanisti è applicabile a tutto il territorio nazionale in cui si stava sperimentando la pianificazione intercomunale, spesso attorno ad un “Comprensorio Urbano”, nei grandi capoluoghi: Milano, Torino, Genova, Firenze, Roma e Bologna. Per quanto riguarda il Piemonte, i tre, rilevano la presenza di un unico “Comprensorio Urbano”, quello appunto di Torino e ventuno “Zone”.



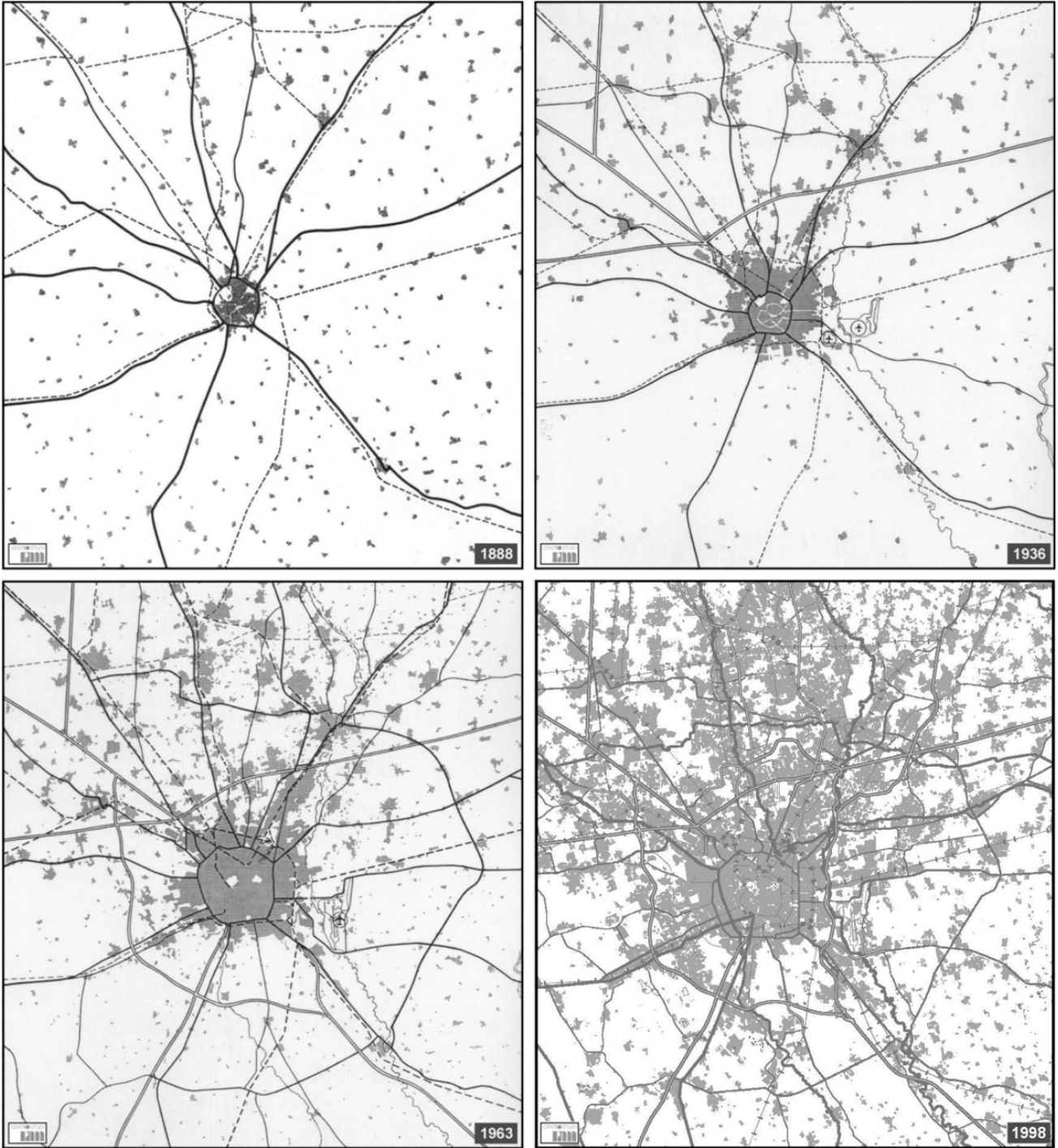
**Fig.2.2:** Rielaborazione personale dello schema proposto da Roggero, Vaudetti e Vigliano in "Atti e Rassegna Tecnica", a.11, n.1, gennaio 1957.

# LA REGIONE PIEMONTESE



**Fig.2.3:** Primo tentativo di individuazione delle "zone" della Regione Piemonte, in "Atti e Rassegna Tecnica", a.11, n.1, gennaio 1957.





**Fig.2.4:** Tavola "1888-1936-1963-1998- Macchia grigia", l'evoluzione di Milano, Archivio Cartografico, Centro Studi PIM, pim.mi.it



### 02.2.1 il PIM, La “Turbina” di Milano

Tra i piani intercomunali progettati in Italia, si è analizzato quello torinese ma uno tra i più conosciuti, che merita una breve descrizione, è il caso milanese del PIM.<sup>24</sup>

Lo schema del Piano Intercomunale Milanese, noto come la “Turbina”, viene presentato nel 1963 da Giancarlo de Carlo, Silvano Tintori e Alessandro Tutino. Come i piani intercomunali di altre città italiane (Firenze, Roma, Torino, Bologna), il PIM mira a risolvere le nuove esigenze urbanistiche derivanti dall'espansione urbana. Milano, però, rappresenta il caso più complesso e articolato.

Corinna Nicosia, nel saggio *“Le radici della Turbina. Ricostruzione genealogica del Piano Intercomunale”* tramite l'analisi delle fonti che sono alla base della costruzione del PIM riesce a restituirne «l'intelaiatura teorica<sup>25</sup>».

Il PIM si fonda su due documenti principali: la Relazione illustrativa e cinque volumi di Studi e Ricerche. Un fatto interessante, che sottolinea Nicosia, è l'assenza di una vera e propria bibliografia, con i riferimenti citati nelle note

---

<sup>24</sup> Cfr. Virgilio Vercelloni, Dal piano del '53 al Piano Intercomunale, in Casabella, Anno XLIII, n.451/452, Milano, 1979, pp.51-55.

<sup>25</sup> Corinna Nicosia, *Le radici della “Turbina”. Ricostruzione genealogica del Piano Intercomunale Milanese del 1963*, “Territorio”, 65 (2013), p.128.

a piè di pagina americani e inglesi. In Italia, non c'erano ancora all'epoca strumenti adeguati ad affrontare la complessità crescente delle città. Dall'analisi della bibliografia<sup>26</sup> di base usata nella costruzione della Relazione illustrativa del Piano emergono alcuni temi innovativi: i cambiamenti nell'uso del suolo associati alle azioni degli abitanti, l'utilizzo di modelli matematici nella pratica urbanistica, senza però dimenticare la lettura della città in modo completo, non un mero fatto numerico.

*«Gli autori furono i primi a descrivere il regionalismo metropolitano, provando a spiegarne le caratteristiche e i meccanismi interni. Dallo studio dei riferimenti bibliografici emergono con chiarezza due posizioni strettamente interrelate tra loro: la condivisione dell'idea di città formulata dalla Scuola di Ecologia Umana di Chicago, che fornì il primo apparato teorico-scientifico per l'indagine dei fenomeni spaziali, economici, sociali, culturali e politici della metropoli, e l'adesione al filone di ricerca sul regionalismo metropoli-*

*tano<sup>27</sup>». Il modello di idee su cui si va ad incardinare il PIM è il *Regional Planning*, per il quale «La metropoli è un sistema in cui la crescita e l'evoluzione di ciascun elemento e dell'insieme si influenzano reciprocamente; tale relazione biunivoca si estende anche alle componenti della comunità metropolitana, in quanto l'interazione tra le parti del sistema metropolitano avviene attraverso i suoi canali<sup>28</sup>».*

Se, come vedremo, la fase di studio per il PRIT riceve un grande aiuto dall'IRES, allo stesso modo il PIM è influenzato dalle ricerche dell'Istituto Lombardo di Studi Economici e Sociali (Iles). Per conoscere il territorio dell'area metropolitana milanese viene eseguito uno studio «sull'esempio di un saggio pubblicato nel 1945 da Edward L. Ullman e Chauncy D. Harris, i quali tentarono di spiegare l'interazione tra le forze economiche e sociali nella definizione dei modelli di uso del suolo sintetizzando tre principali concepts di organizzazione spaziale: concentrico, a settori e polinucleare<sup>29</sup>».

L'utilizzo del "calcolatore" permette

---

26 J. Rannels, *The Core of the City, a Pilot Study of Changing Land Uses in Central Business District*, New York, 1956; Stuart Chapin Jr., Shirley F. Weiss (a cura di), *In a Regional Cluster of Cities*, 1962; H. Blumenfeld, *Are Land Use Patterns Predictable?*; M. Voorhees, *The Nature and Uses of Models in City Planning*, "Journal of American Institute of Planners", 1959; Edgar M. Hoover, Raymond Vernon, *Anatomy of a Metropolis, The Changing Distribution of People and Jobs within the New York Metropolitan Region*, New York, 1959; Harold M. Mayer, Clyde F. Kohn (a cura di), *Readings in Urban Geography*, 1959; Jean Gottman, *Megalopolis, or the Urbanization of the Northeastern Seaboard*, New York, 1961: tutti i testi citati sono in Corinna Nicosia, *Le radici della Turbina. Ricostruzione genealogica del Piano Intercomunale Milanese del 1963*, 2013, p.2

27 Corinna Nicosia, *Le radici della Turbina*, op.cit., p.129.

28 Ivi, p.130.

29 Harris, Ullman, 1951, pp.242-246, schizzi di De Carlo (De Carlo, Tintori, Tutino, 1963, tavole

l'analisi dei dati raccolti sull'area milanese e di creare modelli matematici di sviluppo.

Il progetto della "Turbina" è interessante anche per la sua attenzione al disegno della forma della città, basandosi su illustri esempi come: il piano di Copenaghen del 1951 e quello di Amburgo degli anni Trenta, ma soprattutto sui piani di Londra.

La proposta delle *greenbelt* di contenimento della città di Abercrombie (1942-1944) trova una sua alternativa nel modello di sviluppo lineare del 1935 di Hubert de Cronin Hastings, William e Alieen Tatton Brown.<sup>30</sup> Stabilito che è «impossibile costringere l'espansione della città con delle forme precise e chiuse<sup>31</sup>», ci si orienta per il PIM verso forme non euclidee, aperte ad accogliere i continui fluidi mutamenti della città.

Come nel caso del Piano Intercomunale torinese, anche in quello milanese la prima parte proposta del piano riguarda il sistema infrastrutturale. «Gli autori del PRIM ridisegnarono l'intera maglia infrastrutturale secondo un andamento pressoché ortogonale, in questo modo si potevano collocare nelle periferie i punti di accesso privilegiato e distruggere l'accentramento dovuto al sistema radiocentrico ottocentesco<sup>32</sup>».

Basandosi sul sistema metropolitano tedesco (S-Bahn), Il PIM enfatizza la necessità di collegamenti efficienti tra le aree residenziali, di lavoro e di svago, proponendo azioni mirate per raggiungere un nuovo equilibrio territoriale e supportare lo sviluppo della città-regione.

La "Turbina" assume il compito di riassorbire tutti i centri minori dell'area torinese, proprio come una macchina a turbina che con i "raggi" riesce a convogliare verso l'interno le porzioni più esterne.

L'immagine presentata sulla tavola del Piano è estremamente potente, nell'uso dei colori e per la sua grafica particolare. Rappresenta Milano vista attraverso gli occhi degli autori del piano e rimane uno schema di idee, un disegno del profondo sistema teorico che sosteneva l'idea del PIM.

La tesi sostenuta da Nicosia, sull'importanza delle teorie di Chapin nell'elaborazione del PIM trova riconferma nelle tavole per la presentazione del Piano.

*«La quadrettatura richiama il metodo utilizzato per il rilievo e la catalogazione dei dati, infatti a ogni cella quadrata corrisponde una scheda meccanografica sulla quale furono registrate le informazioni. Le differenze rivelano il*

---

fuori testo) in Corinna Nicosia, *op.cit.*, p.130.

30 Cfr. Patrick Abercrombie, *The Greater London Plan 1944*, His Majesty's Stationery Office, 1945.

31 Corinna Nicosia, *op.cit.*, p.133.

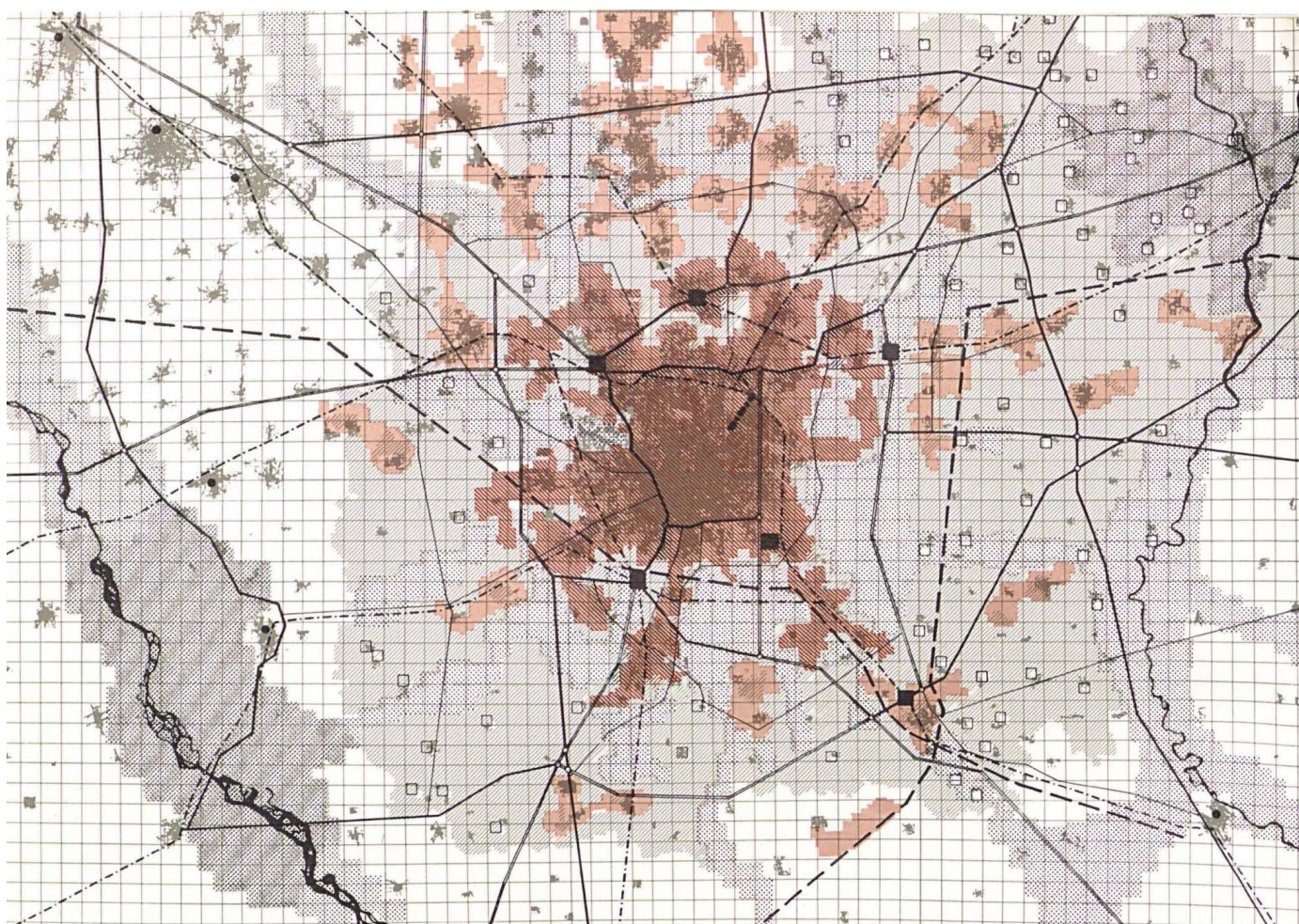
32 Ivi, p.134.



*grande passo avanti che fu compiuto dai ricercatori milanesi: per Chapin la rappresentazione cartografica fungeva unicamente da interfaccia grafica per il calcolatore, al contrario, l'immagine della Turbina, oltre a far riferimento al dato tecnico (le informazioni delle schede), fu costruita per poter parlare a tutti<sup>33</sup>».*

Il destino del PIM è molto simile a quello del PRIT, infatti anche il Piano Intercomunale Milanese, dopo la pre-

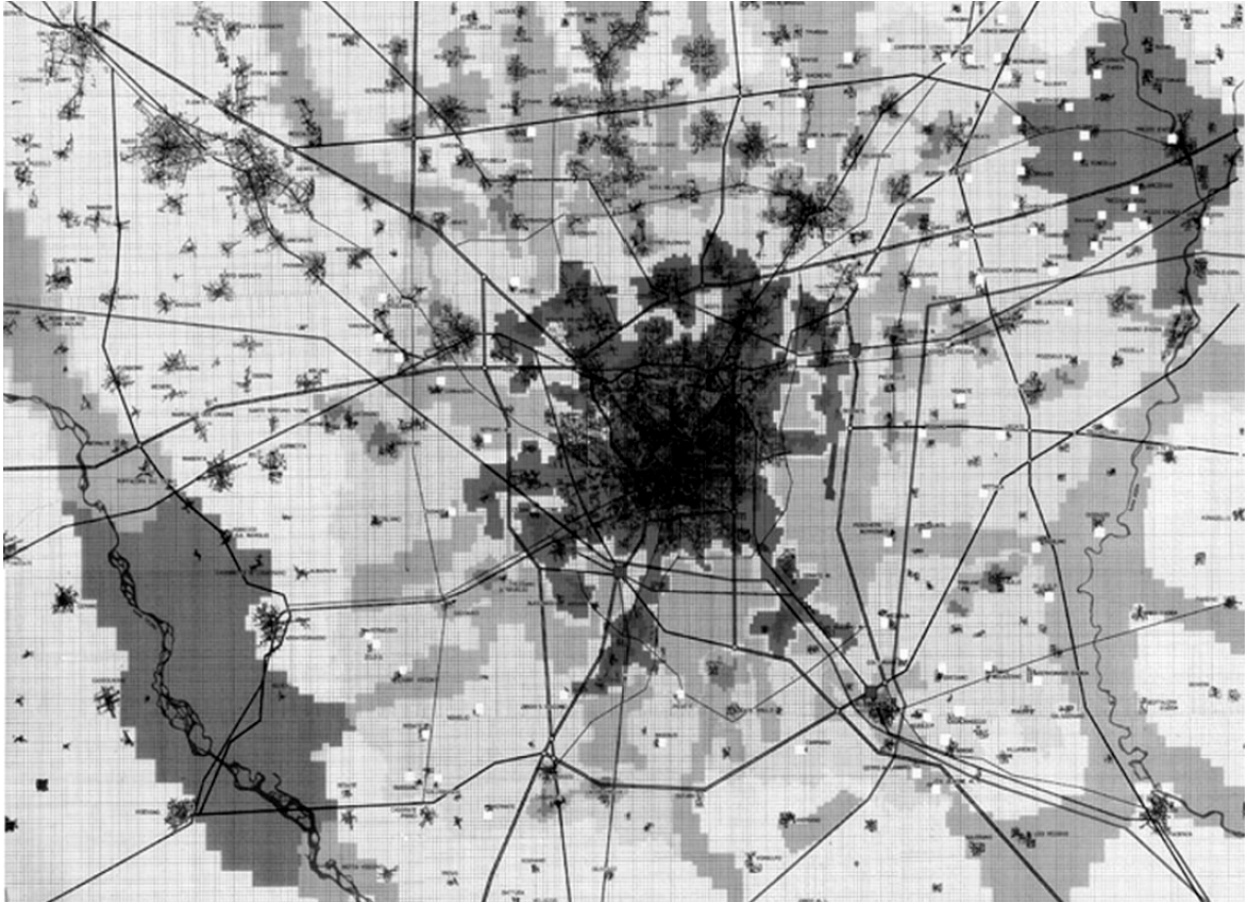
sentazione nel 1963 non trova successo. Ma la sua rilettura permette di affermare che la "Turbina" rappresenta un tentativo ambizioso e innovativo di affrontare le sfide della crescita urbana attraverso una pianificazione strategica e coordinata.



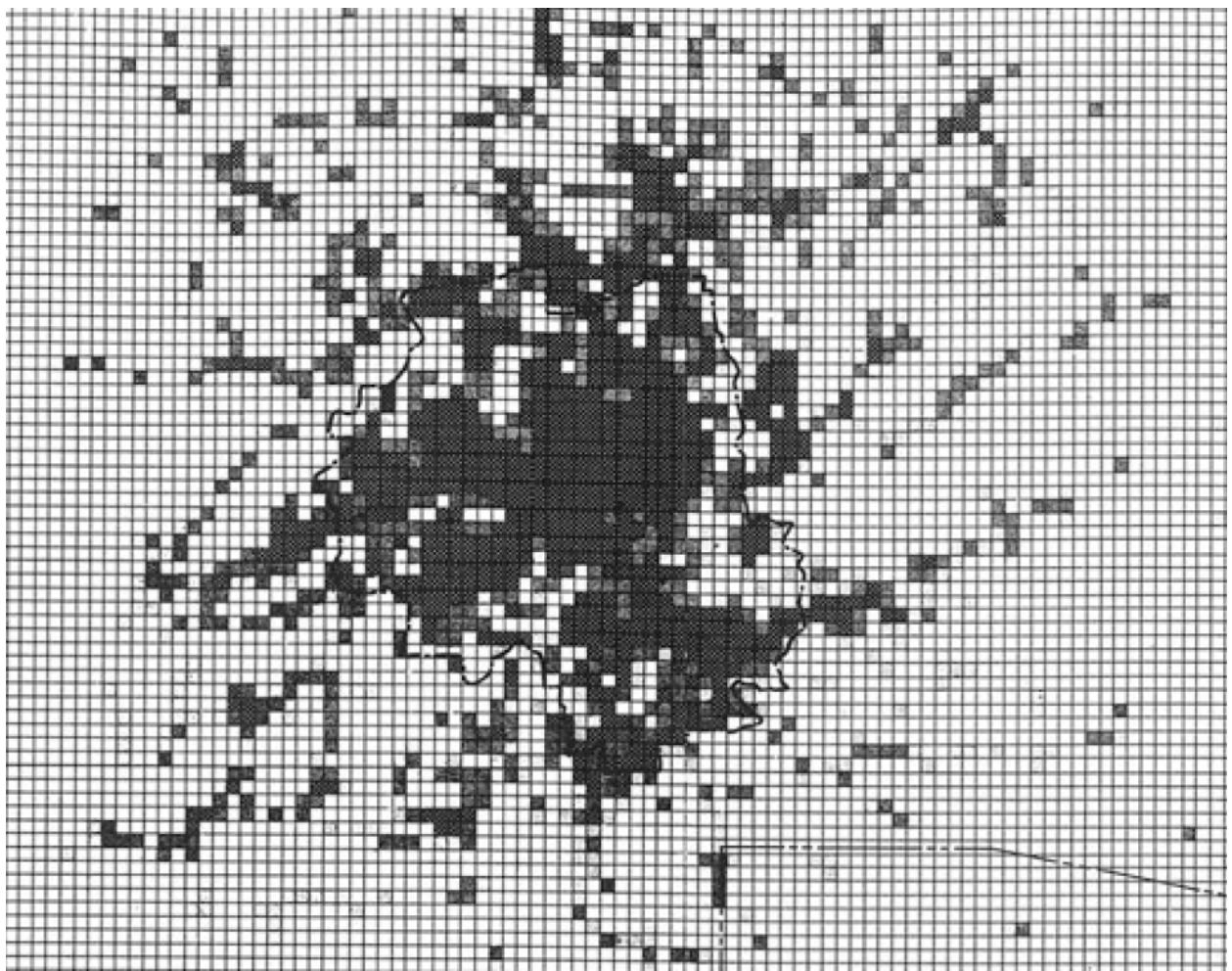
**Fig.2.5:** primo progetto del Piano Intercomunale del territorio milanese, denominato "Modello a Turbina". Centro Studi PIM, 25 luglio 1963. in "Urbanistica", n. 50-51, ottobre 1967, p. 34

33 Ivi, p.135.



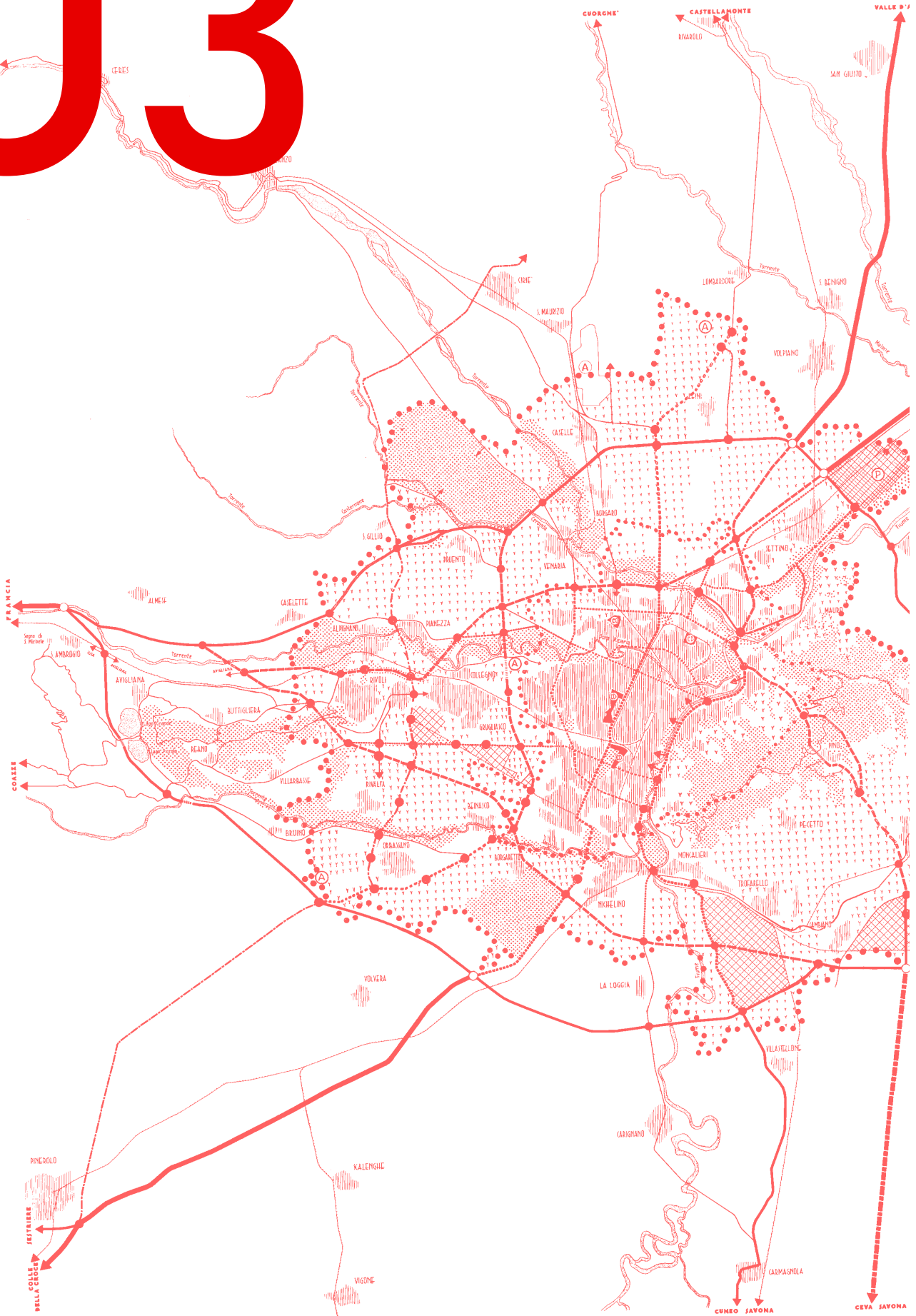


**Fig.2.6:** Primo schema Pim, De Carlo, Tintori, Tutino, 1963 in *Corinna Nicosia, Le radici della "Turbina"*, 2013.



**Fig.2.7:** «Grid coordinate cells in urban use in five cities cluster by intensity of development», Chapin, 1962, in *Corinna Nicosia, Le radici della "Turbina"*, 2013.

# 03



**Fig.3.1:** Rielaborazione tavola "Piano Regolatore Intercomunale" di Torino, 28 novembre 1963, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: piano intercomunale

# 03

## LA VICENDA DEL PIANO INTERCOMUNALE DI TORINO

### 03.1 LA RICOSTRUZIONE DELLA VICENDA POLITICA E URBANISTICA

*«Collocata tra gli anni della ricostruzione e la stagione "del miracolo" e delle "speranze riformistiche" la vicenda, più che decennale, del PRI torinese costituisce un episodio paradigmatico di quell' "epoca di transizione" in cui con sempre maggiore chiarezza si delineavano, sotto la spinta di un'economia in piena espansione e di una società in radicale mutamento le ambiguità che avevano caratterizzato i tracciati disciplinati delle prime fasi post-belliche»<sup>1</sup>*

La storia del piano intercomunale di Torino è certamente frutto di una dinamica complessa e si sviluppa

---

<sup>1</sup> Olivetti A., "Discorso inaugurale, in *Bilancio dell'Urbanistica Comunale nel quadro della pianificazione territoriale e paesistica*, Atti del VI Congresso Nazionale di Urbanistica, 1959, Roma, pp. 10-11 in Alessandro De Magistris, *Il piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica*, op.cit., p. 271.



su un lungo periodo di tempo che va indicativamente dal 1942 al 1968<sup>2</sup>, di cui il periodo più significativo si colloca tra il 1954 e il 1964, rispettivamente gli anni del decreto che autorizza la formazione del piano e della proposta “definitiva” di piano presentata a tutti i Comuni coinvolti.

La narrazione di questa vicenda pluridecennale, come ogni diatriba in cui si inseriscono più voci ha un percorso non lineare. «È una storia lunga e presenta i caratteri che sono comuni a molte storie italiane di pianificazione<sup>3</sup>»

Documento, dopo documento, si

può leggere una disputa accesa, un nucleo di discussione che racchiude in sé non solo le principali tematiche del dibattito urbanistico italiano dell'epoca<sup>4</sup> ma che comprende anche tutte le complicazioni della gestione di situazioni locali con le voci e le storie dei singoli Comuni coinvolti.

Sul dibattito intercomunale, appunto, si è scritto molto, ma poco si sa di ciò che è accaduto al di là del fatto che il piano non fu mai veramente applicato sul territorio.



**Fig.3.2:** tavola con studio per la viabilità nella Provincia di Torino, sistema autostradale e di tangenziali, s.d, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: piano intercomunale

2 Periodo arbitrariamente definito in cui il 1942 rappresenta l'anno della promulgazione della legge Urbanistica n.1150, di cui l'articolo 12 prevedeva l'adozione dei piani intercomunali in Italia e il 1968 è l'anno in cui il dibattito sulla tematica del piano intercomunale inizia ad affievolirsi. Solo 8 comuni su 24 hanno adottato il Pri.

3 Bruno Gabrielli, *Formazioni e crisi del Piano Intercomunale Torinese*, Urbanistica, n.50-51,1967, p.77

4 L'Istituto Nazionale di Urbanistica dedicò interi congressi alla tematica dei piani intercomunale.



## 03.2 LE FASI

Dopo aver tracciato una linea del tempo e “aver collocato” i fatti principali della pianificazione territoriale sovracomunale per chiarificare l’ordine cronologico e logico della successione di alcuni eventi, è stato possibile dividere in parti la vicenda del piano per meglio riuscire a spiegare il suo svolgimento e la sua dinamica.

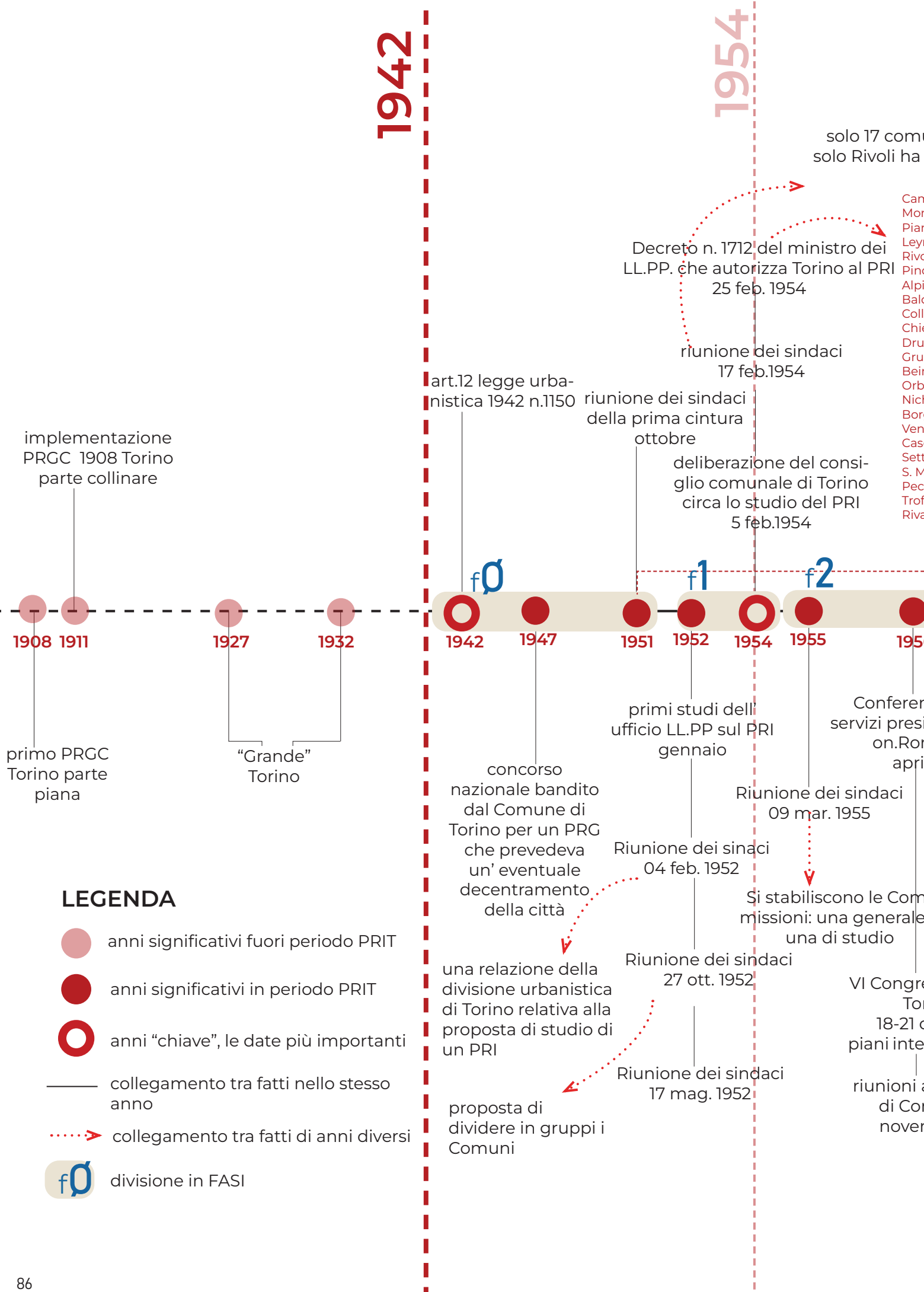
Si possono distinguere cinque *framme*: una fase preliminare in cui si definisce “il terreno di gioco”, un playground di leggi e idee, spesso ancora solo sussurrate, su cui si è poi instaurato il seme del piano intercomunale. Succede a questa, la prima fase vera e propria del piano: un periodo di indagine in cui il piano si “istituzionalizza”: viene definito il territorio della “cintura” che sarà coinvolto, selezionati i Comuni e nominate le Commissioni. Ne segue una fase di prime indagini territoriali: Come sono strutturati i comuni coinvolti? Quali sono le loro caratteristiche? Quali sono i collegamenti tra il polo Torino e le sue ramificazioni? Con rigore scientifico e dati statistici alla mano gli uffici iniziano a lavorare.

Il periodo che va dal 1959 al 1963, lo possiamo definire come il “più ricco” di eventi. Le commissioni nominate si riuniscono molte volte e viene presentata la prima bozza di piano, al di là dello schema del 1960, a cavallo tra il 1961 e il 1962 e con le prime pubblicazioni ufficiali del piano arrivano anche i primi pareri a riguardo sui quo-

tidiani e sulle riviste di settore.

Nel 1964 si presenta la versione definitiva del piano con una proposta per la viabilità e una per la zonizzazione. Nel 1968 si ritiene “conclusa” la vicenda del PRIT con un risultato piuttosto deludente nella sua applicazione, solo una minoranza dei Comuni che erano coinvolti nel piano intercomunale effettivamente tiene conto del PRIT nella programmazione dei propri piani regolatori e nella adozione delle linee guida che il piano intercomunale aveva fornito.

- 0 FASE 0: 1942-1951
- 1 FASE 1: 1952-1954
- 2 FASE 2: 1955-1959
- 3 FASE 3: 1960-1963
- 4 FASE 4: 1964-1968



implementazione PRGC 1908 Torino parte collinare

primo PRGC Torino parte piana

"Grande" Torino

1942

1954

solo 17 comuni  
solo Rivoli ha r

Camb  
Monc  
Piane  
Leyni  
Rivoli  
Pino  
Alpig  
Baldi  
Colle  
Chier  
Drue  
Grug  
Beina  
Orba  
Niche  
Borg  
Vena  
Casel  
Settin  
S. Ma  
Pecet  
Trofa  
Rivalt

Decreto n. 1712 del ministro dei LL.PP. che autorizza Torino al PRI 25 feb. 1954

riunione dei sindaci 17 feb. 1954

art.12 legge urbanistica 1942 n.1150

riunione dei sindaci della prima cintura ottobre

deliberazione del consiglio comunale di Torino circa lo studio del PRI 5 feb. 1954

1908 1911

1927

1932

1942

1947

1951

1952

1954

1955

1956

f0

f1

f2

primi studi dell'ufficio LL.PP sul PRI gennaio

Conferenza servizi presidenza on.Roma aprile

concorso nazionale bandito dal Comune di Torino per un PRG che prevedeva un'eventuale decentramento della città

Riunione dei sindaci 09 mar. 1955

Si stabiliscono le Commissioni: una generale e una di studio

Riunione dei sinaci 04 feb. 1952

Riunione dei sindaci 27 ott. 1952

VI Congresso Torinese 18-21 ottobre piani intercomunali

una relazione della divisione urbanistica di Torino relativa alla proposta di studio di un PRI

Riunione dei sindaci 17 mag. 1952

riunioni a gruppi di Comuni novembre

proposta di dividere in gruppi i Comuni

**LEGENDA**

- anni significativi fuori periodo PRIT
- anni significativi in periodo PRIT
- anni "chiave", le date più importanti
- collegamento tra fatti nello stesso anno
- ⋯→ collegamento tra fatti di anni diversi
- f0 divisione in FASI

ni hanno deliberato e  
stituito il questionario

oiano  
calieri  
ezza

T.  
nano  
ssero  
gno  
i  
nto  
liasco  
asco  
ssano  
elino  
aro  
ria  
le  
mo  
uro  
tto  
rello  
ca

PRIMO PERIODO INDAGINE INDUSTRIA

za dei  
eduta da  
nita  
e

e

so INU a  
no  
ttobre  
comunali

gruppi  
nuni  
bre

1960

1962

1964

Solo 8 Comuni  
adottati

Decreto Ministerale 24/03/1960  
23 marz. 1960  
tutti i comuni del PRI non  
aventi ancora PRGC in elenco  
sono tenuti alla compilazione  
e all'adozione del PRGC  
comunale

riunione della  
commissione dei 4  
gruppi ognuno con  
capo-gruppo

si riunisce la  
commissione di Studio  
febr. 1957

PRGC di  
Torino

Legge n. 167  
18 marz. 1962

Approvazione del PRI

SECONDO PERIODO INDAGINE  
INDUSTRIA

f3

f4

1957

1958

1959

1960

1961

1962

1963

1964

1966

istituito l'IRES

Presentazione  
schema di piano  
01 lugl. 1960

Ufficio  
ulteriormente  
potenziato  
luglio 1962

G. Astengo diventa  
all'Urbanistica

Costituzione  
dell'Ufficio PRI  
26 genn. 1959

Cartografie  
ottobre 1961

cartografia E.I.R.A  
1: 5000- 1:10000  
aggiornamento I.G.M  
1:25000

Presentazione  
- Pianta Stato attuale  
- Pianta viabilità  
- Pianta dell' azzonamento  
al Consiglio Comunale  
28 febr. 1963

Vigliano nominato  
coordinatore responsabile  
Ufficio  
02 magg. 1959

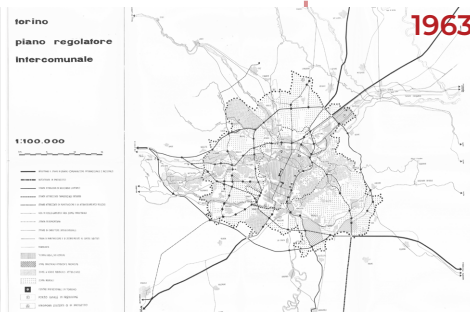
Commissione Generale  
28 giugno 1963

Relazione della  
Commissione generale  
30 giu. 1959

Esame e discussione  
dello schema di PRI  
05 lugl. 1961

PIM "La Turbina"

prevede  
revisione d





ni su 24 hanno  
ato PRI

ta assessore  
di Torino

una  
el PRI



Regione istituisce i  
Comprensori fino al 1985

Legge n.41/ 75  
16 magg 1970

Legge n.221  
16 magg 1970

DPR n.8  
15 genn.1972

donato il Fondo Vigliano al  
Politecnico di Torino  
135 faldoni

Borsa di studio per  
la schedatura e il  
riordino del fondo  
Vigliano  
maggio

1967

1970

1975

1990

2001

2004

2014

2022

Legge n.142/1990  
asigna alle Province la  
pianificazione media territoriale  
eletive di 1° grado

Patto Zona Ovest

Legge n.56/2014  
"Delrio"  
istituite le città metropolitane  
eletive di 2° grado

Decreta l'  
Istituzione della  
Regione Piemonte



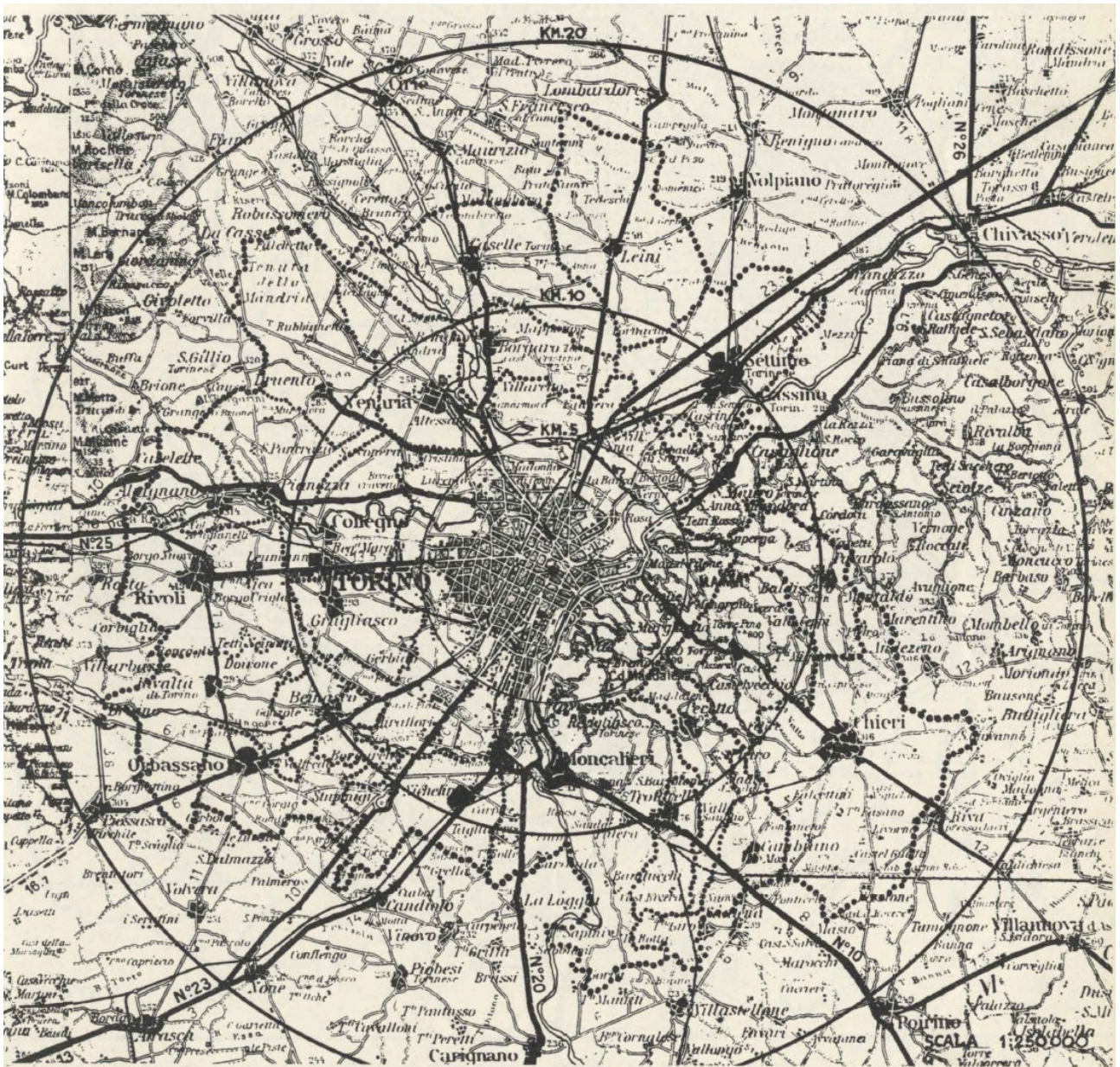


Fig.3.3: immagine di "Individuazione dei centri della pianura e della collina", definizione del territorio del PRIT, in "Atti e Rassegna Tecnica", febbraio 1956, a.10, n.2, p.63.

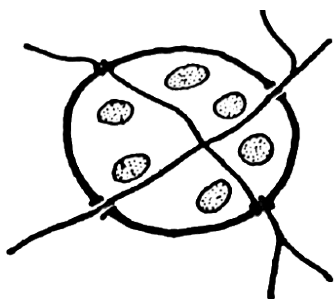
**TABELLA (a)**

	Superficie territorio		Popolaz. residente 4/11/1951		ab/ha	ab/kmq.
	Ha.	% del territorio	ab.	% sul totale		
Zona di pianura	Torino	10.272	16	674.814	76,7	65,7
	Sobborghi	44.173	69,7	122.300	14	2,76
	<b>Totale</b>	<b>54.445</b>	<b>85,7%</b>	<b>797.114</b>	<b>90,7</b>	
Zona di collina	Torino	2.741	4,3	44.361	4,9	16,18
	Sobborghi	6.359	10	37.000	4,4	5,81
	<b>Totale</b>	<b>9.100</b>	<b>14,3</b>	<b>81.361</b>	<b>9,3</b>	

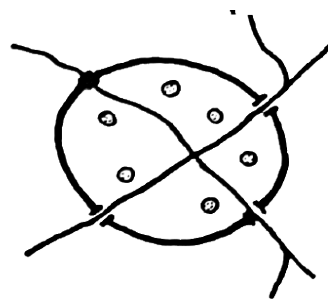
Fig.3.4: Tabella riassuntiva di dati territoriali del PRIT, zona di pianura e zona di collina, in "Atti e Rassegna Tecnica", febbraio 1956, a.10, n.2, p.62.



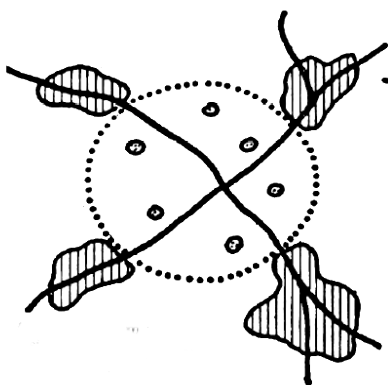
## Schemi di espansione urbana



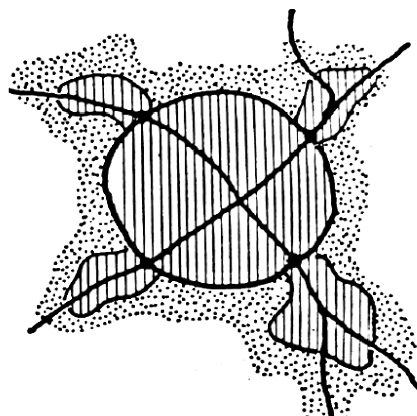
1) Nell'antico nucleo recinto da mura e fossati, prevale in certa misura il verde: giardini e orti si intervallano alle case.



2) Aumenta la popolazione, ma per ragioni difensive ed economiche, talvolta anche geografiche, l'antico nucleo non si espande fuori mura. Si occupano le aree libere e, al contempo, la città cresce in verticale.

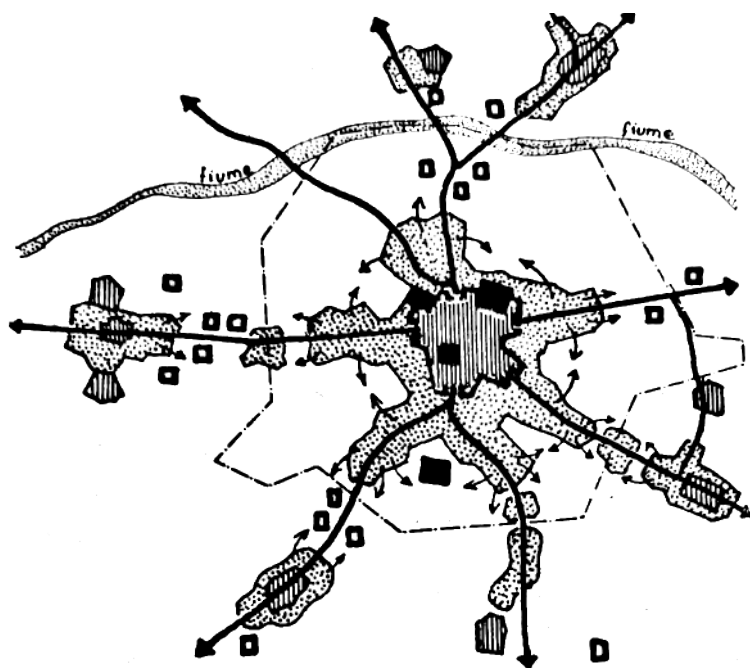


3) Abbattute le mura, quando la loro funzione difensiva viene meno, la città esce dai suoi antichi limiti e comincia a svilupparsi lungo le strade esterne.










4) La città continua a crescere lungo le direttrici radiali. La costruzione di un anello perimetrale laddove era la cerchia delle mura favorisce la graduale saldatura tra successivi nuclei esterni. Si manifestano, intanto, le prime pressioni dall'esterno contro il nucleo antico.

**Fig.3.5:** Modalità di sviluppo di un centro urbano, Giampiero Vigliano in "Atti e Rassegna, marzo 1961, a.15, n.3, p.5.



La figura rappresenta in forma schematica lo sviluppo di una città e dei suoi sobborghi in assenza di un piano che lo disciplini convenientemente. L'espansione "a macchia d'olio", in tal caso è inevitabile: come la saldatura delle esterne propaggini urbane con le zone di espansione spontanea dei piccoli centri e la localizzazione dei nuovi insediamenti industriali ai bordi esterni del perimetro urbano, lungo le principali strade di penetrazione alla città. (Vigliano, 1956)

-  i centri abitati anteriori alla fase di sviluppo industriale
-  ingrandimenti spontanei del sec.XX
-  insediamenti industriali anteriori al 1950
-  insediamenti industriali del periodo del trasferimento delle industrie dalla città
-  tendenza ad espandersi delle agglomerazioni periferiche e suburbane
-  limiti amministrativi della Città
-  principali strade suburbane

**Fig.3.6:** Come si sviluppa la città e i suoi sobborghi, Giampiero Vigliano in "Atti e Rassegna, marzo 1961, a.15, n.3, p.4.

### **03.2.1 Fase 0: 1942-1951. il Piano Regolatore “di massima” e i primi passi del Piano Intercomunale**

Come abbiamo visto<sup>5</sup> le radici di un’idea di pianificazione sovracomunale affondano già in anni precedenti, ma è nel 1942 che quella che prima era solo un’idea inizia a prendere forma e concretezza con la legge n. 1150.

Sembra partire dal capoluogo di Regione l’iniziativa di voler regolare il suo rapporto con il territorio circostante e allargare la scala di progetto, poiché è ormai evidente che lo studio della viabilità, delle localizzazioni industriali e residenziali, e della rete dei trasporti non può prescindere dal coinvolgere anche i comuni limitrofi.

È la fine degli anni Quaranta, precisamente il 1947, quando il Comune di Torino bandisce il concorso nazionale per un piano regolatore generale di massima limitato alla zona di influenza della città di Torino ed è «ormai chiara [...] sia a livello tecnico-culturale, sia a livello politico-amministrativo, questa esigenza di intercomunalità<sup>6</sup>» «Già il 20 agosto 1945 la Giunta popolare<sup>7</sup> aveva istituito una commissione per lo studio del piano, incaricata sia di analizzare gli studi

---

5 Capitolo 02 e precedenti.

6 Bruno Gabrielli, *Le vicende della formazione del Piano*, Urbanistica 50-51, 1967, p. 77.

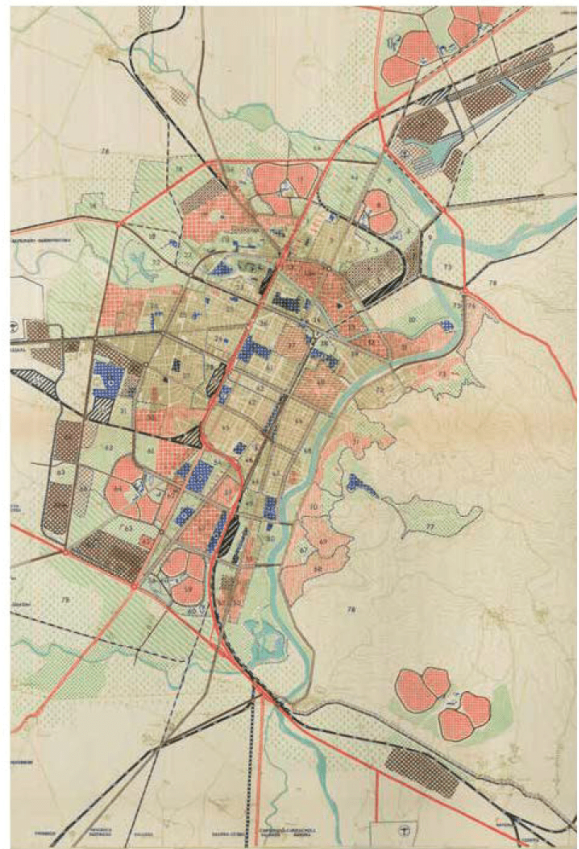
7 La Giunta popolare era composta da tutte le forze democratiche protagoniste della guerra



urbanistici già svolti, sia di dare pareri in merito ai problemi urbanistici più immediati e contingenti<sup>8</sup>.

L'analisi dell'alveo dei precedenti piani regolatori della città, uno dei compiti affidati alla nuova commissione, era già stato oggetto di studi con la Commissione Chevalley nel 1943. Nell'anno successivo «con l'incarico all' architetto Melis e agli ingegneri Orlandini e Rigotti per la “compilazione di proposte per un nuovo piano regolatore e di un nuovo regolamento edilizio”, era suggerita l'ipotesi di una dimensione di lettura, di governo e di intervento che inevitabilmente usciva dal semplice perimetro amministrativo della “grande” città, e rifiutava, con l'impostazione “geometrica” dei vecchi piani, la stessa centralità della città rispetto al piano<sup>9</sup>».

Dopo nove mesi di studi il neo-gruppo istituito nel '45 riporta la necessità di un piano di massima: «L'Amministrazione deve al più presto indire un concorso pubblico, limitato all'elaborazione di un Piano Regolatore di grande massima [...]



**Fig.3.7:** Progetto del piano regolatore di massima della città di Torino di Giovanni Astengo, planimetria presentata al concorso 1947-1949 da Astengo, Renacco, Rizzotti. Archivio Materiali IUAV.

con schemi essenziali, i criteri e le direttive generali [...], l'ossatura fondamentale della sistemazione urbanistica e dell'espansione futura dell'agglomerato urbano<sup>10</sup>».

Nel 1946 la Giunta popolare sulla scia delle esperienze pregresse avvia l'iter per bandire il concorso

---

di Liberazione. La Giunta governò Torino dal 28 aprile 1945 al 9 dicembre 1946, sito Comune di Torino: [http://www.comune.torino.it/consiglio/pubblicazioni/1945\\_1946.shtml](http://www.comune.torino.it/consiglio/pubblicazioni/1945_1946.shtml)

<sup>8</sup> Bruno Doccetta, Michela Maguolo, Alessandra Marin Giovanni, *Astengo Urbanista, piani progetti opere*, materiali IUAV, collana di ateneo, n.6, il poligrafo, 2016, pp.32-33.

<sup>9</sup> *Piano Regolatore Generale della città di Torino e della sua zona di influenza*, Relazione, Parte prima: Concetti e Problemi generali. Senza firma ma attribuibile a G. Astengo, M. Bianco, N. Renacco, A. Rizzotti in Alessandro De Magistris, *Il piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica*, Torino, 1993, p. 271.

<sup>10</sup> Verbali Giunta Popolare, Torino, 7 giugno 1946 in Bruno Doccetta, Michela Maguolo, Alessandra Marin Giovanni, *Astengo Urbanista, piani progetti opere*, materiali IUAV, collana di ateneo, n.6, il poligrafo, 2016, pp.32-33.

nazionale che viene pubblicato nel gennaio del 1948 mentre gli uffici comunali predispongono un piano di ricostruzione che, secondo Astengo «concepito senza nerbo e senza idee, attuato senza coraggio non poteva fruttificare<sup>11</sup>»

A novembre del 1948 I risultati del concorso giungono alla giuria, che tra i suoi esponenti può vantare: Bottoni, Chiodi, Chevalley, Muzio e Olivetti. Purtroppo, nessuna proposta risulta del tutto soddisfacente e vincente e due progetti vengono parimenti classificati primi ex aequo: “Piemonte 48” di Dodi, Morini e Vigliano e “Nord-Sud” del gruppo ARR: Astengo, Renacco e Rizzotti.

Il progetto “Nord-Sud”, in particolare, andava a sottolineare «la necessità di modificare i criteri di impostazione del piano (regolatore): da strumento negativo e vincolistico a piano “elastico”, ovvero di coordinamento delle opere nel tempo, da piano organizzato, secondo un criterio geometrico e spaziale, a strumento di sviluppo organico delle città<sup>12</sup>». All’ idea di urbanistica come un “qualcosa di puramente tecnico” si oppone la proposta del piano, in cui la disciplina diventa “un qualcosa di

sociale, economico e politico”.

*«Le soluzioni alla grande scala proposte dai piani sono molto simili a quanto previsto dal Piano regionale nel 1947, anche se le strategie localizzative sono in parte diverse e, le previsioni alla scala urbana più dettagliate: sia per la viabilità che per il disegno dei quartieri organici periferici e la suddivisione per le 77 aree di intervento, per ognuna delle quali si indicano le linee guida per i successivi piani particolareggiati<sup>13</sup>».*

Nel 1950 viene istituita una nuova Commissione esecutiva, presieduta da Giorgio Rigotti, e un ufficio speciale per il nuovo Piano Regolatore con il compito di redigere il piano regolatore ufficiale per la città di Torino. La redazione del piano, che era prevista per l’autunno del 1952, procede a rilento e solo sette anni dopo, nel 1959, con il Decreto Presidenziale 6-10-1959 il Piano Regolatore Generale verrà approvato.

Dopo il mancato risultato del concorso per il piano regolatore di massima e l’inizio degli studi per il piano regolatore generale, lo sguardo della città torna ad ampliarsi e nell’ autunno del 1951 viene indetta una riunione dalla Città

---

11 Giovanni Astengo, *Antefatti del Piano regolatore di Torino*, Atti e rassegna Tecnica della società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, n.4, 1955, pp. 146-154

12 Materiali IUAV, Collana di Ateneo, n.6, Bruno Dolcetta, Michela Maguolo, Alessandra Marin, (a cura di), *Giovanni Astengo urbanista. Piani progetti opere*, casa editrice Il Poligrafo, Padova, pubblicato il 26 luglio 2016, p.164.

13 *Ibidem*.

di Torino con i Sindaci dei Comuni confinanti «per prendere accordi sui problemi del Piano Regolatore, delle comunicazioni e di quanti altri risulteranno essere di interesse comune<sup>14</sup>». Questo incontro apre una nuova fase.

### **03.2.2 Fase 1: 1951-1954: La riunione dei sindaci e il decreto ministeriale**

Si deduce «*la necessità di organizzare il Piano Regolatore sulla base di un Piano Intercomunale che si estenda ai Comuni che costituiscono veri e propri nuclei satelliti della città, stabilendo i loro limiti, le direttrici di espansione, la posizione delle zone di distacco, da determinarsi d'intesa<sup>15</sup>*».

Anche se, alla fine degli anni Quaranta, «si era sollecitata l'individuazione di nuove relazioni "organiche" tra il nucleo urbano e il territorio circostante definite in una prospettiva sia amministrativa (la città come Capoluogo Regionale), sia economica-produttiva (lo spazio degli scambi di beni e servizi e l'area nutritiva), sia,

infine infrastrutturale<sup>16</sup>» secondo Alessandro De Magistris, nella sua rilettura del piano intercomunale che conduce insieme ad Elisabetta Serra e Alex Fubini nel volume del DIST dedicato al professor Vigliano, né la nomina della nuova Commissione, né il concorso bandito nel 1947 «possono essere considerati l'incipit della vicenda comunale torinese»<sup>17</sup>.

È solo con il 1951 e con la prima riunione dei sindaci dei Comuni limitrofi alla Città che si concretizza l'ipotesi del Piano Intercomunale di Torino e «che prende forma ufficiale il concetto di una pianificazione coordinata di un territorio che superi i confini comunali; un piano di livello intermedio tra quello comunale e quello regionale che non coincida, necessariamente, con i confini provinciali<sup>18</sup>».

Durante questo primo incontro sono prospettate le tematiche di discussione futura dall'assessore Reviglio, allora assessore ai lavori pubblici della città di Torino:

1. viabilità
2. strade

---

14 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.15, n.3, marzo 1961, p. 4

15 *Ibidem*.

16 Alessandro De Magistris, *Il piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica, scritti in onore di Giampiero Vigliano*, Torino, 1993.p. 270.

17 *Ibidem*.

18 Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *Insegnamento, Ricerca e Pratica op.cit.*, p.259.



3. dislocazione degli impianti industriali

4. sviluppi edilizi e trasporti collettivi

Sempre durante il corso della riunione, su suggerimento del Sindaco di Moncalieri, si inizia a pensare alla necessità «di un organismo che di volta, in volta, studi le possibilità di risolvere singoli problemi pratici<sup>19</sup>».

Si inizia a pensare alla necessità di un comitato, in cui problemi di interesse comune a tutti i partecipanti al piano dovrebbero essere riportati e risolti.

Vigliano nel suo articolo, *Il Piano Intercomunale di Torino, cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*<sup>20</sup>, in cui riassume i fatti che hanno portato all'elaborazione del piano non riporta il nome dei Comuni che presenziano a questa riunione che si svolge ancora in uno stato quasi "embrionale" della vicenda, seppur le sue radici siano, come abbiamo visto, ben impostate nel passato.

Sempre Vigliano, riportando gli antefatti che hanno preceduto il PRI, descrive la relazione della Divisione Urbanistica della città del gennaio 1952, relativa alla proposta di studio di un piano intercomunale. «Vi si legge

in premessa che durante lo studio del Piano Regolatore è apparsa la necessità urgente di disciplinare contemporaneamente lo sviluppo dell'edilizia e della rete viaria, sia della Città, sia dei suoi Comuni circostanti allo scopo di ottenere un ragionato equilibrio nell'attività collettiva e un coordinamento dello sviluppo degli aggregati urbani<sup>21</sup>».

La premessa della relazione "sommatoria" sottolinea, infatti, come dallo studio di alcune questioni riguardanti il piano regolatore di Torino sia emerso un bisogno di disciplina negli ambiti di sviluppo sopra citati e si dichiara l'impossibilità nell'impostare un piano così ampio senza una totale collaborazione degli Enti Comunali. I limiti amministrativi rimangono, ma come linee invisibili che è necessario superare per il bene e l'ordine collettivo.

Per la prima volta viene anche avanzata una proposta del territorio da comprendere e i suoi limiti territoriali. Le basi sulle quali viene eseguita questa scelta saranno negli anni successivi definite "arbitrarie" seppur nella relazione, racconta Vigliano, vengano accennati i criteri che dovrebbero presiedere all'

---

19 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*, Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, nuova serie, A.15, n.3, marzo 1961, p.4.

20 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*, 1961. Copia a stampa conservata anche presso Biblioteca Centrale di Architettura di Torino.

21 *Ibidem*.

individuazione del perimetro del territorio, basati sui dati demografici, le abitazioni, il traffico stradale e autoferrotranviario.

«Il limite del perimetro al quale dovrà estendersi lo studio di questo piano intercomunale può essere definito in base ad un insieme di considerazioni di varia natura inerenti alle comunicazioni tra il luogo di lavoro, cioè ai trasporti collettivi esistenti ed in progetto, agli scambi commerciali, alla distribuzione delle zone industriali, alle zone residenziali e semi rurali, in una parola al complesso urbanistico della Città e degli abitati che la circondano.<sup>22</sup>»

È chiara la necessità di coordinarsi tra Torino e i Comuni della “cintura” per stabilire le linee di flusso principali e secondarie, avere canali di comunicazione veloci ed efficaci ed infine, unificare le norme edilizie.

Oltre a Torino, nella relazione, vengono elencati ventuno Comuni che prenderanno parte al PRIT<sup>23</sup>:

- a) A sud i Comuni di Moncalieri, Nichelino, Trofarello, Cambiano, interessati tutti dalle nuove strade di grande comunicazione. Il complesso

edilizio dei due primi Comuni è già legato senza soluzione di continuità ai nuclei urbani periferici di Torino.

- b) A sud ovest ed a ovest i Comuni di Beinasco, Orbassano, Grugliasco, Collegno e Rivoli, che sono legati a Torino da interessi industriali di primo piano. Beinasco e Orbassano per le loro industrie estrattive da coordinarsi; gli altri tre Comuni perché collegati, attraverso Corso Francia con l'aggregato urbano della Città della quale appaiono una estensione spontanea.
- c) A nord est ed a nord (sic) i Comuni di Pianezza, Alpignano, Venaria, Borgaro, Leynì, Caselle, Settimo. I primi cinque sono interessati dalla nuova rete di grandi comunicazioni stradali e Caselle dal nuovo aeroporto di Torino; Settimo dalle nuove zone industriali insalubri da delimitare, isolare e coordinare, e che la Città ha respinto nella zona nord oltre la Stura.
- d) A est lungo la fascia

---

<sup>22</sup> *Nuovo Piano Regolatore di Torino*, Proposta di studio di un piano intercomunale, gennaio 1952, copia presso l'archivio comunale di Grugliasco. In una lettera giunta al Sindaco di Grugliasco, datata 8 ottobre 1952, da parte dell'ufficio del Sindaco di Torino si invita il Comune a partecipare alla riunione che si terrà il 27 ottobre 1952 e si trasmettono in allegato: la copia di relazione sul piano intercomunale, una copia di planimetria illustrativa, uno stralcio della legge urbanistica e l'estratto del verbale del 4 febbraio 1952.

<sup>23</sup> Druento e Rivalta si aggungeranno in un secondo momento.

collinare i Comuni di S. Mauro, Baldissero, Pino, Chieri, Pecetto e l'abitato di Revigliasco nel territorio di Moncalieri<sup>24</sup>.

Di tutti i Comuni, vengono riportati alcuni dati orientativi: l'incremento demografico, la densità di popolazione, il numero di abitazioni e l'intensità di traffico giornaliera. Se ne deduce che quotidianamente i "pendolari" della cintura, impiegati o operai, che utilizzano le linee filo tranviarie sono circa 40.000 e quelli che utilizzano le linee ferroviarie circa 50.000. «In totale quindi circa 90.000 persone risiedono nei Comuni circostanti vicino o lontani pur avendo le loro ragioni di vita o di lavoro nel centro principale<sup>25</sup>»

Si esclude a priori la possibilità di "accorpamento" con altri Comuni esplicitando la volontà di considerare ogni Comune come un nucleo satellite. Il termine "satellite" però sottintende in sé il fatto che i Comuni orbitano attorno ad un nucleo principale, in questo caso la città di Torino. Riguardo a questa tematica viene posta una fondante premessa prima della fase di studi del piano dai comuni "minori" coinvolti è che il PRI ovvero che «non deve togliere sovranità ai Comuni cui si rivolge

ma, al contrario, deve attribuire loro il compito di sviluppare ed attuare le comuni linee guida di sviluppo territoriale attraverso la redazione dei PRGC (Piani Regolatori Generali Comunali)<sup>26</sup>».

Emerge infatti, il timore da parte dei politici chiamati a rappresentare i Comuni di venire "sopraffatti" dalle decisioni di Torino in materia di uso del suolo e di perdere dunque una loro autonomia di sviluppo. «Pertanto esso dovrebbe effettuarsi in pieno accordo tra le varie Amministrazioni



**Fig.3.8:** Traccia a colore degli assi nord e sud di attraversamento del territorio del PRIT, con focus su Grugliasco e assi, s.d, carta conservata presso i faldoni del piano intercomunale dell'Archivio dell'Ufficio Urbanistica di Grugliasco.

24 Nuovo Piano Regolatore di Torino, Proposta di studio di un piano intercomunale, gennaio 1952, p.3 Copia presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

25 *ivi*, p.6.

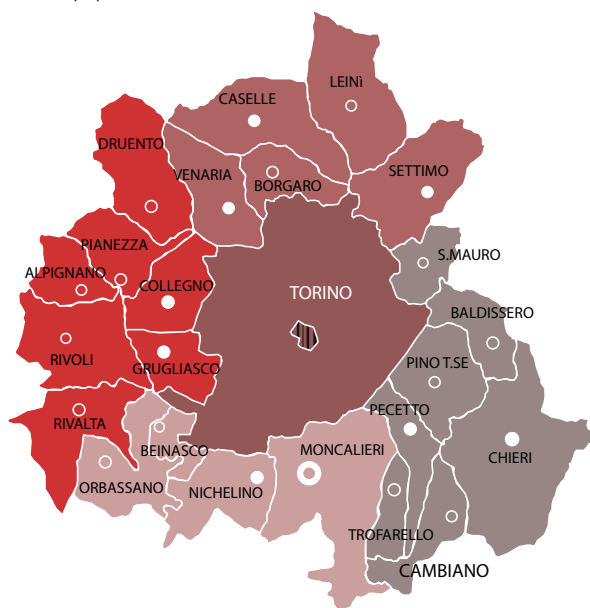
26 Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *op. cit.*, p.259.



e, quando necessario e possibile, con la collaborazione degli uffici secondo la rispettiva attrezzatura tecnica urbanistica<sup>27</sup>»

Diventa, dunque, la “sfida” del piano quella di riuscire a conciliare le necessità di tutte le parti senza che una subordini un'altra, cercando di distribuire oneri e onori in modo da garantire un equilibrio e una pari possibilità di espansione, al di là della notevole differenza tra i nuclei di partenza.

Si suggerisce, inoltre, per i Comuni eventualmente già provvisti di Piano Regolatore, una «trasformazione d'indirizzo, con una visione più ampia delle comunicazioni principali e dello sviluppo edilizio<sup>28</sup>».



**Fig.3.9:** Schema rappresentante il territorio del P.R.I., con suddivisione per colori delle zone nord, sud, est e ovest.

Si propone infine di dividere i Comuni in quattro “settori” organizzativi secondo la loro posizione geografica (nord, sud, est e ovest) e per caratteristiche analoghe

a) Gruppo est: San Mauro, Baldissero, Pino, Chieri, Pecetto, Cambiano, Trofarello,

b) Gruppo sud: Moncalieri, Nichelino, Beinasco, Orbassano.

c) Gruppo ovest: Grugliasco, Rivoli, Collegno, Pianezza, Alpiignano.

d) Gruppo nord: Venaria, Borgaro, Caselle, Leynì (Leini), Settimo

Sarà successivamente compito di Torino garantire una unità di criteri di applicazione a tutti i settori nelle fasi successive del piano. Ancora una volta, si nota come viene esplicitato il ruolo di Torino come “capofila” e gestore del coordinamento dell'intera area.

Il 4 febbraio 1952 viene convocata una nuova riunione dall'Amministrazione Civica, che, come vuole indicare una scritta a penna sulla copertina che raccoglie una copia delle pagine scritte in dattilografia presso il Comune di Grugliasco, può essere considerata “l'Atto di nascita del P.R.I.” Durante il corso della riunione viene ripresa l'idea del Consorzio<sup>29</sup> da

27 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*, 1961, p.4

28 *Ibidem*.

29 Unione di più individui o enti, legati tra loro con doveri e diritti e per un fine determinato, definizione dal dizionario Oxford Languages

parte del Comune di Moncalieri che evidenzia come negli ultimi anni ci sia stato un incremento della popolazione, prendendo come campione undici Comuni della cintura, di circa il 33%, mentre nel centro di Torino solo del 13%. Il Sindaco ritiene che *«superando il sistema fascista di aggregare senz'altro i comuni vicini al grande centro urbano, sia possibile studiare qualche cosa di più moderno, di più pratico, salvaguardando l'antica autonomia dei nostri comuni [...] creando la possibilità economica-finanziaria di eseguire una certa massa di lavori che i piccoli comuni non possono assolutamente compiere<sup>30</sup>»*. Su questa base, valutando il sempre più stretto rapporto che lega Torino con i Comuni nel suo intorno, creato da grandi masse di operai che si muovono ogni giorno per lavoro, propone la creazione di un ente, di richiamo nordeuropeo, che abbia possibilità economiche e deliberative per la risoluzione di problemi collettivi. A supporto del sindaco di Moncalieri interviene anche il Presidente, il Sindaco di Torino, il quale con un semplice esempio chiarifica l'utilità che potrebbe avere questo tipo di organizzazione. Se il Comune di Torino, nella stesura del proprio piano

regolatore, andasse a prendere una decisione che potrebbe essere in contrasto con una deliberazione di un Comune vicino. «Se non vi è un organo di collegamento, con funzioni per la tutela degli interessi collettivi, una semplice segnalazione potrebbe rimanere lettera morta.<sup>31</sup>». La sua idea raccoglie il favore della maggioranza dei Comuni presenti (18).

Dal verbale, e quindi dallo scambio di battute tra i Sindaci emergono alcune interessanti tematiche. Grugliasco, pur potendo considerarsi un'estensione di Torino, lamenta la mancanza di un collegamento diretto con la città, alcuni piccoli comuni come, ad esempio, Pianezza o Baldissero segnalano alcune mancanze sui servizi essenziali quali l'acqua potabile, l'energia elettrica e l'illuminazione (Baldissero non ha l'acquedotto nel 1952).

Il Sindaco di Moncalieri, a supporto di quanto detto, ribadisce che: «La popolazione anche la più misera, ha oggi molte necessità, necessità di servizi igienici, di fognature, di illuminazione, di gas, servizi che, se collegati tra loro, potranno subire una diminuzione di costo. Vi sono servizi ospedalieri, servizi assistenziali; si potrà curare anche un collegamento in materia di tributi, uniformando

---

30 Estratto del verbale della riunione dei sindaci dei Comuni limitrofi, tenuta presso la Città di Torino il 4 febbraio 1952, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, pp. 2-3.

31 *ivi*, p.4.

le imposte secondo le esigenze comuni»

Diventa sempre più evidente quanto possa essere ambizioso il progetto del piano intercomunale a fronte delle tante difficoltà che ogni Comune deve affrontare nella sua ricostruzione.

Risulta anche interessante la posizione che prende il Comune di Venaria, il quale ritiene di doversi prima confrontare con La Lega dei comuni democratici<sup>32</sup>, della quale fa parte prima di poter esprimere un giudizio. Questo ci suggerisce in qualche modo l'importanza che avrà l'associazione all'interno del dibattito urbanistico metropolitano.

Il Sindaco di Torino che presiede la riunione ricorda come sia la Lega dei comuni democratici sia l'Associazione nazionale dei comuni italiani, pur difendendo le autonomie dei Comuni associati, non si occupano di per sé della tematica delle "cinture" nella loro interezza e delle tematiche dei Comuni "confinanti". Viene chiamato ad esprimersi il professor Bodda, giurista di vaglia incaricato dal Comune di Moncalieri di studiare una possibile strategia. Egli «obietta però che nelle attuali condizioni

legislative ostano parecchie difficoltà alla costituzione del Consorzio<sup>33</sup>»

Il primo problema consiste nel creare questo nuovo ente di diritto pubblico. «Bisogna andare molto cauti nel dar vita a questo "super-comune" che dovrà essere necessariamente dotato di un Consiglio e di un presidente [...] Questo ente potrà deliberare, e le sue deliberazioni varranno per tutti i comuni che rappresenta. È facile comprendere quanto il passo sia grave, perché si tratta di creare qualcosa che oggi non esiste nella nostra legislazione e che non è previsto dalla Costituzione.<sup>34</sup>» Propone per il momento di dare l'incarico a qualcuno di studiare la materia per redigere un progetto da presentare al Parlamento come proposta di legge. Il secondo problema, quello per il quale viene chiamato ad esporsi in quella sede, consiste nel dare una veste giuridica alla proposta di Moncalieri con la creazione di un organismo, composto da Sindaci e tecnici, con la funzione di collegamento per confrontarsi fra le varie amministrazioni. «La legge offre il mezzo del consorzio, in certi casi, quando ci sarà la riforma che si vorrebbe proporre, i consorzi potranno

---

32 Il polo del 900 raccoglie un'intera unità archivistica dedicata alla Lega dei comuni democratici in cui si possono trovare anche alcuni scritti relativi al dibattito sul piano intercomunale.

33 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*. 1961, p. 5

34 Professor Bodda, Estratto del verbale della riunione dei sindaci dei Comuni limitrofi, tenuta presso la Città di Torino il 4 febbraio 1952, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica di Grugliasco, p.10.

anche non più sussistere, perché le deliberazioni del nuovo ente saranno efficaci per tutti i comuni. Ripeto per ora occorre, semplicemente un organo di collegamento obbligatorio: quando un comune riterrà che una questione interessi anche altri comuni vicini, dovrà presentarla alla discussione in sede della Commissione Intercomunale.<sup>35</sup>» Ad esempio, qualora un Comune volesse ampliare la sua rete con un'opera stradale la sua amministrazione avrà interesse di sapere se questa nuova strada possa andare a collegarsi con un'altra via di comunicazione che una città vicina sta eventualmente studiando.

È condivisa l'idea che è molto rischioso volersi occupare di troppe tematiche cadendo nell'ambizione del super comune ed è dunque un bene ridurre al minimo le materie di competenza di questo Comitato: piani regolatori, trasporti, acquedotti, linee elettriche e fognature.

Il Sindaco di Torino dà notizia di una relazione della Commissione esecutiva per lo studio del piano regolatore, nella quale «tale Commissione si dichiara favorevole allo studio di un piano regolatore intercomunale in applicazione

dell'art. 12 della legge urbanistica.»

L'Assessore ai LL.PP. Arch. Reviglio espone in maniera più puntuale la proposta di studi per il piano intercomunale, partita da alcune osservazioni della Commissione esecutiva del piano regolatore di Torino e da cui è stata redatta una planimetria di quello che potrebbe essere il comprensorio del piano. Si chiede, infine, «che tutti i Sindaci si facciano parte diligente presso le loro amministrazioni per l'attuazione del disposto art.12 della legge urbanistica e prendessero poi immediatamente contatti con Torino.<sup>36</sup>»

Quasi nove mesi dopo, il 27 ottobre 1952, si riuniscono nuovamente i Sindaci per «l'accordo tra i Comuni sulla formazione del Piano Intercomunale. Si dichiarano inizialmente favorevoli al progetto tredici Comuni e altri tre si riservano di decidere successivamente. La proposta di suddividere il territorio in gruppi di Comuni, ognuno dei quali dovrebbe designare un proprio tecnico rappresentante di gruppo, è unanimemente accettata. Alla fine della seduta i Comuni si impegnano, in caso affermativo, a aderire con apposita delibera alla iniziativa del Comune di Torino per la formazione

---

35 *ivi*, pp.11-12.

36 Arch. Reviglio, Estratto del verbale della riunione dei sindaci dei Comuni limitrofi, tenuta presso la Città di Torino il 4 febbraio 1952, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, p.17.



del PRI<sup>37</sup>».

Intanto si aggiungono spontaneamente tra i Comuni interessati dal piano anche Druento e Rivalta, diventando così ufficialmente 23.

Il 17 maggio dell'anno successivo, a distanza di sette mesi, risulta che solo dodici dei ventitré Comuni della "cintura" hanno portato a termine l'impegno preso. Rendendosi necessaria la raccolta dei dati preliminari di studio in questa adunanza alcuni Comuni richiedono di poter documentare in autonomia la loro situazione locale per poi fornire i dati alla Città. Torna, in questa occasione, anche la preoccupazione da parte dei Comuni "minori" nei confronti del piano intercomunale, nel quale vedono «uno strumento di fagocitazione della loro autorità e dei loro interessi da parte del Comune maggiore<sup>38</sup>»

A due anni dalla relazione della Divisione Urbanistica, il 5 febbraio 1954 la Giunta Municipale propone al Consiglio Comunale l'approvazione per:

a) lo studio e la formazione del Piano

Regolatore Intercomunale<sup>39</sup> ;

b) la richiesta al Ministero dei Lavori Pubblici (LL.PP.) di voler determinare l'estensione del territorio oggetto del P.R.I e di designare Torino nell'incarico della redazione;

c) la spesa iniziale di lire 2.000.000 per la quota a carico della città.<sup>40</sup>

La richiesta viene accolta positivamente dall'intero Consiglio. Si definisce il comprensorio, composto da ventitré Comuni, con possibili variazioni di ampliamento o viceversa da parte del Ministero, e la creazione di un ufficio apposito per il piano intercomunale. L'ufficio dovrà riunire «tecnici ed esperti nominati d'intesa tra i vari enti<sup>41</sup>».

Prima che venga inoltrata la richiesta al Ministero si riuniscono nuovamente i Sindaci, il 7 febbraio 1954. Nel corso della riunione emerge che solo altri cinque Comuni, rispetto ai precedenti dodici del 17 maggio hanno assolto all'impegno della delibera e che unicamente Rivoli ha restituito nei tempi il questionario per la raccolta dei dati preliminari per delineare le singole situazioni locali ed esplicitare

---

37 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*. 1961, p.6.

38 *Ibidem*.

39 In questa fase i Comuni che hanno ufficialmente aderito all'iniziativa sono 17 su 23, nonostante la formale adesione dei Comuni alla formazione del piano mancano ancora le delibere comunali ufficiali di: Venaria, Caselle, Settimo, San. Mauro, Pecetto e Trofarello, Vigliano, *ivi*, p.7

40 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi, op.cit.*, p. 7.

41 *Ibidem*.



**Fig.3.10:** vista aerea di Corso Francia, in Bruno Gabrielli, "Urbanistica" 50-51, 1967.

i propri programmi e le proprie esigenze in materia urbanistica.

Si prospetta, a questo punto, un lungo percorso nel lavoro da svolgersi e va già a sciamare la speranza di poter creare un ambiente di collaborazione e fiducia tra gli enti. Nei mesi seguenti non emerge, nelle riunioni successive e dai relativi verbali, un forte entusiasmo per la fase di avvio del Piano Intercomunale. «La questione sembra suscitare un interesse piuttosto scarso, anche perché non se ne riesce ad afferrare l'utilità né l'immediata né futura, mentre ogni amministratore è facilmente portato a ingrandire i problemi, che sono molti, del proprio Comune ignorando quelli degli altri Comuni e di tutto il territorio, che sono moltissimi. Le discussioni vertono e si dilungano su questioni procedurali ed organizzative, ma eludono puntualmente i problemi di fondo che il "piano" dovrebbe porsi.<sup>42</sup>» A livello organizzativo viene definitivamente stabilita una Commissione di Studio, facente capo ad una Commissione più ampia: La Commissione Generale, nella quale sono riuniti amministratori e tecnici per la gestione politica-urbanistica del piano.

Il 23 aprile 1954 Torino inoltra la richiesta ufficiale al Ministero dei LL.PP. che la approva il 25 maggio 1954, autorizzando con decreto ministeriale la Città a formulare il Piano Intercomunale del territorio proposto «stabilendo che il riparto delle spese avvenga in proporzione al numero di abitanti residenti al 4 novembre 1951 nel territorio dei rispettivi 24 Comuni<sup>43</sup>.» con una superficie di 64.000 ettari, di cui 13.000 sono parte del Comune di Torino, la popolazione interessata è di 1.246.000 abitanti, di cui 1.016.000 residenti a Torino<sup>44</sup>.

Guardando al quadro della situazione sulla chiusura di questa fase, che coincide con l'autorizzazione ufficiale per iniziare i lavori per il PRI nel 1954, la città di Torino è particolarmente impegnata nell'elaborazione del proprio Piano Regolatore e i Comuni della "cintura", pur avendo la possibilità di apportare un grande cambiamento sociale e urbano alla loro situazione si dimostrano cauti e timorosi nella partecipazione. Va però ricordato che la progettazione sovracomunale è una novità, una situazione davanti alla quale gli amministratori locali e gli Uffici Tecnici si trovano per la prima volta.

---

42 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*, op.cit., p. 7-8.

43 Il ripartimento delle spese viene presentato nel verbale della riunione della Commissione Generale tenutasi il 30 giugno 1959.

44 Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *op. cit.*, p.261.

### 03.2.3 Fase 02: 1955-1959: discesa e ripresa, viabilità e dislocazione industriale.

*«Nel periodo tra il 1955 e il 1959 il piano si modella e si trascina sul riconoscimento delle preesistenze e nel rispetto dei valori monetari gestiti dai comuni o fissati dal mercato lasciando inalterata la facoltà politica di mettere in concorrenza i territori e gli usi del suolo tra Comuni limitrofi e tra Comuni della "cintura" e capoluogo.*

*La localizzazione delle industrie diventa, in questa fase, insieme al correlato problema della mobilità, uno degli elementi cardine per l'assetto spaziale in quel periodo, anche a causa delle conseguenze dirette o indirette di una efficace e coordinata politica industriale, nel nascente periodo di sviluppo economico complessivo, significa sia per Torino sia per tutti i comuni della "cintura".»<sup>45</sup>*

Il 9 marzo 1955 avviene la sesta e ultima di quelle che vengono classificate come "riunioni preliminari" tra i Comuni. Durante la riunione si sottopone all'esame dell'assemblea una bozza di regolamento per l'organizzazione dello studio del Piano, nel quale vengono attribuiti diversi

compiti alle due Commissioni precedentemente create. Alla Commissione Generale sono attribuite funzioni deliberative in materie tecniche, alla Commissione di Studio, sottoposta alla generale, invece, l'onere di elaborare il piano. Si prendono anche accordi sulle modalità per la nomina dei tecnici che rappresenteranno i quattro gruppi di Comuni.

Dopo le riunioni preliminari sembra che l'iniziativa rallenti e per un anno il PRI cala nel silenzio. Sembra essersi diffuso uno scetticismo sull'effettività utilità del Piano Intercomunale *«Se un Amministratore è già solitamente poco convinto dei benefici che gli può recare il Piano Regolatore Generale, se \_più spesso\_ ritiene addirittura controproducente, dal punto di vista politico, l'adozione del P.R.G., quasi un fastidio al quale va collegata tutta una serie di altri fastidi molto più seri, come è mai immaginabile un interessamento concreto da parte sua, ed un contributo reale alla risoluzione del non facile problema? L'aver aderito alla iniziativa non è determinante ai fini della esecutività della medesima».*<sup>46</sup>

Dall'assemblea del febbraio 1954 «si dimenticata l'esistenza del Piano Intercomunale»

Intanto Torino prosegue i suoi lavori per il proprio piano regolatore:

<sup>45</sup> *Ibidem.*

<sup>46</sup> Giampiero Vigliano, *Il piano Regolatore Intercomunale di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.10, n.2, febbraio 1956, p. 60.



nell'aprile del 1955 i lavori della Commissione di Studio del P.R.G. della città si concludono e il piano viene preso in esame dal il Consiglio Comunale il 16 dicembre 1955.

Anche dodici Comuni della "cintura", contemporaneamente al blocco del Piano Intercomunale, provvedono alla gestione del proprio territorio iniziando gli studi per i propri P.R.G. Può dunque essere inteso il piano intercomunale come un mosaico di tanti piani regolatori comunali o sono questi che dovrebbero sottostare a delle direttive di massima date da quello intercomunale?

A questa domanda si cercherà di dare risposta in seguito, ma all'apparenza sembra che i singoli Comuni, che devono rispondere a delle esigenze immediate, trovino più "confortante" risolvere i propri piani regolatori prima di guardare ad un'organizzazione più ampia.

Giampiero Vigliano in quel periodo si occupa della tematica e scrive: "Ci si è limitati ad esaminare la grande viabilità trascurando completamente il problema degli insediamenti umani, residenziali e industriali. Le conseguenze, ai fini di uno studio proficuo del P.R.I., appaiono fin d'ora di una gravità considerevole, giacché [...] la città di Torino prevista dal

Piano Regolatore conterrà, secondo i dati riferiti dai giornali, un milione quattrocentomila abitanti e, secondo altri, non meno di due milioni. il che significa una concentrazione altissima di popolazione entro un territorio ristretto, od anche, l'accentramento massimo consentibile, indipendentemente dalle possibilità tuttora esistenti di decentrare industrie e residenze<sup>47</sup>» Ma rimane speranzoso e considera il Piano Intercomunale una buona occasione per gli Amministratori e gli Urbanisti per dimostrare che la pianificazione territoriale può superare quei limiti invisibili posti da ragioni puramente amministrative senza opprimere e inficiare la condizione di vita dei cittadini. Se Torino, a metà degli anni Cinquanta sembra quasi essere presa d'assedio dai lavoratori dei comuni circostanti per sei giorni alla settimana guidati da un moto irrazionale dell'esigenza di un impiego, il piano intercomunale offre, secondo Vigliano, una via di uscita da questo assedio in cui «un'altra volta non sarà l'uomo a vincere sull'uomo, ma la ragione e la volontà<sup>48</sup>»

Nel 1956, viene indetta una Conferenza dei Servizi<sup>49</sup>, presso il Palazzo Civico, che vede la partecipazione

---

47 Giampiero Vigliano, *Il piano Regolatore Intercomunale di Torino*, Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, nuova serie, A.10, n.2, febbraio 1956, p. 61.

48 *ivi*, p.69.

49 Dal vocabolario Treccani: Istituto volto a semplificare l'azione della pubblica ammini-

dell'Onorevole Romita, ministro dei LL.PP, ma svoltasi in prossimità delle elezioni amministrative per la città di Torino, questa conferenza «ha carattere più spettacolare che sostanziale<sup>50</sup>» e si traduce in un nulla di fatto.

Sempre nel 1956, dal 18 al 21 ottobre, Torino ospita il VI Congresso Nazionale di Urbanistica.

In occasione del Congresso Giampiero Vigliano, Flavio Vaudetti e Mario Federico Roggero intervengono con il discorso "L'organizzazione dei Piani Intercomunali".

Nel febbraio del 1957 riesce a riunirsi per la prima volta la Commissione di Studio prevista dallo schema organizzativo del Piano, con i tecnici nominati per tutti i 4 gruppi di Comuni.

Si iniziano ad indagare nello specifico le esigenze dei singoli Comuni della "cintura" a fronte del piano regolatore di Torino, adottato l'anno precedente e si procede ad una raccolta di dati sommari per una conoscenza dello stato attuale del territorio.

Dopo un periodo di inattività nell'estate del 1957 i contatti tra la parte amministrativa incaricata

della redazione del Piano e le altre amministrazioni riportano in superficie il problema del Piano Intercomunale. Rimane evidente la necessità di procedere negli studi per approfondire le conseguenze create dell'influenza crescente della ormai "metropoli" sul territorio circostante. Un tema come la viabilità che nasce nella sua essenza come collegamento tra due punti non può risolversi nella sola pianificazione comunale «ma neppure può essere dibattuto a partire da una scala ampia come quella provinciale senza delle direttive fornite dai singoli piani regolatori» La scala intercomunale, dunque, appare la scala adeguata per stabilire uno schema di viabilità, essenziale con la dislocazione delle industrie e l'arrivo di quello che si rivelerà il *boom* economico.

Le elezioni politiche italiane del 1958 segnano un nuovo momento di arresto nel progredire della fase di studio per il P.R.I., ma la crescita della città non si ferma e sempre di più Torino necessita "spazio" per collocare industrie e lavoratori.

Essendo giunte a saturazione le aree "libere" all'interno di Torino

---

strazione attraverso l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo. Viene indetta quando l'inerzia di una o più amministrazioni rischia di impedire l'adozione di un provvedimento ed è volta a scongiurare la possibile paralisi dell'attività amministrativa e gli effetti negativi che verrebbero a subirne i privati. Rispondendo al canone del buon andamento della pubblica amministrazione, la conferenza di servizi dà attuazione ai criteri di economicità, semplicità, celerità ed efficacia.

50 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi. op.cit., p.7.*

ed essendo aumentate di valore in termini fondiari, gli imprenditori iniziano a guardare ad aree più economicamente vantaggiose e accessibili nella prima e seconda "cintura", valutando la possibilità di spostarsi al di fuori dei limiti della città verso i comuni circostanti, forti nelle nuove prospettive e di un sistema di comunicazione veloce ed efficace.

«l'abbassamento dei costi e dei tempi per il trasporto delle merci rende meno disagiata il localizzarsi delle industrie anche a distanze considerevoli dal centro urbano<sup>51</sup>»

«Le radiali che si dipartono dalla Città sono prese letteralmente d' assalto da industrie di ogni tipo e dalla speculazione. Un assedio pacifico, ma non meno pericoloso degli antichi assedi bellici, si attua attorno a Torino, che viene chiusa a poco a poco in una morsa di fabbriche e di residenze, in una promiscuità di insediamenti e in un disordine edilizio che rendono a crescere di giorno in giorno<sup>52</sup>» in un continuum logico tra centro e intorno.

È ormai innegabile la necessità di un

Piano intercomunale, per quanto i singoli Comuni possano beneficiare, soprattutto a livello "di cassa" di questa espansione «si rendono conto che: quando dovessero persistere per molto tempo finirebbero per creare localmente una quantità di problemi urbanistici ed economici pressoché insolubili<sup>53</sup>».

Il 26 gennaio 1959 la Città delibera la formazione di un apposito Ufficio per il Piano Intercomunale.

Vista la diffidenza che alcuni Comuni hanno verso la formazione di questo nuovo Ufficio, preoccupati che questo possa varicare la Commissione Generale in cui sono rappresentati tutti gli enti, si esplicitano quelli che saranno i compiti del nuovo Ufficio, di cui a capo verrà posto Giampiero Vigliano<sup>54</sup>. All'Ufficio Studi spetta: «Preparare materialmente gli elementi dello studio e la stesura del piano. Effettuare ricerche, reperire dati, elaborare grafici e cartografia, individuare ed esaminare in concreto i complessi fenomeni che caratterizzano il territorio del

---

51 Elisabetta Serra, *La vicenda del piano* in *op.cit.*, p. 262

52 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*. *op.cit.*, p.8.

53 *Ibidem*.

54 «Il personale di tale ufficio comprende un architetto (Dr. Arch. Giampiero Vigliano) che ha le funzioni di collaboratore a titolo professionale e l'ufficio disporrà, per l'esecuzione degli studi ed indagini, di 2 architetti, di due geometri, di due disegnatori assunti a termine per un anno oltre ad un impiegato amministrativo di concetto ed una dattilografa», **estratto da:** *La relazione dell'Assessore Prof. Dr. ing. Giancarlo Anselmetti, sul programma di lavoro da sottoporre all' esame della Commissione di Studio per il Piano Intercomunale di Torino*, 15 giugno 1959, conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

*Piano Intercomunale, interpretarli sottoponendo alla Commissione di Studio le eventuali soluzioni relative ai singoli problemi che via via emergono dagli studi.<sup>55</sup>»*

Per il reperimento dei dati del territorio l'Ufficio Studi è supportato dall'IRES<sup>56</sup>, Istituto di Ricerche Economico e Sociali "Aldo Valente". L'IRES pubblicherà dei volumi dedicati alla demografia e alla localizzazione delle industrie, frutto dei risultati raccolti.

Anche se l'Ufficio Studi diventa il "cuore pulsante" ed il "braccio operativo" del Piano Intercomunale, le decisioni finali spettano sempre all'organo della Commissione Generale, prima di presentare il piano

ai Comuni interessati che dovranno poi deliberare circa la sua adozione.

«In attesa dell'approvazione di questa delibera nel marzo e nell'aprile 1959 si riuniscono più volte (6) i tecnici designati dai 4 gruppi, il tecnico rappresentante dell'Amministrazione Provinciale e la Commissione di Studio<sup>57</sup>». Con il 2 maggio 1959 il P.R.I. entra nella sua attiva fase di indagine con un lavoro simbiotico tra l'IRES e l'Ufficio e il 3 giugno 1960 si riunisce la prima plenaria della Commissione Generale<sup>58</sup>, dopo tre anni, a cui l'Assessore ai LL.PP. della Città di Torino, l'Ingegnere Anselmetti, espone gli elementi programmatici del Piano. La relazione di Anselmetti si divide in punto A) Proposta di

---

55 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*. op.cit., p.12.

56 L' IRES, l'istituto di ricerca economiche e sociali "Aldo Valente" viene istituito nel 1958 per iniziativa della Provincia, del Comune di Torino e di enti pubblici e privati

57 Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*. op.cit., p.8.

58 Sono presenti alla riunione: Il sindaco di Torino/ L'Ing. Anselmetti, Assessore ai LL.PP. della Città di Torino/ L'Ing. Bonardi, Ingegnere Capo del Comune di Torino /L'Ing. Viotto, Capo Div. Urb. Del Comune di Torino/ L'Avv. Caviglione, Capo Div. IX del Comune di Torino/ L'Avv. Pia, Capo Div. VIII del Comune di Torino/ L'Arch. Trovati, della Div. Urb. del Comune di Torino/ L'Ing. Bardelli, Assessore della provincia di Torino/ L'Arch. Vigliano, Tecnico della Provincia e Dirigente Ufficio P.R.I./ l'A.T.M. in persona dell'Ing. Paschetta/ L'Uff. d' Igiene in persona del Dott. Dall'Acqua/ L'Ente Provinciale Turismo in persona del Rag. Capella/ L'A.N.A.S. in persona dell'Ing. Mistretta/ L' Acquedotto Municipale in persona dell'Ing. Losana/ L' Ispettore alla Motorizzazione Civile in persona dell'Ing. Spina/ L'Avv. Cravero, Presidente della Commissione Esecutiva del P.R.G. di Torino/ Il Prof. Rigotti della Commissione Piano Regolatore Generale di Torino/ L'Arch. Rizzotti del Piano Regolatore Regionale/ L' A.E.M in persona dell' Ing. Giordana/ Il Comando Militare Territoriale nelle persone del Ten.Col. Ricci e del Geom. Camagna / Il Sindaco di Orbassano/ L'ing. Chinaglia, Tecnico designato dal Comune di Orbassano/ L'Arch. Cuzzi, Tecnico designato dal Comune di Pino Torinese/ Il Geom. Oberto, Rapp. Amministrativo del Comune di Druento/ L'Arch. Calosso, Tecnico del Gruppo Nord e del Comune di Borgaro/ L'Ing. Camoletto, Tecnico di Chieri/ Il Sindaco di Baldissero/ Il Segretario Comunale di Baldissero/ Il Sindaco di Moncalieri/ L'Arch. Vaudetti, Tecnico del Gruppo Sud e del Comune di Moncalieri/ L'Ing. Pratesi, Tecnico dei Comuni di Cambiano, Pecetto e Nichelino/ Il Tecnico Comunale di Cambiano/ L' Assessore Delegato del Comune di Nichelino/ Il Dott.



Lavoro, a sua volta articolata in due periodi e punto B) Riunioni delle Commissioni. Di seguito un estratto della Relazione:

A-PROPOSTA DI  
PROGRAMMA DI LAVORO

Primo periodo

- 1) Raccolta dei dati statistici reperibili presso l'IRES (demografia, Agricoltura, Industria, Commercio, Ubicazione delle nuove industrie, situazione economico-sociale del territorio);
- 2) Indagine sintetiche:
  - a) Sullo sviluppo edilizio residenziale e industriale dal 1951 ad oggi e sulla consistenza ed efficienza;
  - b) Sulla Consistenza ed efficienza degli impianti fisici (distribuzione dell'acqua potabile, fognature, gas e metano, illuminazione pubblica, linee elettriche e telefoniche);
  - c) Sulla consistenza ed efficienza degli impianti

mobili (trasporti);

- d) Sulla consistenza ed efficienza delle attrezzature collettive (uffici municipali, scuole di vario grado, chiese, sporti e divertimenti, mercati, altri edifici pubblici);
  - e) Sul traffico e sulle relazioni tra i Comuni e Torino;
- 3) Richiamo ai vari Comuni nei riguardi e in rapporto ai loro Piani Regolatori e programmi di fabbricazione perché informino gli stessi all'indirizzo che sarà determinato al piano intercomunale e provvedano a comunicare alla Commissione di studio la documentazione relativa
  - 4) Messa a punto della cartografia (...)
- Secondo periodo:
- 5) Sintesi grafica dei dati statistici di cui ai punti (1) e (2);
  - 6) Esame dei problemi

---

Catarsi, Sindaco di Collegno/ L' Ing. Manfredi, Tecnico dei Comuni di Collegno e Grugliasco/ Il Vice Sindaco di Leyni/ L'Arch. Lusso, Tecnico di Caselle e di Leyni/ L'Ing. Todros, Tecnico del Comune di Venaria/ Il Sindaco di Caselle/ Il Sindaco di Grugliasco/ Il Geom. Bonadies, Tecnico Comunale di Grugliasco/ Il Sindaco di Alpignano/ Il Segretario Comunale di Beinasco/ Il Sindaco di Pianezza/ Il Sindaco di Rivalta/ Il Geom. Della Valle, Tecnico di Rivalta/ L'Ing. Filippi, Rapp. Amm. Del Comune di Rivoli/ Il Dott. Favetto della Div. VIII Amm. LL.PP.

- prospettati dalla Provincia, dai singoli Comuni o da altri Enti; da parte della Commissione di Studio (consulenza e problematica intercomunale);
- 7) Riunione dei Sindaci presso il Comune di Torino o il Comune capogruppo per la discussione dei problemi concernenti i diversi gruppi di Comuni, con la partecipazione dei tecnici designati per i 4 Gruppi nella Commissione di studio;
  - 8) Elaborazione dei grafici sulla deduzione delle indagini;
  - 9) Impostazione e stesura del Piano Intercomunale.
- Piano Intercomunale;
  - c) Destinazione funzionale del territorio dei Comuni (nuove zone residenziali, industriali, zone di interesse panoramico, ricreativo e turistico);
  - d) Rete principale della circolazione comunale nei riguardi dei collegamenti intercomunali;
  - e) Reperimento delle aree da destinare ai servizi generali in funzione intercomunale;
  - f) Proposte per l'attuazione e il finanziamento del Piano.

#### B-PROPOSTA DI PROGRAMMA DI LAVORO

La Commissione di Studio stabilirà la frequenza e l'ordine delle riunioni per la discussione dei seguenti elementi fondamentali del Piano:

- a) Grandi comunicazioni interregionali ed interne;
- b) Economia attuale e prospettive sulla probabile economia futura del territorio del

L'Ufficio ha il compito di tenere le relazioni con i rappresentanti delle Amministrazioni, quando sarà presentato il piano oppure sarà ritenuto opportuno si riunirà la Commissione Generale. Dalla presentazione di questo documento possiamo notare una certa volontà nel voler portare avanti il Piano, nell'investire in esso tempo e risorse, nonostante il lungo periodo di inattività.

Dopo l'esposizione della relazione di Anselmetti viene ribadita la necessaria collaborazione tra enti. Il piano Intercomunale non vuole

essere un mosaico di singoli piani, ma porsi in posizione intermedia tra un piano Territoriale e un Piano Regolatore Generale e questo comporta che ciascun Comune dovrà apportare il suo contributo «che può essere a vantaggio e può rappresentare qualche sacrificio<sup>59</sup>».

L'ingegnere Todros di Venaria mette in evidenza che dall'inizio dei colloqui con gli Amministratori, nel 1951, sono trascorsi otto anni. In questi anni si sono chiariti alcuni punti in materia urbanistica e ci si trova nella condizione di poter riprendere il lavoro, da dove si è fermato, con maggiore consapevolezza, ma è innegabile che la situazione degli insediamenti è cambiata e progredita. Inoltre «I Congressi di urbanistica hanno dimostrato come si sia ancora lontani da una chiara e precisa interpretazione della legge urbanistica e del contenuto che deve avere la pianificazione a tutti i livelli, dal minimo P.R.G. al più alto Piano Intercomunale.<sup>60</sup>» Per questo motivo «si deve cercare di analizzare [...] quali siano i limiti dei piani e delle attività comunali, per non interferire

nelle singole autonomie, e nello stesso tempo coordinare il lavoro.<sup>61</sup> Si prospetta la fine del piano se questo non sarà in grado di individuare delle azioni operative effettivamente realizzabili, poiché quando ogni Comune andrà a deliberare per la sua adozione, se questo non sarà condiviso, non ci sarà l'obbligo di applicazione.

L'ingegner Manfredi, inoltre, presenta alla Commissione un documento promosso dai Comuni di Alpignano, Collegno, Grugliasco e Venaria nel quale propongono «la costituzione di due uffici a disposizione della commissione generale, uno per la redazione della parte grafica [...] l'altro per la consulenza amministrativa e giuridica, oltre la nomina di professionisti consulenti per le seguenti branche: economia: industria e agricoltura / statistica economica/ servizi sociali: lavoro, sanità, istruzione/ servizi tecnici: trasporti, utenze/ relazioni amministrative<sup>62</sup>» e riunioni mensili della Commissione Generale. I Comuni chiedono supporto per comprendere a fondo il linguaggio giuridico e la burocrazia

---

59 Ing. Bardelli, estratto del verbale *Piano Regolatore Intercomunale, Commissione Generale*, riunione del 30 giugno 1959, p.6.

60 Ing. Todros, *ivi*, p.10.

61 Ing. Manfredi, *ivi*, p.14.

62 Proposta per l'impostazione degli studi per il piano regolatore intercomunale presentata alla Commissione Generale nella seduta del 30 giugno 1959, presentata dai Comuni di Alpignano, Collegno, Grugliasco e Venaria, copia conservata presso l'archivio dell'ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

che deriva dalla formulazione dei piani. Nella plenaria seguente, tenutasi il 24 luglio, la proposta dei Comuni verrà accolta, stabilendo almeno una riunione al mese della Commissione e specificando che «Una serie complessa di studi sui problemi economico-sociali [...] è stata concordata tra l'Architetto coordinatore dell'ufficio (Vigliano) e il Direttore dell'IRES, Prof. Lombardini<sup>63</sup>».

La tematica centrale che emerge da quasi tutti gli interventi dei presenti è il vantaggio che in generale, il Piano intercomunale, può avere sul particolare, su i singoli piani regolatori.

Come abbiamo visto precedentemente, mentre il Piano Intercomunale era silente i singoli Comuni avevano continuato ad espandersi e a predisporre una loro organizzazione, «Esistono [...] dei PRG singoli che sono frutto di studi non indifferenti, per i quali è stato radunato molto materiale; che se ne fa? Si è partiti dal particolare per giungere al generale, mentre forse sarebbe stato meglio partire da uno schema generale per giungere al particolare.<sup>64</sup>» Ma questi singoli apporti possono essere di grande

aiuto se si accetta, di comune accordo, di tralasciare i singoli interessi e avviene un passaggio da un'ottica individualistica ad una collettivistica.

Emerge una insoddisfazione per il tempo perso e una certa ristrettezza dei tempi in cui si auspica di poter vedere qualcosa di concreto: cartografie e proposte da sottoporre ai Consigli comunali, forti dei nuovi strumenti teorici sviluppati negli ultimi dieci anni che possono permettere di «realizzare quest'opera che è né tanto semplice né tanto modesta<sup>65</sup>». In conclusione all'incontro vengono stabilite le prossime riunioni, possibilmente frequenti e ravvicinate e i temi da trattare (punti A, B, C e D del programma di lavoro proposto dall'Ing. Anselmetti). Viene esposto il programma di studi affidato all'Ufficio preposto e all'IRES: il censimento delle attività industriali, il censimento delle industrie sorte *ex novo* o trasferite da altre località, le infrastrutture e i servizi pubblici costruiti dopo il 1951, la struttura geomorfica dei terreni e l'analisi della struttura demografica. Con l'intenzione futura di approfondire anche l'aspetto della domanda

---

<sup>63</sup> Ing. Anselmetti, estratto del verbale *Piano Regolatore Intercomunale, Commissione Generale*, riunione del 24 luglio 1959, p.4.

<sup>64</sup> Sindaco di Moncalieri, estratto del verbale *Piano Regolatore Intercomunale, Commissione Generale*, riunione del 30 giugno 1959, p.21.

<sup>65</sup> Sindaco di Collegno, estratto del verbale della riunione del 30 giugno 1959, p.26.



degli alloggi e le relazioni tra sviluppo edilizio e costo dei terreni.

Alcuni rappresentanti dei Comuni, osservando alcune dinamiche che si stanno svolgendo nei loro territori sono sempre più convinti che “la prosperità” di un Comune sia strettamente connessa con la possibilità di ospitare nuovi insediamenti industriali sul territorio, in modo da poter aumentare la popolazione residenze e la produzione in loco indipendente da Torino, che rimane però il centro di attrazione poiché in quel momento è l’unico Comune che ha una potenza economica e una struttura organizzata tale da poter gestire come capofila questa “spartizione della crescita”.

Nelle successive riunioni<sup>66</sup> vengono esposti alcuni dati riassuntivi Comune per Comune: aumento popolazione, importanza dell’industria e numero di addetti nel settore, indice di commercialità, connessioni con Torino, direttrici principali, problemi e norme tecniche del regolamento edilizio. Davanti ad un’enorme quantità di dati che si inizia ad avere a disposizione è lecito chiedersi come questi si possano sintetizzare e poi effettivamente tradurre nel piano e soprattutto se non si siano tralasciate alcune tematiche. L’ing.

Manfredi, tecnico nominato da Collegno e Grugliasco, porta come esempio la tematica dei passaggi delle proprietà dei terreni agricoli e la disoccupazione latente nel settore primario. *«Ora, proprio di fronte ad un fenomeno così rilevante di trasferimenti di popolazioni, ci si deve chiedere: una cosa così importante è stata rilevata? In che modo? E a che cosa ci serve agli effetti del piano intercomunale? [...] L’industria ha avuto un incremento; vi sono nuovi edifici industriali, vi è un aumento nella forza motrice. Questa indicazione è una cosa che ci interessa?»<sup>67</sup>.*

Questo primo e lungo periodo di indagine che comprende gli anni dal 1951 sino al 1959 subirà una netta accelerazione con l’inizio degli anni Sessanta.

### **03.2.4 Fase 03: 1960-1963: la presentazione del PRIT**

Con l’inizio degli anni Sessanta la provincia di Torino entra nel periodo di massima espansione e decentralizzazione industriale, un fenomeno quasi incontrollato e il piano intercomunale che più che mai sembra necessario per dare un ordine agli aggregati di nuova formazione tarda ad arrivare. Tra il maggio del

---

66 29 settembre 1959 e 10 novembre 1959.

67 Ing. Todros, estratto del verbale della riunione del 10 novembre 1959, p.39.

1959 e il giugno del 1960, si tengono tre riunioni che si concludono con la seduta di Commissione Generale del 1 luglio 1960 che è dedicata all'illustrazione del primo schema di Piano Intercomunale, concernente la dislocazione delle zone destinate ad industrie, l'indicazione delle «Città satelliti» e dei «centri da integrarsi con nuove unità residenziali organiche» e la rete delle grandi comunicazioni, infatti questo schema di base si concentra nel delineare la struttura della rete viaria che rimarrà poi nel piano definitivo del 1964.<sup>68</sup>

Viene progettata per prima la rete viaria e in secondo luogo gli usi del suolo nelle aree che la rete lascia praticabili. Si può notare

come la proposta della viabilità non propone ancora la presenza della linea metropolitana<sup>69</sup>, ma si concentra principalmente su quei grandi collegamenti che si potranno percorrere su gomma. Torino è diventata il centro di produzione delle automobili e si pensa che questo sarà il mezzo principale con cui ci si sposterà nella quotidianità degli anni avvenire. L'automobile e il trasporto su gomma permette di poter immaginare il raggiungimento e persino la creazione di nuovi centri, superando quelli che erano stati creati dal sistema ferroviario. In questa prima bozza di piano ci si limita a trattare solo la parte piana del territorio<sup>70</sup>.

---

68 Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *op. cit.*, p.264.

Più nel dettaglio questo schema si articola in sei principali tipologie di intervento viario:

- 1) Sistema di strade attrezzate che raccordino tra loro le autostrade e le grandi strade confluenti a Torino
- 2) Un secondo sistema di strade che formano un secondo anello più vicino alle città
- 3) Assi attrezzati di penetrazione e di attraversamento veloce (in particolare i due previsti dal PRGC quello nord-sud e quello, sempre in direzione nord-sud, sul lato destro del fiume)
- 4) Strade di scorrimento ai centri abitati che ottimizzino i percorsi già esistenti
- 5) Strada pedemontana a ovest del territorio intercomunale
- 6) Assi di collegamento con le zone industriali

69 Riguardo la linea della metropolitana di Torino ci sono diversi documenti che analizzano in modo puntuale la tematica: es. *Lettera al Sindaco di Torino sulla "Metropolitana"* del Partito Comunista Italiano, Gruppo Consiliare del Comune di Torino dell'11 aprile 1964.

70 Sulla parte collinare si concentreranno venticinque riunioni tra il luglio del 1960 e il marzo del 1961. La componente geomorfologica della collina e i comuni che giacciono su di essa sono stati studiati con una trattazione a parte. Il documento "*Piano Regolatore Intercomunale di Torino, Schema di proposte formulate dalla Commissione di Studio per la parte collinare del territo-*

Nella relazione presentata alla commissione e riportata in "Atti e Rassegna Tecnica" numero 9 del settembre del 1962, Silvio Geuna<sup>71</sup>, Assessore al Coordinamento Urbanistico e presidente della Commissione Generale, fa un parallelismo tra il piano intercomunale e l'enciclica "Mater et Magistra" di papa Giovanni XXIII. L'enciclica e il piano intercomunale si incontrano perseguendo alcuni valori quali: l'accessibilità dei beni e dei servizi al maggiore numero di cittadini, l'eliminazione degli squilibri tra i settori dell'agricoltura, dell'industria e dei servizi e la preparazione di un avvenire migliore per le generazioni future.

Il progresso sociale deve accompagnarsi allo sviluppo economico dei comuni, in modo da attenuare gli squilibri presenti, in un'ottica per cui il raggiungimento dell'equilibrio nella società contemporanea si ottiene con l'incontro tra un'esigenza di collaborazione di individui e di gruppi, e un'azione celere e di coordinamento da parte del potere pubblico.

La riorganizzazione delle risorse

offerte dal mutamento della città, dal dopoguerra al *boom* passa attraverso un nuovo rapporto tra pubblico e privato. «Strumento principe di questo nuovo rapporto è la qualità del territorio offerto dal mercato imprenditoriale, sia come servizi offerti (le reti di trasporto), sia con l'attenzione posta nel preservare l'identità culturale dei luoghi (ruolo del verde e della qualità architettonica dei manufatti)<sup>72</sup>». Così il coordinamento per la creazione di nuove infrastrutture di trasporto diventa incentivo per lo sviluppo dei privati. Si deve:

- Decentrare e sviluppare in modo organico la popolazione, gli insediamenti produttivi e i servizi
- Organizzare e incanalare sulla base di un progetto di decentramento industriale
- Salvaguardare dalla cementificazione la collina torinese

Dopo Geuna, relaziona Vigliano, che ribadisce la concezione che si è andata a definire del piano intercomunale, dopo molte discussioni sui limiti e sui dubbi che lasciava l'interpretazione dell'art.12 della Legge Urbanistica, ovvero che esso sia lo strumento intermedio che va a collocarsi tra il

---

rio del PRI, marzo 1961" tratta più approfonditamente la vicenda.

71 Silvio Geuna (1909-1998) giornalista e politico, è stato deputato all'Assemblea costituente e alla Camera, ha svolto numerosi incarichi politici anche presso il Comune di Torino dal 1956 al 1975. È stato consigliere e Assessore al Coordinamento Urbanistico della Città di Torino. Cattolico liberale è considerato uno dei fondatori della Democrazia Cristiana in Piemonte.

72 Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *op. cit.*, p.265.

piano territoriale e quello generale.  
«Questa proposizione implica che il piano debba fornire poche indicazioni essenziali domandando ogni successiva esatta determinazione ai piani regolatori generali dei singoli comuni<sup>73</sup>» La nuova data che viene fissata per la consegna del PRI è giugno 1962, mese in cui molti comuni della cintura sono tenuti a consegnare e attuare il proprio piano regolatore.

Sulla Gazzetta Ufficiale numero 151 di giugno del 1960 viene pubblicato il Decreto Ministeriale del 24 marzo, nel quale vengono elencati i Comuni che sono tenuti alla adozione del PRGC entro due anni. Tra questi: Alpignano, Baldissero, Beinasco, Borgaro, Cambiano, Caselle, Druento, Grugliasco, Leynì, Nichelino, Orbassano, Pecetto, Pianezza, Pino,

Rivalta, Rivoli, San Mauro, Settimo, Trofarello e Venaria, Di conseguenza i Comuni con Piano Regolatore approvato sono Torino (1959) e Collegno (1956 con riesame del 1959<sup>74</sup>. Il fatto che i piani regolatori comunali siano completati diventa importante al fine della restituzione finale del piano perché si pensa di restituire l'elaborato grafico e normativo «quando i Comuni avranno puntualizzato i principali contenuti nei rispettivi PRGC<sup>75</sup>»

Più che una forma intermedia tra il piano comunale e quello territoriale, con terminologia più attuale, ad avviso di Vigliano impropria, «si potrebbe anche definirlo come strumento di transizione tra il piano della grande città, ampliamento di Torino, e il piano della città-regione» Quello che si vuole è proporre un

---

73 Giampiero Vigliano, *Prospettive di sviluppo territoriale del Piano Intercomunale di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962, p.265.

74 *Ibidem*. 7 Comuni su 24 hanno un regolamento Edilizio compilato e conforme alla Legge Urbanistica del 1942: Druento, Nichelino, Pino, San Mauro, Orbassano, Collegno e Moncalieri.

75 Giampiero Vigliano, *Prospettive di sviluppo territoriale del Piano Intercomunale di Torino*, op.cit., p.265

Il lavoro si dovrebbe svolgere in tre tempi:

1) i Comuni assumono le indicazioni fornite di massima dal PRI e le traducono nei propri piani regolatori generali precisandole

2) i Comuni provvedono, tramite commissione di studio e l'ufficio studi del piano intercomunale o mediante riunioni per settori di due o più comuni a coordinare i PRGC.

3) i Comuni elaborano i piani regolatori generali definitivi, contemporaneamente l'ufficio

studi del PRI rielabora la tavola del Piano intercomunale con le info dei PRGC.



piano attivo che, a differenza di uno tradizionale è flessibile che si adatta al divenire dettando le ipotesi di sviluppo futuro senza scendere troppo nei particolari, che rimangono ignoti.

### **I punti del piano e quattro scenari possibili**

*Quante sono le persone che con questo sviluppo economico è chiamato ad accogliere il territorio del PRI?* L'impostazione primaria del piano è basata in primo luogo su tre principali ipotesi di sviluppo demografico, a cui conseguono le quattro ipotesi di sviluppo urbanistico riguardanti la distribuzione della popolazione, degli insediamenti industriali delle attrezzature sociali e delle linee di collegamento.

Per il periodo 1961-1971 si sono formate le ipotesi:

a) del massimo

b) del minimo

c) della stazionarietà dello sviluppo.

L'incremento massimo della popolazione (a) per il 1970 è previsto arrivare fino a 3.324.088 abitanti, lo scenario minimo (b) invece, prevede un dato minimo di crescita di Torino con 1.123.000 abitanti nel 1970 a cui però fa riscontro un'esplosione demografica nella prima "cintura".

Tra le due stime si decide di assumere

un dato medio e si stimano **2.000.000 di abitanti per Torino** alla fine del decennio.

Il dato è puramente una stima, vista la velocità con cui l'industria cresce e i flussi migratori non è utile che il piano segni un tetto massimo di abitanti per ogni Comune, ma che ci sia una distribuzione razionale, basata su una scelta collettiva, di questi.

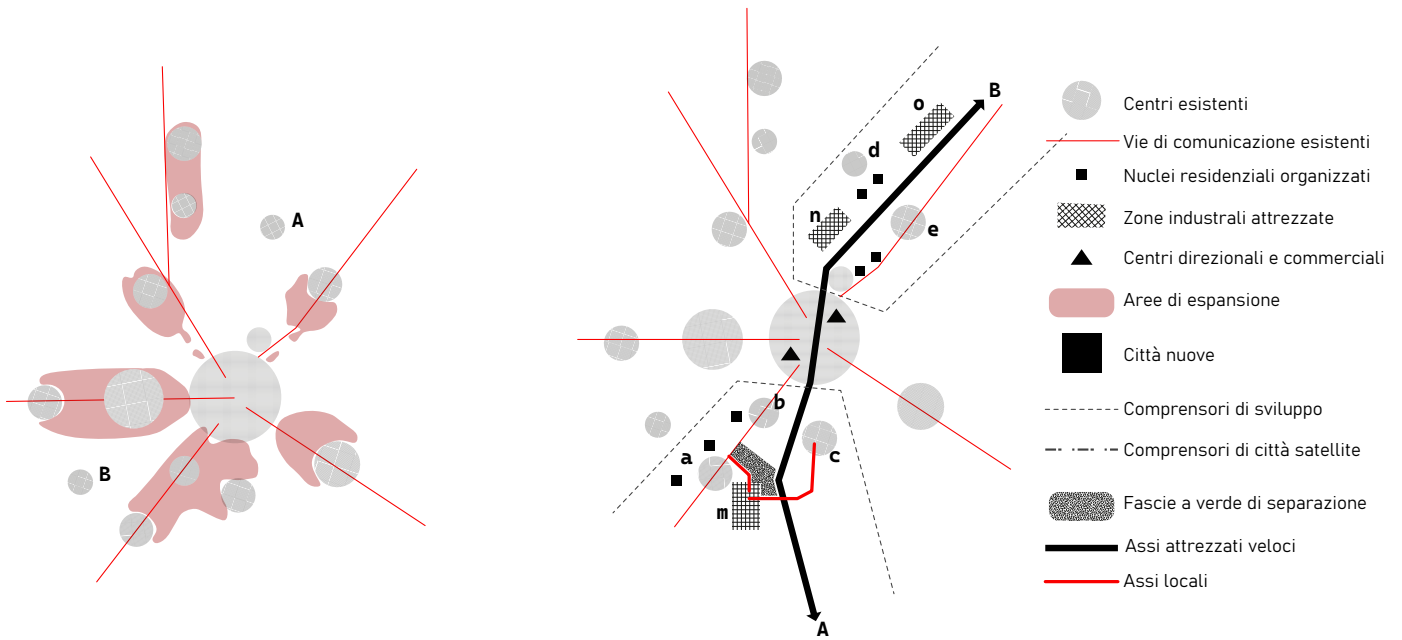
Data la stima degli abitanti, si prospettano quattro alternative possibili:

- 1) Attribuire ad ogni Comune una quota di popolazione ottimale alle sue risorse, alle sue potenzialità, ai suoi servizi
- 2) Creare direttrici fondamentali di sviluppo
- 3) Creare nuovi poli complementari al polo torinese troppo congestionato
- 4) Ipotizzare una città satellite sul modello francese o inglese a 30/40 km da Torino in grado di assorbire lo sviluppo futuro.<sup>76</sup>

---

76 Elisabetta Serra, *Le vicende del piano*, in *op. cit.*, p.263.

# Proposta di quattro modalità di sviluppo

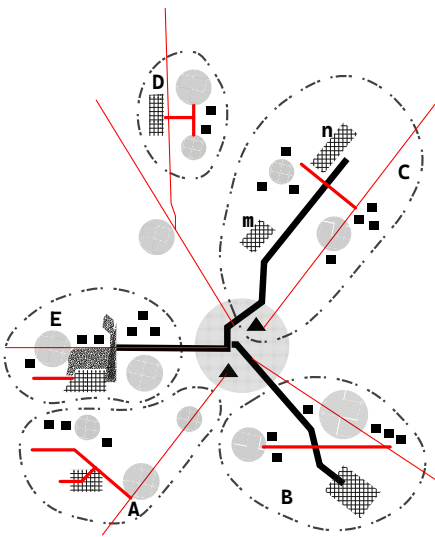


## 1\_ Sviluppo spontaneo dei centri abitati esistenti.

L'attrazione reciproca dei centri abitati esistenti determina l'espansione dei medesimi secondo direttrici che corrispondono principalmente alle linee delle comunicazioni stradali e ferroviarie esistenti. I centri abitati A e B, estranei a queste linee, hanno scarse probabilità di partecipare al processo di sviluppo del territorio, a meno che non si formino nuove infrastrutture che contribuiscano ad allacciarli rapidamente con altri centri e, soprattutto, con la grande città

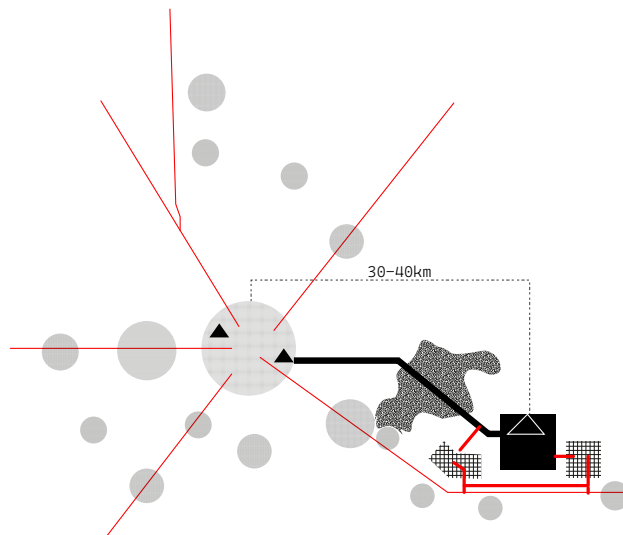
## 2\_ Sviluppo lineare, per formazione di nuovi centri residenziali e industriali

Lo sviluppo della città è imperniato su alcune predefinite direttrici, assumeranno nello stato finale del Piano il carattere di "centri satelliti" della città. Il loro sviluppo avverrà per "nuclei organizzati". le zone industriali attrezzate m, n, o, contribuiranno a renderli autosufficienti. L'arteria AB, qualificabile come autostrada urbana, faciliterà i collegamenti tra i "centri satelliti" e i centri, direzionali commerciali della città; essa dovrà preferibilmente essere affiancata da una linea ferroviaria veloce in sede propria per i collegamenti tra centro e centro e tra le residenze e le zone industriali. Gli altri centri, che non fanno parte dei comprensori di sviluppo, dovranno formare oggetto principalmente di ristrutturazione urbanistica.



## 3\_ Sviluppo per "città satelliti"

I comprensori A, B, C, D, E; individuano, ciascuno una "città satellite", formata dall' ampliamento per "nuclei organizzati" di centri abitati esistenti e con la riorganizzazione urbanistica di questi ultimi e delle zone compromesse. Nel comprensorio C le zone industriali m e n servono, in parte, le zone residenziali della città. Le linee di comunicazione stradale dei comprensori B, C, E, sono collegate tra loro e con i centri direzionali e commerciali mediante arterie attrezzate e un semi-anello, pure attrezzato, interno alla città.



## 4\_ Sviluppo per "città nuova"

Lo sviluppo della grande città e dei centri limitrofi viene in massima parte assorbito da una nuova città ubicata a 30/40 km da quella esistente, completamente organizzata e dotata di attrezzature capaci di soddisfare le esigenze della popolazione che dovrà insediarsi.

**Fig.3.11:** Quattro soluzioni teoriche e possibili modalità di sviluppo urbano, rielaborazione personale dello schema di Giampiero Vigliano in "Atti e Rassegna Tecnica", settembre 1962, a.16, n.9, p. 279

La prima e la quarta ipotesi vengono subito scartate e vengono prese in considerazione le intermedie.

La seconda ipotesi presenta lo svantaggio di doversi inserire in una visione intercomunale, ma si potrebbe certamente attuare su tre direttici di sviluppo regionale<sup>77</sup>, viene però infine scartata perché «non confacente al ristretto ambito del territorio del PRI».

Per quanto riguarda la terza ipotesi, essa si può declinare, secondo Vigliano in due modalità differenti. La prima, su modello inglese, prevede la creazione di nuove città autonome di circa 20.000 – 80.000 abitanti, la seconda invece mira a potenziare i centri già esistenti che hanno le caratteristiche di centri satelliti. Si esclude tra le due variabili la prima, per ragioni di carattere sociale<sup>78</sup> ed economiche. Con il potenziamento dei centri esistenti si pensa di poter «favorire l'integrazione della popolazione immigrata con quella locale, utilizzare, per quanto e dove possibile, le attrezzature e i servizi di cui già si dispone e consentire, con la creazione di nuovi posti lavoro, l'impiego in loco della popolazione

residente nei singoli Comuni»<sup>79</sup> non più costretta a spostarsi verso la città, azione che rende i Comuni di appartenenza dei comuni-dormitorio.

*«L'integrazione dei centri esistenti dovrebbe avvenire in modo razionale, ossia da un lato mediante la ristrutturazione, da graduarsi nel tempo, dei vecchi centri e di quelle parti dell'abitato di spontanea formazione che hanno i difetti tipici della periferia urbana (rete viaria disorganica, insufficienza di servizi e di attrezzature, disordine edilizio etc.), dall'altro mediante l'aggiunta di nuclei edilizi o addirittura di quartieri organici, definiti di larga massima nello schema dei singoli piani regolatori generali.<sup>80</sup>»*

I Comuni possiedono vaste aree libere attorno ai propri nuclei storici, ed è dove è presente il vuoto o, meglio, in quelle aree che iniziano a definirsi come “aree rurali di trasformazione” che si prospetta nascere “la città del domani”. Ad ogni Comune spetta il compito di segnalare nel proprio piano regolatore quali sono queste aree rurali sulle quali possono sorgere i quartieri residenziali.

---

77 A Nord-Est lungo la linea del Po Chivasso- Casale, a sud sulla direttrice di Carmagnola e a sud -est sulla direttrice della progettata autostrada per Piacenza.

78 Giampiero Vigliano sostiene che la creazione di nuovi centri abitati finì a sé stessi in Italia non abbia portato molti risultati degni di nota, primo fra tutti Falchera.

79 Giampiero Vigliano, *Prospettive di sviluppo territoriale del Piano Intercomunale di Torino*, Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962, p.285

80 *Ibidem*.

Si prevede per i Comuni della "cintura" una popolazione ideale non inferiore ai 6.000-8.000 abitanti, anche se alcuni centri hanno già le caratteristiche di città satelliti e si presentano come centri maggiori. Fino a quel momento, l'espansione di Torino e dei Comuni contermini è stata caratterizzata dalla "continuità urbana" «determinando quello sviluppo tentacolare che rappresenta il presupposto principale alla formazione della macchia d'olio(Fig.3.6)<sup>81</sup>».

Residenze e industrie si sono addossate le une sulle altre o alternate su alcuni assi principali.

- Verso ovest, sull'asse di corso Francia e della Statale 25, da Torino a Rivoli, nei territori di Torino, Collegno, Grugliasco e Rivoli
- Verso sud-ovest, sull'asse della strada provinciale Torino-Beinasco e, recentemente, in territorio di Orbassano-Rivalta fino ad Orbassano e oltre, verso Bruino;
- Sull'asse della via Nizza in Torino, via Sestriere in Moncalieri e della strada provinciale per Candiolo-None fin oltre il vecchio centro di Nichelino in direzione sud;
- Verso sud-est, sull'asse della

statale 29 da Moncalieri a Trofarello

- A nord-est, lungo la strada provinciale di San Mauro fino a San Mauro e oltre;
- a nord, lungo la strada provinciale di Leinì e a nord-est lungo quella per Venaria fino ad Altessano-Venaria

Si vede la necessità di rompere il tradizionale sistema di espansione "ad olio" lineare lungo le strade preesistenti, per questo si chiede ai Comuni l'impegno di aderire alla politica urbanistica intercomunale, favorendo una crescita del sistema edilizio più ordinato e nuclei abitati organici e sfavorendo, al contrario, «*il sorgere episodico della casa singola, sia essa una casa unifamiliare o il condominio, che è all'origine, principalmente, del farraginoso sviluppo dei guai di tutti i nostri centri abitati, dal più piccolo al più grande*<sup>82</sup>».

Procedendo all'ampliamento dei centri per nuclei, ovvero aggiungendo zone agli agglomerati urbani, si prospetta l'attuazione dei risultati attesi, con uno sfruttamento più logico dei suoli, ottenendo servizi, attrezzature e aree verdi che tendono a migliorare le condizioni di vita dell'uomo negli insediamenti

---

81 *Ibidem.*

82 Giampiero Vigliano, *Prospettive di sviluppo territoriale del Piano Intercomunale di Torino*, op.cit., p.286.



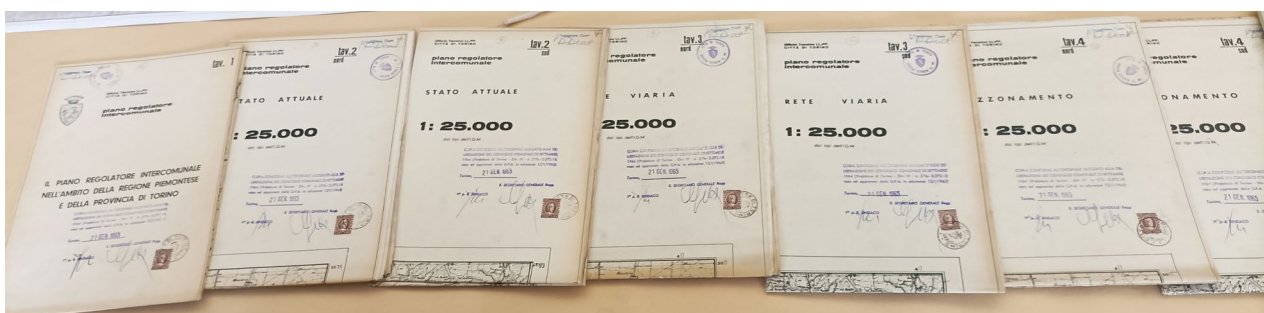
con compiacimento di tecnici e politici.

La fase che va dal 1960 al 1963 attraversa tantissimi cambiamenti riguardanti la disciplina urbanistica. Nel 1960 viene varato il codice dell'INU, Nel 1961 viene proposta la legge Zaccagni, l'anno seguente la proposta Sullo e viene emanata la legge del 18 aprile 1962 n. 167.

Nel 1963 viene presentato al Consiglio Comunale di Torino la proposta di Piano Intercomunale. Le tavole riassuntive prodotte sono tre: Stato attuale, Viabilità e Zonizzazione.

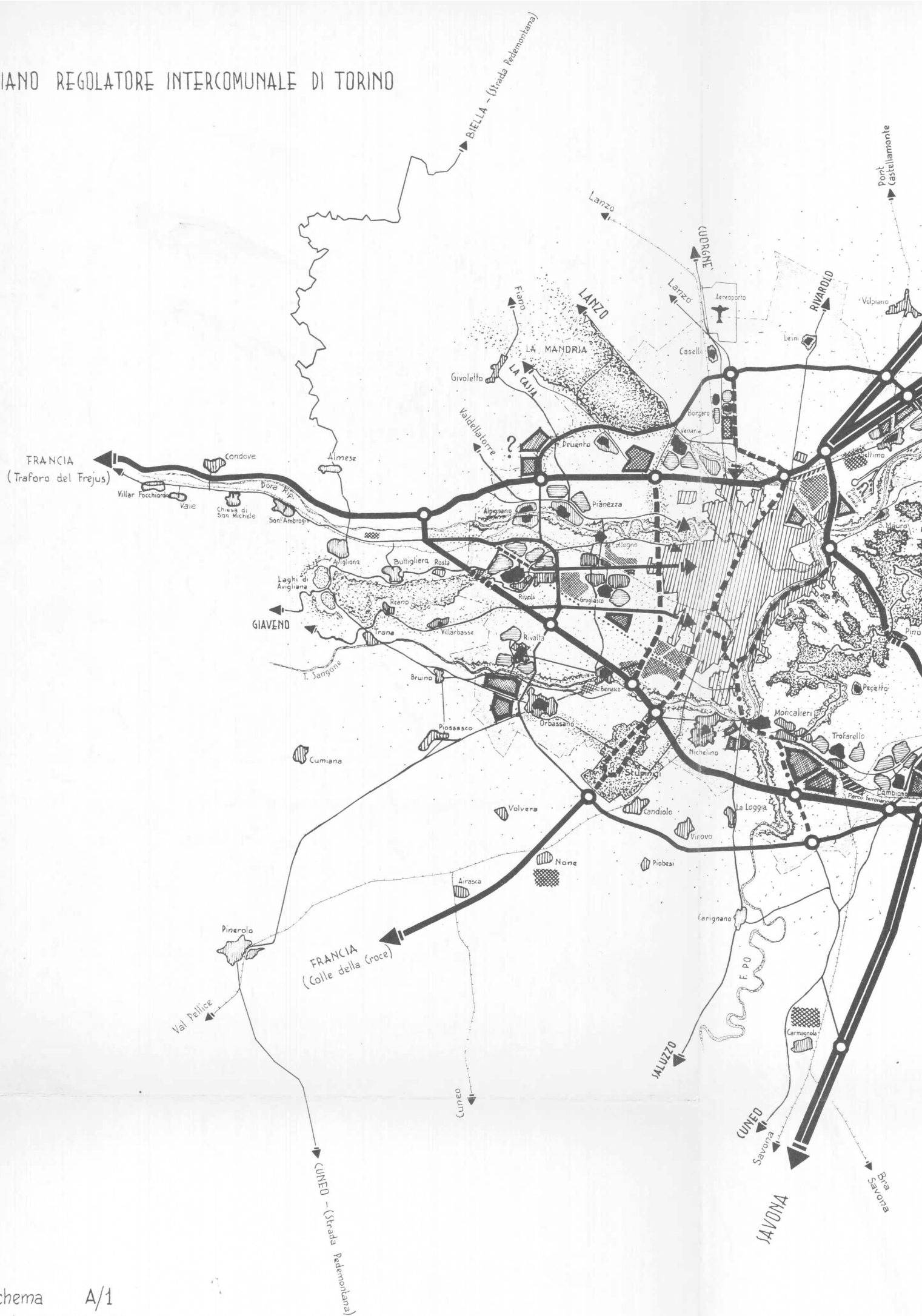


**Fig.3.12:** Stralcio di Tavola "Piano Regolatore Intercomunale", Azzonamento, tav.4 sud, 1964, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, essendo la cartografia rappresentata al 1:25.000 vi è una sola tavola che rappresenta l'intero territorio del PRIT, tutte le altre tavole presentate nel 1965 sono divise in tav.nord e tav.sud



**Fig.3.13:** Copia delle tavole del PRIT presentate al Comune di Grugliasco nel 1965, tavole. Stato Attuale, Viabilità e Azzonamento, Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

# PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE DI TORINO





## LEGENDA

### INDUSTRIA

- Zone esistenti o in formazione
- Zone proposte

### RESIDENZA:

- Vecchi nuclei dei Comuni del P.R.I.
- Zone residenziali attuali
- Nuclei residenziali proposti
- Zone a verde pubblico

### VIABILITA'

- Autostrade
- Strade tangenziali
- Assi attrezzati veloci
- Attraversamento nord-sud
- Strade di carattere intercomunale di interesse regionale
- Strade di carattere intercomunale di interesse locale
- Assi industriali

**Fig.3.14:** Tavola con schema per la viabilità del Piano Regolatore Intercomunale di Torino, schema A/1, giugno 1960, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: piano intercomunale, e presso Archivio Gramsci, Fipag, Fci-To, b.300.

Lo schema, presentato alla Commissione Generale nel luglio del 1960 riporta:

- 1) Sistema di strade attrezzate che raccordino tra loro le autostrade e le grandi strade confluenti a Torino
- 2) Un secondo sistema di strade che formano un secondo anello più vicino alle città
- 3) Assi attrezzati di penetrazione e di attraversamento veloce (in particolare i due previsti dal PRGC quello nord-sud e quello, sempre in direzione nord-sud, sul lato destro del fiume)
- 4) Strade di scorrimento ai centri abitati che ottimizzino i percorsi già esistenti
- 5) Strada pedemontana a ovest del territorio intercomunale
- 6) Assi di collegamento con le zone industriali



# torino

## piano regolatore

### intercomunale

La viabilità principale rimane quasi invariata rispetto allo schema di piano proposto nel 1960 ( Fig.4.13) compare invece la zonizzazione: oltre ai centri direzionali e gli aeroporti si delimitano e si propongono:

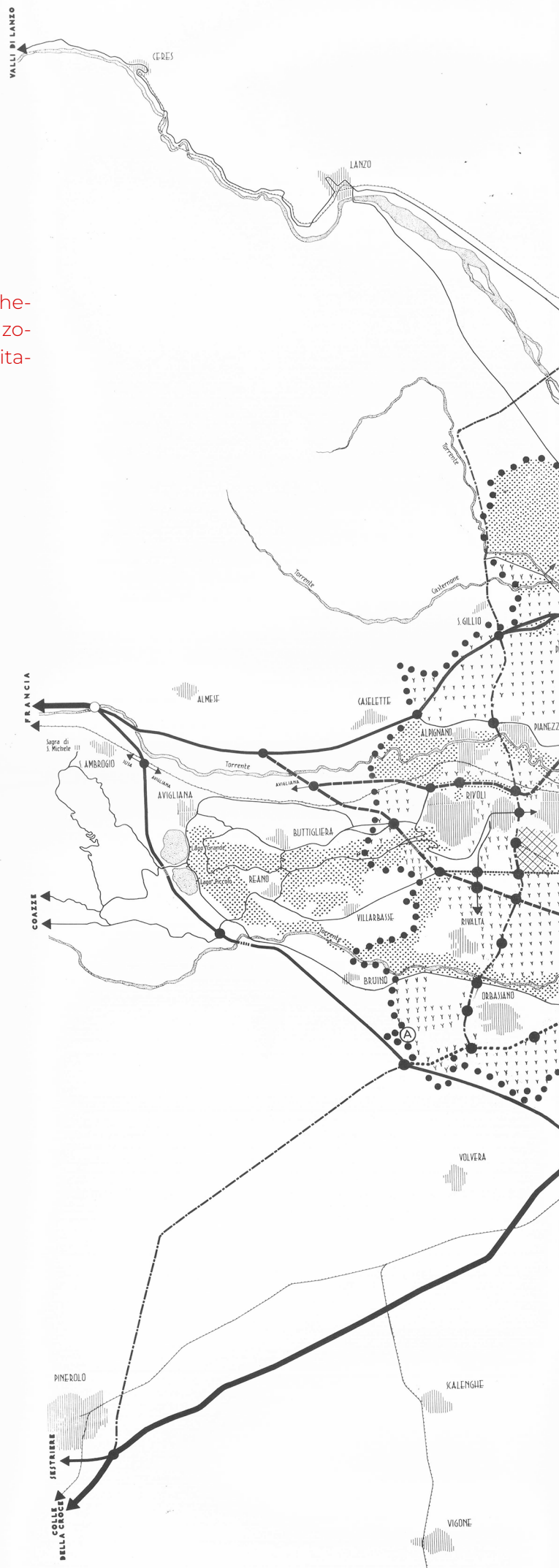
- 1) I limiti del costruito esistente nei Comuni, la "forma urbis"
- 2) Le zone industriali attrezzate
- 3) Le zone a verde pubblico attrezzato
- 4) Le zone rurali

Lo schema proposto viene rivisto sino al 1964

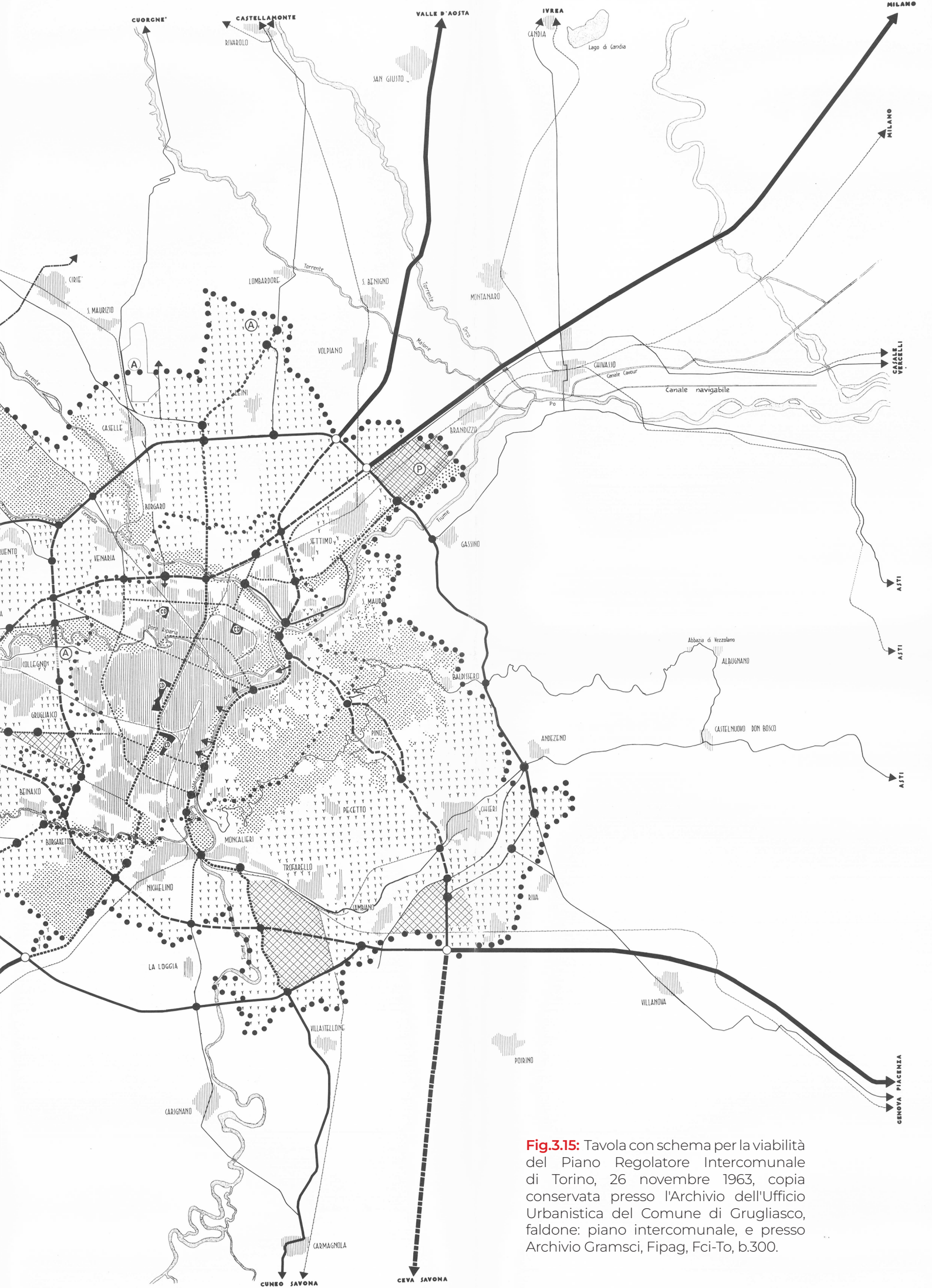
## 1:100.000



- AUTOSTRADE E STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE INTERNAZIONALE E NAZIONALE
- AUTOSTRADE IN PROGETTO
- STRADE ATTREZZATE DI RACCORDO LONTANO
- STRADE ATTREZZATE TANGENZIALI INTERNE
- STRADE ATTREZZATE DI PENETRAZIONE E DI ATTRAVERSAMENTO VELOCE
- ASSE DI COLLEGAMENTO FRA ZONE INDUSTRIALI
- STRADA DEDEMONTANA
- STRADE DI CARATTERE INTERCOMUNALE
- STRADE DI PENETRAZIONE E DI SCORRIMENTO AI CENTRI ABITATI
- FERROVIE
- "FORMA URBIS", DEI COMUNI
- ZONE INDUSTRIALI ATTREZZATE PROPOSTE
- ZONE A VERDE PUBBLICO ATTREZZATO
- ZONE RURALI
- CENTRI DIREZIONALI IN TORINO
- PORTO CANALE IN PREVISIONE
- AEROPORTI ESISTENTI O IN PROGETTO
- LIMITI TERRITORIALI DEL COMUNE DI TORINO







**Fig.3.15:** Tavola con schema per la viabilità del Piano Regolatore Intercomunale di Torino, 26 novembre 1963, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: piano intercomunale, e presso Archivio Gramsci, Fipag, Fci-To, b.300.

### 3.2.5 Fase 04: 1964-1968: l'opportunità mancata

Nel 1964 si presenta la versione definitiva del piano. Essa delimita, oltre che la struttura viaria, la localizzazione degli impianti produttivi e residenziali.

Il piano viene approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale il 23 settembre 1964.

Ad ogni Comune compreso nel PRI viene consegnato un fascicolo contenente:

1) Una copia autentica del testo "Disciplina dell'attività urbanistica ed edilizia nel quadro del Piano Regolatore Intercomunale",

2) Una copia autentica della "Relazione"

3) Una copia autentica degli elaborati grafici suddivisi in: Il Piano Regolatore intercomunale nell'ambito della Regione Piemontese e della Provincia di Torino, Stato attuale tav. Nord e tav. Sud, Rete Viaria tav. Nord e tav. Sud, Azzonamento tav. Nord e tav. Sud, una tavola per ogni Comune del PRI, Situazione degli acquedotti nei Comuni della "cintura" al 1 gennaio 1963, Situazione delle fognature nei Comuni della cintura al 1 gennaio

1963, Attrezzature sportive pubbliche o di uso pubblico nei comuni della cintura al 1 maggio 1963, Metodi di calcolo dello sviluppo della popolazione.

4) lettera del Sindaco di Torino in data 26 gennaio 1965

5) copia autentica domanda al Ministro LL.PP

6) copia prefettizia 15 gennaio 1965

7) copia autentica della deliberazione 23 settembre 1964 del Consiglio Comunale di Torino.<sup>83</sup>

Vengono approvati i piani regolatori dei singoli Comuni mancanti, (Borgaro, Alpignano, Collegno, Beinasco, Settimo, Venaria, Rivoli, Orbassano) che mostrano di non seguire le indicazioni appena fornite loro. Nel novembre del 1964 le elezioni amministrative a Torino segnano il definitivo punto di arrivo del piano intercomunale. Giovanni Astengo diventa Assessore all'Urbanistica e diventa il principale sostenitore della necessità di una revisione degli strumenti urbanistici in atto, tra cui anche il PRIT. Si è notato come nel 1967 vengono pubblicati alcuni articoli relativi al piano intercomunale,

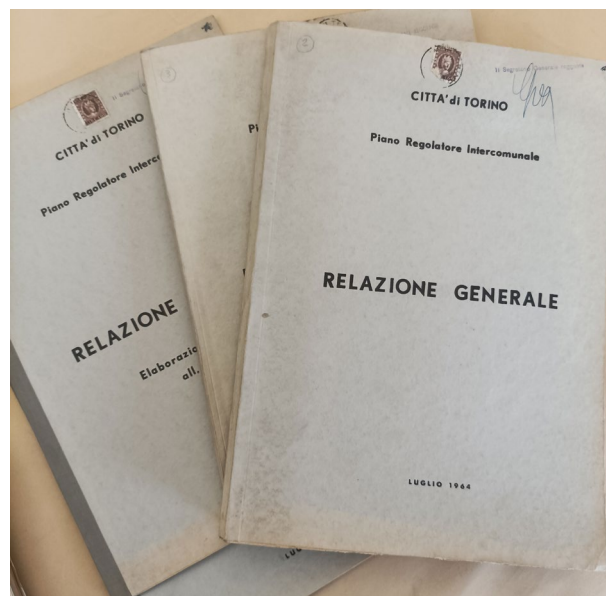
---

<sup>83</sup> Elenco dei documenti facenti parte della copia del Piano Regolatore Intercomunale, presso l'Archivio dell'ufficio urbanistica del Comune di Grugliasco.

tutti molto critici: analisi di un piano che aveva ormai dimostrato di non essere stato abbastanza incisivo. Dopo le voci del 1967 la vicenda del piano intercomunale di Torino si può ritenere conclusa, almeno sulla carta, Da Elisabetta Serra viene riportato che nel 1968 solo otto comuni su ventitrè lo avevano effettivamente approvato in consiglio comunale. Il fenomeno che in tutto questo processo non si è mai arrestato è quello dell'edificazione, principalmente per iniziativa privata. Nel 1968 la Corte costituzionale rivela «la contraddizione di fondo fra diritto della proprietà dei suoli, cui è conferito quasi per legge naturale la facoltà di edificare, e i vincoli al libero esercizio di tale facoltà.<sup>84</sup>» Si sentenzia che i vincoli erano da risarcire e che dovevano avere durata limitata. Da allora, l'elaborato, corredato da una ricca mole di studi paralleli e congruenti, giace da allora negli archivi municipali<sup>85</sup>.



**Fig.3.16:** foto dell'autrice, Manifesto di deposito degli atti del PRIT presso il Comune di Grugliasco, gennaio 1965, Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco



**Fig.3.17:** foto dell'autrice, Relazione generale e documenti ufficiali del PRIT depositati nel 1965 presso il Comune di Grugliasco

84 Raffaele Radicioni, relazione introduttiva in Gruppi Consigliari Regionale e Comunale PCI-Federazione Comunista di Torino, Convegno sul tema: "Vincoli o mani sulla città? Una nuova via per il governo del territorio", novembre 1982, pp.3-4.

85 Guido Morbelli, *Centro e Periferia*, in Valerio Castronovo (a cura di), *Torino fra ieri e oggi*, in *Storia illustrata di Torino*, vol. 8, collana "Il tempo e la città", Elio Sellino Editore, Milano, 1994. In tesi di Elena Greco, Tesi di Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 - 1985*, op.cit., p.142.

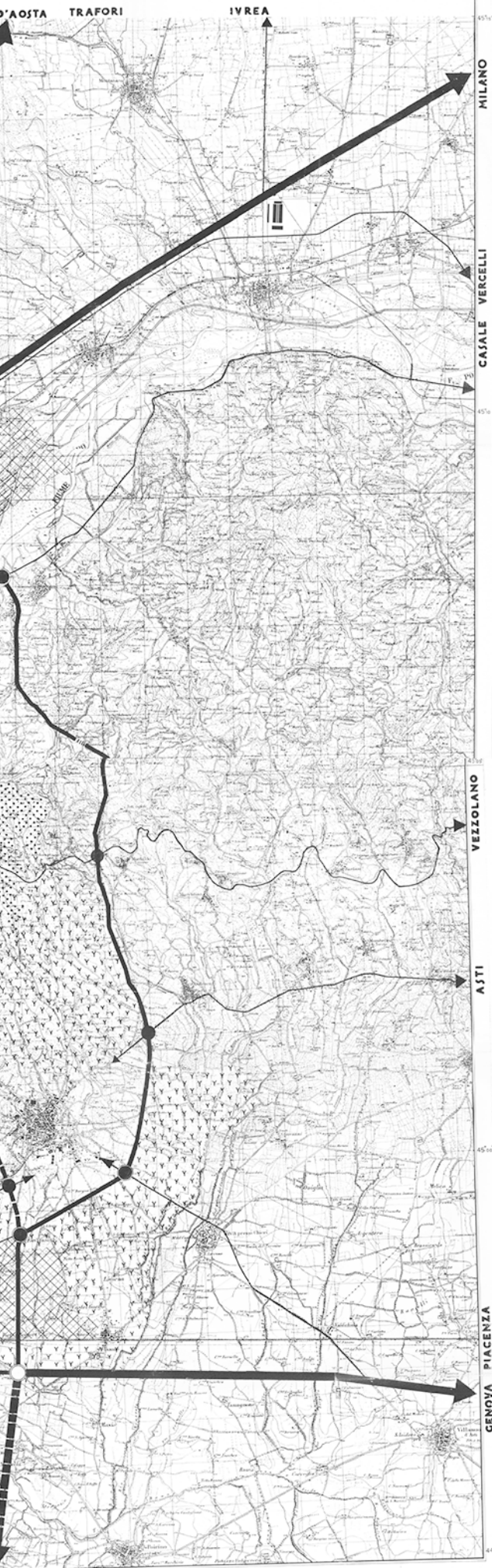


# piano regolatore interco











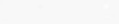
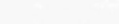


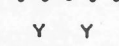
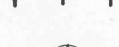



# Comunale



**Fig.3.18:** foto dell'autrice, Piano Regolatore Intercomunale di Torino, 1964?, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: piano intercomunale. Questa tavola presenta la legenda a parte rispetto alla tavola, è l'unica tavola in cui viene rappresentato l'intero territorio del PRIT a 1:25.000, grande formato. La tavola è stata scansionata in tre parti presso il Comune di Grugliasco e ricomposta in modo da restituire una copia il più fedele possibile a quella visionabile presso l'Archivio di Grugliasco.

## SCHEMA DI PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE

SCALA 1:25'000

-  AUTO/TRADE ESISTENTI E PROGETTATE
-  AUTO/TRADE IN PROGETTO
-  STRADE ATTREZZATE DI RACCORDO LONTANO
-  STRADE ATTREZZATE TANGENZIALI INTERNE
-  STRADE ATTREZZATE DI PENETRAZIONE E DI ATTRAVERFAMENTO VELOCE
-  STRADE DI PENETRAZIONE E DI SCORRIMENTO AI CENTRI ABITATI
-  STRADE DI CARATTERE INTERCOMUNALE
-  ASSE DI COLLEGAMENTO FRA ZONE INDUSTRIALI
-  STRADA PEDEMONTANA
-  ZONE INDUSTRIALI ATTREZZATE
-  ZONE A VERDE PUBBLICO ATTREZZATO
-  ZONE RURALI
-  CENTRI DIREZIONALI PREVISTI DAL P.R.G.C. DI TORINO
-  OSPEDALI IN PROGETTO
-  CAMPI DI AVIAZIONE ESISTENTI



torino

# piano regolatore intercomunale

1 : 50.000

LO SCHEMA DEL PRI  
nei confronti del PRGC di Torino

- +—+—+—+—+—+ autostrade e strade di grande comunicazione internazionale e nazionale
- +—+—+—+—+—+ autostrade in progetto
- +—+—+—+—+—+ strade attrezzate di raccordo lontano
- +—+—+—+—+—+ strade attrezzate tangenziali interne
- +—+—+—+—+—+ strade attrezzate di penetrazione e di attraversamento veloce
- +—+—+—+—+—+ strade di penetrazione e di scorrimento ai centri abitati
- +—+—+—+—+—+ strade di carattere intercomunale
- +—+—+—+—+—+ asse di collegamento fra zone industriali
- +—+—+—+—+—+ strada pedemontana
- +—+—+—+—+—+ zone industriali attrezzate
- +—+—+—+—+—+ zone a verde pubblico attrezzato
- +—+—+—+—+—+ zone rurali
- +—+—+—+—+—+ ospedali in progetto
- +—+—+—+—+—+ campi di aviazione esistenti
- +—+—+—+—+—+ zona destinata a verde agricolo
- +—+—+—+—+—+ servizi pubblici d'interesse urbano
- +—+—+—+—+—+ centri urbani a carattere differenziato
- +—+—+—+—+—+ verde pubblico d'interesse urbano
- +—+—+—+—+—+ zona per grande industria

PRGC di Torino

## COMUNE DI GRUGLIASCO

### TAV. n.1

Inserimento della grande viabilità nella  
viabilità del PRI

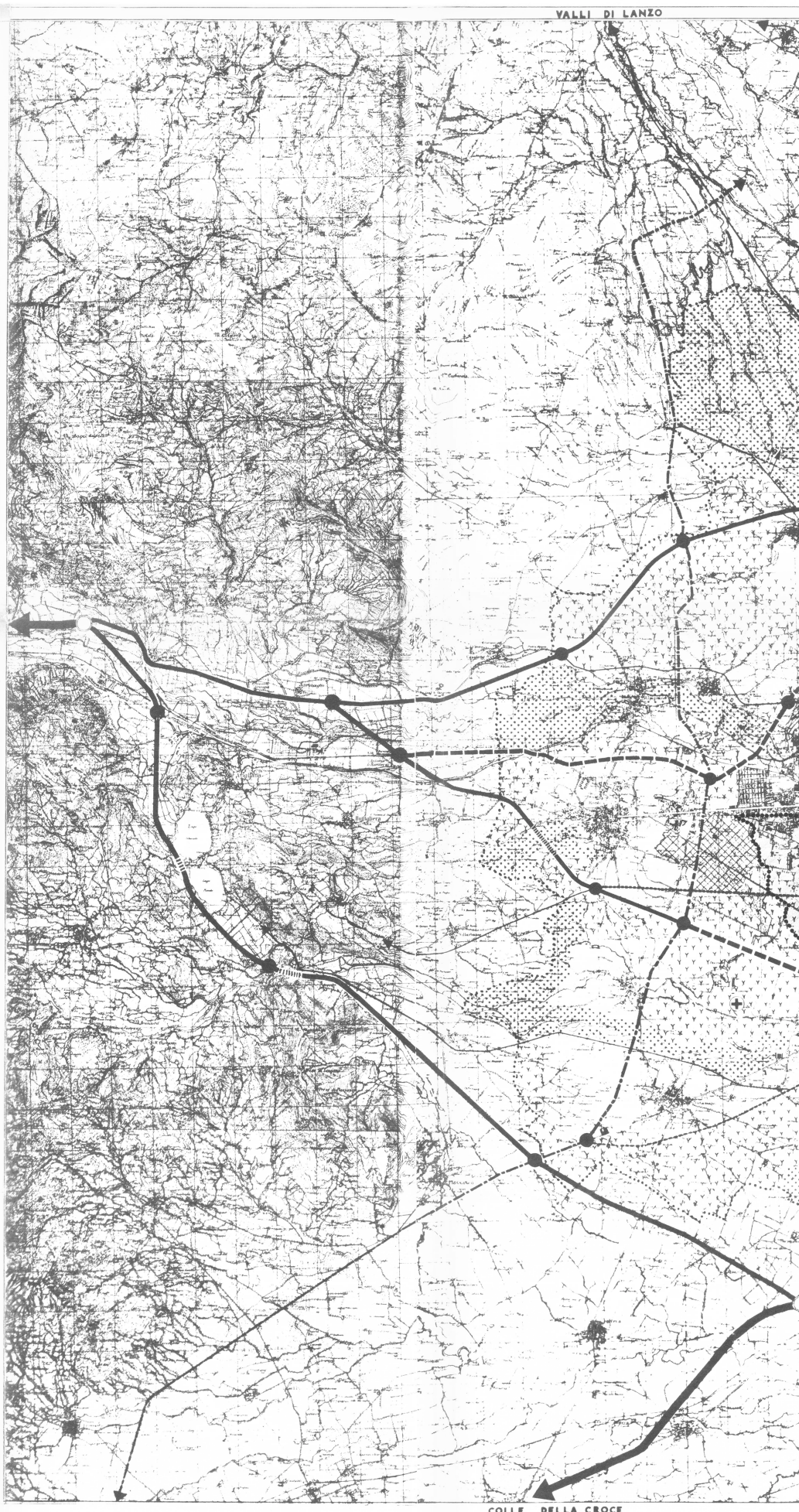
- ..... Limite del territorio del PRI
- +—+—+—+—+ Grande viabilità comunale
- +—+—+—+—+ Territorio del comune

IL SEGRETARIO CAPI

IL PROGETTISTA

IL SINDACO

DATA DI ADOZIONI 18.1.1967 - DELIBERA C.C. n° 13



**Fig.3.19:** Tavola "Lo schema del PRI nei confronti del PRGC di Torino", copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: piano intercomunale. Va evidenziato che questa tavola deve essere stata aggiunta in seguito rispetto al faldone del 1965, perchè in basso a sinistra presenta la data di approvazione nel 1967.





Dai documenti possiamo ritenere conclusa la vicenda del PRIT nel 1968, dopo questa data non ci saranno ulteriori modifiche. La versione "definitiva" che viene approvata in consiglio comunale è quella del 1964.



## IL PIANO INTERCOMUNALE TORINESE

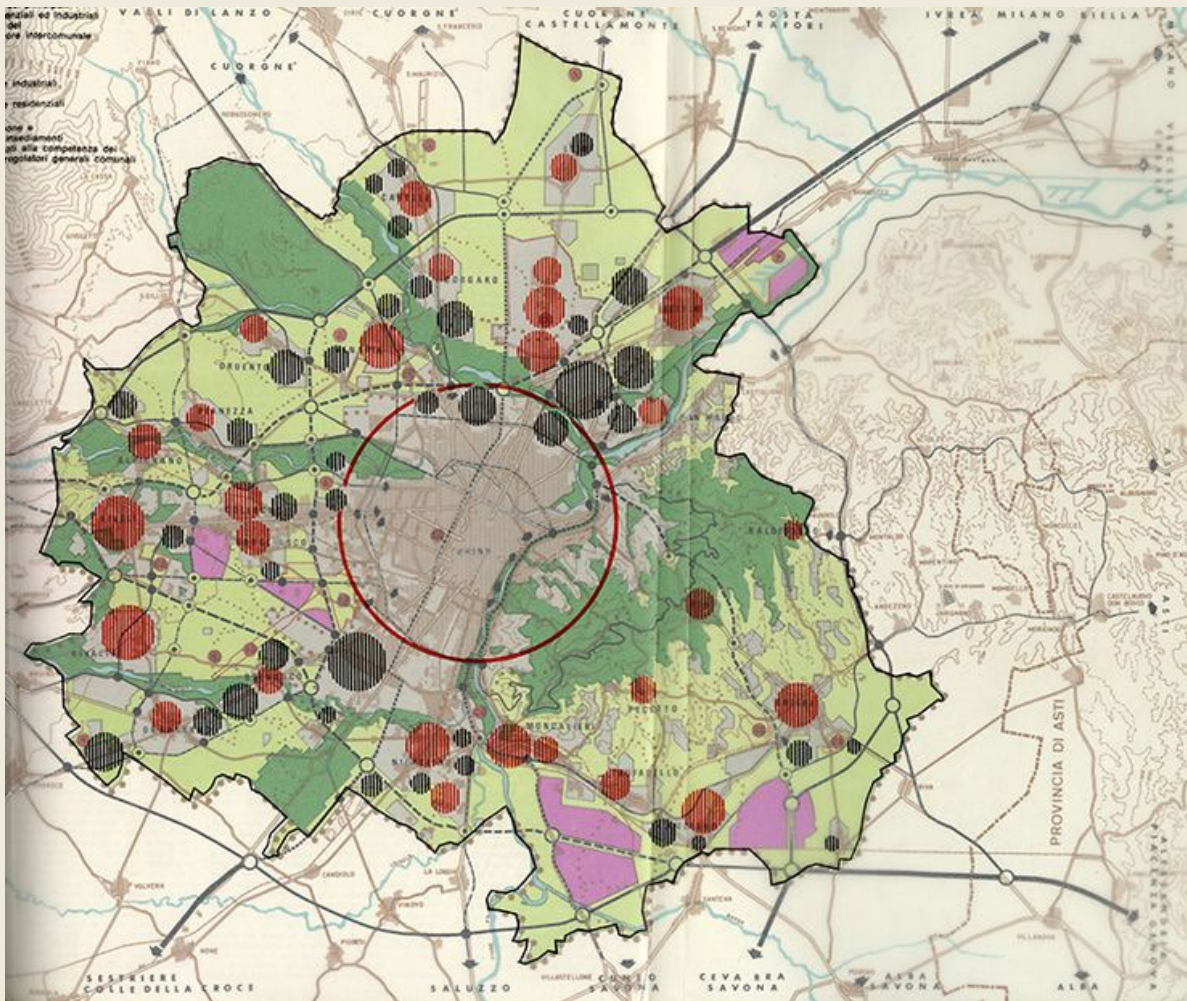
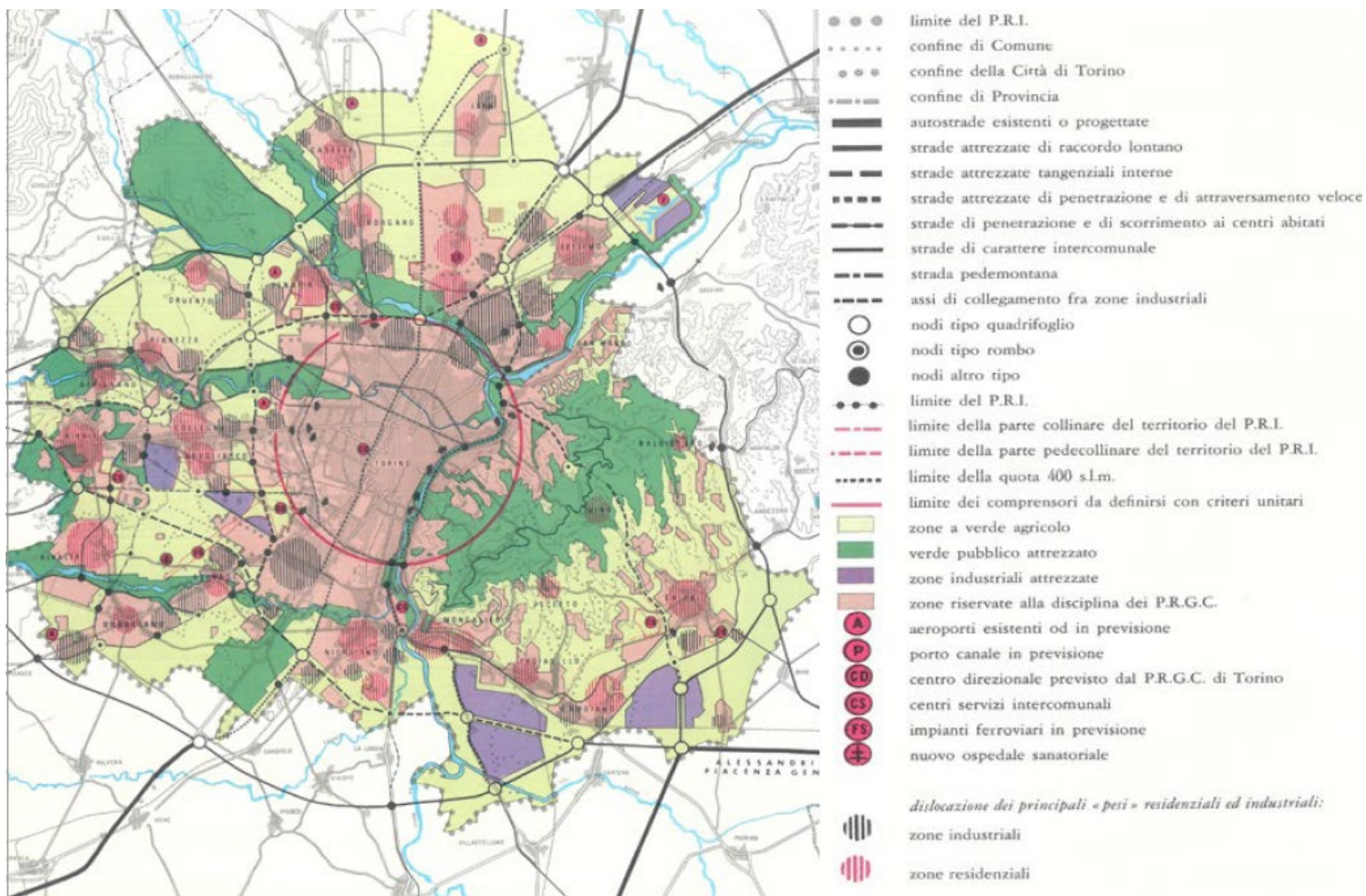


Fig.3.20: Piano Regolatore Intercomunale, versione a colori presentata su "Casabella" n.297, p.38, 1965.

1965





**Fig.3.21:** Piano Regolatore Intercomunale, versione a colori presentata da Gabrielli in "Urbanistica" 50-51, 1967.

1967



# 04



**Fig.4.1:** Rielaborazione personale, collage di immagini: articoli di giornale da Archivio Gramsci (Fipag. Fpc-To), urbanisticainformazioni.it (Gabrielli), larepubblica.it, 29 giugno 2019 (Berlanda), legislaturecamere.it (Todros), giornalelavoce.it (Vigliano).

## 04 **VOCI E IDEE**

La presentazione del Piano Intercomunale aveva fatto naturalmente sorgere alcuni commenti che sostenevano i suoi principi o al contrario, criticavano aspramente la metodologia usata per la sua elaborazione e la sua incompiutezza. Al di là delle Commissioni istituite, alle quali spettava il compito di commentare il piano, come abbiamo visto nella narrazione storica della vicenda (capitolo 3), vi era un substrato di cittadini appartenenti a Torino e ai territori della provincia, spesso coinvolti in attività politiche locali, che esprimevano pareri e si confrontavano riguardo la tematica del Piano Regolatore Intercomunale che tanto avrebbe influito nelle loro vite future, essendo un tema di carattere trasversale che andava a coinvolgere, in termini di influenza, dal territorio regionale sino al singolo cittadino.

È necessario riuscire a leggere tra le righe di queste corrispondenze tra rappresentanti politici, capi fazione

e rappresentanti delle istituzioni per riuscire a ricavare il taglio critico che alcuni partiti o testate giornalistiche hanno riguardo al PRIT.

Nella ricerca delle fonti per la ricostruzione della vicenda del piano intercomunale torinese si è trovata una serie di documenti appartenenti al PCI piemontese della sezione di Torino. Risulta molto interessante analizzare la posizione che una tale forza politica può avere nei confronti della pianificazione urbanistica, in quanto molti Comuni della "cintura" di Torino sono stati guidati da governi "rossi" nei primi anni della Repubblica e come ipoteticamente queste idee politiche possano avere influito sulla inapplicabilità del piano.

Ad una prima lettura superficiale, a livello nazionale, il partito Comunista sembra sostenere generalmente in un primo momento, l'idea dei piani intercomunali. I piani, infatti, si proponevano come strumenti "ordinatori" del costruito e dello spazio con il fine ultimo di migliorare le condizioni di vita della classe lavoratrice. Il tema di discussione diventa più contorto quando subentrano l'edilizia speculativa e il "super costruire" degli anni Sessanta. La preoccupazione più grande dei Comunisti è che i piani intercomunali diventino un mezzo per favorire gli interessi dei privati a discapito della popolazione andando a favorire

ancora di più un divario sociale ed economico presente e rifuggendo l'integrazione.

Inoltre, così come i singoli Sindaci rappresentanti dei ventitrè Comuni della "cintura", che nel corso della formulazione del piano, avevano più volte espresso dubbi e timori sull'accentramento del potere nelle mani di Torino così, anche il Partito Comunista, poteva nutrire gli stessi pensieri, preferendo, invece, coinvolgere attivamente la comunità locale nei processi decisionali territoriali, mantenendo centrale il tema delle esigenze dei cittadini.

Oltre al PCI e alla Lega dei Comuni Democratici, anche la stampa dell'epoca e le riviste di settore diedero, se non sempre un taglio critico, la possibilità di rimanere aggiornati sul P.R.I. Ne sono un esempio la rivista "Urbanistica" e "Atti e Rassegna Tecnica"; "La Stampa" e i quotidiani locali cercavano di riportare direttamente alla popolazione l'evoluzione delle decisioni politiche e urbanistiche che concernevano il PRIT.



## 04.1 OPINIONE PCI: IL PARTITO COMUNISTA ITALIANO SUL PRIT

### Premessa

Il fermento comunista a Torino aveva trovato il suo nucleo primario nella tenacia degli operai Fiat durante gli ultimi anni del conflitto bellico, che avevano preso controllo dell'azienda automobilistica grazie al gruppo Cln con la direzione della produzione. Il consenso della città verso i comunisti viene convalidato con le elezioni del 1946, e il PCI rimane alla guida di Torino, sino al 1951, seppur in situazioni precarie con la rottura dell'alleanza con la DC nel governo italiano e la sconfitta del Fronte popolare del 1948.

Negli anni '50 Il Partito Comunista italiano, più precisamente la Federazione torinese del PCI, «*se da un lato continuava a rimanere uno dei baluardi e dei più incisivi punti di riferimento culturali e politici dell'opposizione contro il governo nazionale della Democrazia cristiana e l'imperante politica filoamericana, dall' altro lato si*

*ritrovava ad affrontare una crisi organizzativa ed un calo di consensi, a cui solo negli anni '60, e sul piano elettorale, si sarebbe riuscito a porre rimedio*<sup>1</sup>»

Nel 1955<sup>2</sup> il sindacato comunista subisce una sconfitta politica dopo varie lotte contro la strategia "Vallettiana" della Fiat, che aveva portato alcune ondate di licenziamenti nella fabbrica e mentre Torino continua crescere passando in un decennio da 720.000 abitanti (1951) a 1.025.000 (1961), la Federazione del PCI dimezza il numero dei suoi tesserati. Con l'arrivo degli anni Sessanta l'attenzione del PCI, come quella di altri partiti nazionali, si concentra sul tema ormai inarginabile dell'immigrazione a Torino, che a seguito delle grandi "ondate dei 40-50.000" aveva iniziato a far emergere i primi problemi di "congestione abitativa" e sovraffollamento in alcuni quartieri della città<sup>3</sup>.

Il Partito Comunista si dimostra, con un certo spirito *meridionalistico*<sup>4</sup>, molto vicino agli immigrati alla vigilia delle elezioni del 1958<sup>5</sup>; (Era credenza

---

1 Fiammetta Balestracci, *Immigrati e Pci a Torino 1950-1970*, in Fabio Levi e Bruno Maida (a cura di), *La città e lo sviluppo, Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli Editore, Milano, 2007, p.121.

2 *ivi* p.121. Tutti gli studi della storia del movimento operaio a Torino nel dopoguerra individuano nella sconfitta del 1955 il punto di rottura e il momento di svolta di una nuova fase di lotta degli operai della Fiat. Tra i principali studi v. i classici Renzo Gianotti, *Lotta e organizzazione di classe alla Fiat (1948-1970)*, De Donato Editore, 1969 e Liliana Lanzardo, *Classe operaia e partito comunista alla Fiat. La strategia della collaborazione 1945-1949*, Torino, Einaudi, 1971.

3 Fiammetta Balestracci, *Immigrati e Pci a Torino*, 2007, p.128.

4 *ivi* p.136.

5 A gennaio del 1956 si tenne un incontro al Teatro Carignano per un confronto tra le forze po-

comune che il lavoratore immigrato, emarginato dalla società, avesse un forte interesse a sostenere la causa dei comunisti).

Dopo la seconda metà degli anni '60 il PCI ottiene una crescita elettorale nei territori di provincia, dove al grande numero di immigrati può far fronte una maggiore attenzione dei rappresentanti politici locali alle loro necessità. «*La situazione della provincia non era in tutto simile a quella della città, perché lì non sempre si realizzava quella separazione tra residenza e luogo di lavoro che, secondo il partito dava a priori alle iniziative dei quadri e dei militanti un carattere settoriale e di parzialità politica*»<sup>6</sup>. In molti comuni della cintura torinese, infatti, il PCI può considerarsi “organizzato” e ben radicato ad esempio a: Rivoli, Collegno<sup>7</sup>, Settimo, Venaria e Nichelino.

«Il piano regolatore intercomunale divenne a pieno titolo l'asse centrale dell'iniziativa comunista in campo amministrativo<sup>8</sup>.» poiché i presupposti con cui era nato il piano rendeva applicabile la città e la Provincia “ideale” dei Comunisti.

Sono numerosi i Convegni organizzati dal PCI per dibattere sul tema del piano intercomunale<sup>9</sup> e sui suoi auspicabili obiettivi.

«*Un'azione popolare che imponga un piano intercomunale democratico e trasformi in modo moderno e civile la vita dei Comuni*» si legge sulla copertina della “*Relazione al convegno dei dirigenti politici e degli amministratori comunali dei paesi della cintura torinese, sui problemi del Piano Regolatore Intercomunale*” del luglio 1959.

Il Convegno del PCI del 1959 si apre con un breve riassunto dei cambiamenti dell'ambito industriale dall' inizio del XX secolo, imputando le grandi trasformazioni avvenute nei

---

litiche di Torino. Parteciparono, Pietro Mancini per il Psi, Giulio Pastore per la Dc, Fausto Gullo per il Pci e i rappresentanti del Comitato per la Rinascita del Mezzogiorno. Fiammetta Balestracci, *Immigrati e Pci a Torino*, 2007, p.137.

6 Fiammetta Balestracci, *Immigrati e Pci a Torino*, 2007, p.151

7 Luciano Manzi che fu sindaco di Collegno dal 1975 al 1989 fu anche responsabile del Comitato di provincia del PCI.

8 Daniela Adorni, *Due passi avanti e uno indietro: la formazione di una cultura amministrativa nel Pci torinese (1945-1965)* in Bruno Maida (a cura di), *Alla ricerca della simmetria. Il Pci a Torino 1945/1991*, Fondazione istituto Piemontese Antonio Gramsci, Rosenberg & Sellier, Torino, 2004. In tesi Elena Greco, *Le politiche territoriali del Pci e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*, op. cit., p.143

9 Federazione torinese del PCI, “*Convegno sul problema del Piano Regolatore Intercomunale*”. Torino, 19-25 luglio 1959, Fipag., Fpc-To, b.300, fasc.6; *Convegno “Piano regolatore Intercomunale”*, Torino, 19 luglio 1959, Fipag., Fpc-To, b.348. fasc.1.

Comuni della "cintura" allo sviluppo repentino dell'industria.

Viene accertato che fino al 1927, malgrado una più intensa localizzazione di nuovi stabilimenti nel settore metalmeccanico (2.600 addetti) e chimico (2.000 circa addetti), il settore tessile risultava essere la principale attività industriale con 14.000 addetti.

Il periodo tra il 1927 e il 1951 registra nuovi mutamenti: il settore tessile vede un'importante discesa nel numero dei suoi occupati mentre triplicano gli addetti nel settore metalmeccanico e raddoppiano quelli nel settore chimico. Si nota un primo cambiamento nelle tipologie di industrie presenti nel territorio torinese, ma non si può ancora definire "significativo" l'aumento dei lavoratori che rimane ancora in una situazione simil stazionario a cui si aggiungono 3.500 lavoratori.

È tra il 1952 e il 1958 che i dati<sup>10</sup> nel settore economico e in quello demografico iniziano a far trasparire un profondo cambiamento nella società. Se ad esempio confrontiamo i dati del 1951 che vedevano la presenza di 35 stabilimenti con più di 10 addetti con quelli del 1958 nel settore tessile notiamo che il dato è stazionario,

per il settore metalmeccanico invece, se nel 1951 si rilevano 47 stabilimenti con più di 10 addetti per un totale complessivo di 5.100 operai metalmeccanici, nel 1958 il numero sale a 102 stabilimenti con 8.610 addetti, con un aumento percentuale del 117,02%. *«Gli aumenti più notevoli si registrano nella zona di Rivoli, che aumenta gli addetti all'industria di 2.774 unità, e nella zona di Chivasso-Settimo che registra un incremento di 2.050 unità. In altre zone anche se il numero di addetti è inferiore, è interessante notare il fortissimo incremento rispetto al 1951, come accade nella zona di Orbassano che registra un aumento del 93% di addetti rispetto all'anno 1951<sup>11</sup>».*

Il PCI imputa la causa dello sviluppo dell'industria nella "cintura" torinese per una grande parte alla dislocazione industriale, ovvero al trasferimento delle fabbriche da Torino verso l'esterno, anche per l'incremento dei prezzi delle aree fabbricabili nella città. Dal 1951 al 1958 sugli 87 nuovi stabilimenti nati, 24 sono trasferiti da Torino, di cui 13 solamente nell'area di Moncalieri con la presenza di piccole e medie aziende fornitrici della Fiat. Il PCI riporta anche una breve analisi su quello che è il peso dell'agricoltura

---

<sup>10</sup> I dati statistici riportati nel documento: "Convegno "Piano regolatore Intercomunale", Torino, 19 luglio 1959" sono stati presi dal "Panorama economico sociale della provincia di Torino" edito dall' IRES.

<sup>11</sup> Convegno "Piano regolatore Intercomunale", Torino, 19 luglio 1959, Fipag., Fpc-To, b.348. fasc.1, p.3.



nei comuni della "cintura", dove l'occupazione nel settore è scesa nel 1956 di circa il 20% rispetto agli anni precedenti e le cascine agricole vengono espropriate a favore di insediamenti di tipo industriale, poiché, come si afferma: «Anche se alcune di queste considerazioni hanno un riferimento molto indiretto al piano regolatore intercomunale, ci sembra che nella formulazione del medesimo vi sia ampio posto per quelle indicazioni e misure atte a favorire il processo di sviluppo dell'agricoltura in larghi settori del territorio della "cintura" torinese<sup>12</sup>.»

L'analisi successiva del Convegno riguarda l'incremento demografico che nella zona attorno a Torino dal 1931, è di 324.661 abitanti (+38,4%). Di cui presentano le cifre massime di movimento migratorio: Collegno, Grugliasco, Moncalieri, Nichelino, Rivoli e Settimo Torinese. L'incremento della popolazione non si presenta come uniforme, generando un forte squilibrio tra i comuni (fig.1). Conseguentemente anche la situazione edilizia appare in difficoltà: è evidente la sproporzione che intercorre tra le stanze costruite e l'incremento demografico (fig.2), inoltre, il maggior numero dei nuovi vani costruiti appartengono al settore

dell'edilizia privata.

«è noto che a Torino il 90% dell'incremento edilizio è stato realizzato dall' iniziativa privata, contro il 10% dell'edilizia sovvenzionata. Ora, non c'è da sbagliare affermando che in provincia il rapporto è ancora più sfavorevole per l'edilizia sovvenzionata. Ciò significa alti prezzi di affitto; disordine nelle costruzioni, e perciò aggravio per i comuni i quali dovranno adeguare i servizi pubblici al caos delle dislocazioni dei nuovi fabbricati<sup>13</sup>».

Il PCI afferma la necessità di un piano che regoli e disciplini le aree industriali, poiché in assenza di un piano regolatore i grandi gruppi monopolistici si concentrerebbero su un ristretto numero di Comuni, provocando un forte squilibrio nei prezzi delle aree fabbricabili. In assenza di un'opportuna regolazione sono prospettabili dal PCI le seguenti conseguenze:

- L'ostacolo grave, e forse per molti insormontabile, allo sviluppo della piccola o media industria nei comuni della "cintura".
- Un limite all'occupazione di mano d'opera locale, come risulta chiaramente dal capitolato proposto dalla Lancia al Comune di Chivasso, in cui si afferma esplicitamente

---

<sup>12</sup> *ivi*, p.5.

<sup>13</sup> Convegno "Piano regolatore Intercomunale", op.cit., p.10.

“che non si offre alcuna garanzia all’occupazione della mano d’opera locale”.

- La esclusione di molti Comuni (dove potrebbe esistere invece le condizioni per un adeguato sviluppo industriale) dal processo di industrializzazione.

- Il rischio per molti Comuni di essere esposti senza alcuna difesa alle pretese crescenti dei monopoli, che tenderanno ad accollare in misura crescente il costo del loro insediamento sul contribuente e sui bilanci comunali, causando inasprimenti fiscali e rinunce pesanti per l’adeguamento della vita cittadina alle nuove esigenze per trasformare cioè i borghi semi-rurali della "cintura", quali sono indistintamente oggi, in vere e proprie cittadine moderne, che offrano le attrattive e i *comfort* necessari a consigliare, anche agli stessi torinesi interessati alle industrie trasferite, di eleggere ivi la propria residenza.

#### 04.1.1 Sul PRIT\_ Convegno 1959

In una sezione particolare della relazione tratta dal Convegno del PCI del 19 luglio 1959 intitolata “*Le responsabilità dei dirigenti clericali*” il Partito Comunista con toni critici inizia ad entrare in merito a quanto era stato svolto sino a quel momento sul PRI dal 1954, a seguire. Come necessaria premessa il PCI sostiene che la legge urbanistica del 1942 si pone come generica e offre un concetto troppo limitato del piano regolatore intercomunale, concordando con quanti sostenevano la necessità di un miglioramento della legge urbanistica. Il gruppo politico passa poi all’ accusa verso la maggioranza clericale di Torino, che per ben due anni non ha convocato la Commissione Generale del Piano «*confuse, contraddittorie, insufficienti sono state le direttive impartite sia dall’ assessore Pugno, sostituito più avanti dall’ assessore Anselmetti, ambedue democristiani. D’altro canto, l’amministrazione provinciale, pure diretta dai clericali, non risulta che abbia rappresentato almeno un elemento di stimolo autorevole, almeno per la parte di sua competenza (viabilità, servizi ospedalieri, istruzione professionale, etc. [...]) Ha prevalso infatti l’attenzione, peraltro confusa e (sic) prestata col rallentatore, ai problemi della viabilità e dell’ edilizia il tutto*

visto in funzione degli interessi monopolistici di Torino, ma non della Torino, metropoli del lavoro; ma della Torino della F.I.A.T e della curia arcivescovile.<sup>14</sup>». A supporto di quanto scritto sottolineano quanto sia contraddittorio discutere sul PRI quando nello stesso momento venivano impostati le soluzioni urbanistiche dei “modernighetti”, così definiti dal PCI, di Falchera, di Lucento Nuova e delle Vallette. L'impostazione che l'assessore Anselmetti dà alla struttura per la redazione del piano con una “commissione tecnica” e un ufficio studi formato da due architetti, due geometri, due disegnatori e un impiegato amministrativo. «*Equipe buona, come appare, a fare al più una immensa carta da far appendere nelle sale consigliari dei comuni interessati*». Il PCI fa notare che sotto questa apparente strutturazione, quasi militare, divisa in gruppi di lavoro, non esistano scadenze fissate, obiettivi o prospettive definite. Inoltre, non è chiaro quale ruolo effettivo abbiano i singoli Comuni nella redazione del piano, quando si prevede che saranno i Comuni a doverlo applicare. «*E soprattutto nulla lascia intendere, dalla impostazione precisata due mesi fa, che si sia compresa l'assoluta ed improrogabile necessità di individuare nel Piano regolatore*

*uno strumento che tenga conto in modo completo e unitario di tutti gli aspetti della vita economica e sociale dei 23 Comuni, sulla base di previsioni scientificamente valide, elaborate con la serietà necessaria.*» Dal momento che il PCI ritiene che l'economia e gli insediamenti umani siano in stretta relazione, anche il partito comunista giunge alla conclusione di quanto sia importante il coordinamento tra attività pubbliche e private e come sia necessario un programma di massima per la risoluzione di problemi riguardanti l'edilizia, le comunicazioni e i servizi delle comunità del territorio. Ed è qui che troviamo un richiamo, con quella che è lo sviluppo della vicenda del piano narrata nel capitolo precedente: «*Dobbiamo tuttavia prendere atto che nella recentissima riunione del 30 giugno della Commissione Generale del Piano, l'assessore Anselmetti ha introdotto nella sua relazione i concetti che prima sono stati riassunti. E questo, ci sembra, sia un punto importante. Nessuno più di noi avverte il carattere “posticcio” di tale inserimento: ne fa fede la ancora palese genericità e confusione nel precisare gli strumenti di redazione del Piano. E d'altra parte, il fatto che questi concetti siano stati inseriti non deve lasciare intendere che da ora in*

---

14 Convegno “Piano regolatore Intercomunale”, op.cit., pp.13-14.

*avanti, spontaneamente, Anselmetti e i suoi ne trarranno le conseguenze fino in fondo<sup>15</sup>».*

Il PCI di questa affermazione ci tiene però particolarmente a sottolineare l'aspetto positivo; il fatto che si sia riportato in campo l'argomento del PRI dopo anni di inattività appare come «il risultato di una intensa e crescente attività dei Comuni amministrati dalle sinistre», un'attività fondamentale che ha permesso di far uscire il PRI dall'ambiente chiuso in cui era stato, per loro, confinato dalla classe dirigente "clericale".

Il Partito Comunista con questo incontro sta cercando di entrare il più possibile nella questione del piano intercomunale, accortosi di quanto questo potrebbe essere segnante per tutta una lunga serie di decisioni sul *hinterland* torinese nel futuro e lo dichiara in una sezione dedicata: "il lavoro che attende i comunisti." Il consiglio direzionale della Federazione ritiene necessario rivolgersi a dirigenti politici ed organizzatori delle Sezioni, compagni amministratori, compagni urbanisti e tecnici, ecc. per ottenere un'agitazione prolungata e un livello di attenzione alto sull'argomento dal livello politico degli enti locali sino a quello parlamentare.

*«L'urgenza è determinata dal fatto che, se non si inizia, nei vari settori,*

*la lotta per ottenere un piano regolatore che corrisponda alle esigenze democratiche, moderne, della vita civile, contro i pericoli del dominio dei grandi monopoli, l'avvenire di Torino e della provincia potrà essere compromesso per il prevalere degli interessi di ristrette caste privilegiate».* Il PCI vede nel piano intercomunale non solo l'aspetto tecnico, ma un aspetto della lotta di classe. Secondo la Federazione comunista torinese sono principalmente tre le condizioni alle quali è possibile ottenere un giusto PRI:

a) Che l'istituto di ricerche economico e sociali (IRES) sorto presso l'amministrazione provinciale abbia un ruolo preminente in modo da ottenere indagini serie e scientifiche conclusioni pratiche. Il PCI vede nell' IRES, che poi effettivamente seguirà e affiancherà l'Ufficio per la redazione del piano, un organo fondato democraticamente e di orientamento antimonopolistico.

b) Che i Comuni coinvolti possano seguire con maggiore continuità il lavoro della Commissione Generale in modo da evitare ritardi per prevedibili opposizioni.

c) Che Enti, Aziende e Istituti di carattere pubblico si coordinino e studino una strategia per fare in modo che l'esecuzione del piano non

---

15      Convegno "Piano regolatore Intercomunale", op.cit., p.15.



sia ostacolato da più aziende che lavorano nello stesso settore.

d) Più che una condizione quest'ultima si presenta più come un'osservazione all'esecuzione del Piano. È infatti parere del partito che non sia una scelta corretta quella di lasciare l'incarico della effettiva attuazione del piano ad ogni singolo Comune, fare ciò significherebbe condannarlo all'archiviazione preventivamente, viene invece proposto di affidare l'esecuzione del Piano Regolatore Intercomunale ad un Ente ex novo che abbia una piena autonomia, una propria struttura esecutiva e un bilancio.

Tale Ente viene individuato in un Consorzio: un organo unitario e democratico che raccoglierebbe tutti i Comuni interessati dal PRI e che aiuterebbe a vincere i singoli campanilismi.

Il PCI afferma anche che non occorre impugnarne leggi esistenti o attendere altre leggi per impostare i piani regolatori, tuttavia si vedrà necessario, vista la difficoltà della materia, che lo studio del problema venga affrontato a livello Parlamentare per dare soluzione ai problemi affrontati fino a quel momento in modo inadeguato. Al di là delle leggi nuove che possono

essere formulate, la Costituzione della Repubblica attribuisce la competenza in materia urbanistica alla Regione. L'idea di Regione però era ancora lontana da quella che sarà poi la sua effettiva istituzione e di ciò consapevole anche il Partito Comunista affermava che non era necessario attendere la costituzione dell'ordinamento Regionale per la formulazione di un PRI, ma che anzi, questa prima forma di accordo urbanistico territoriale poteva essere un contributo positivo.

*«Noi [...] affermiamo che la battaglia del Piano Regolatore Intercomunale, formulato in modo antimonopolistico, contribuirà in modo estremamente efficace ad arricchire e a rendere più vivace ed interessante la lotta per la conquista dell'Ente Regione.<sup>16</sup>».*

#### **04.1.2\_Todros\_1960**

Sul piano regolatore di Torino e sul piano regolatore intercomunale un fervente esponente del PCI che riporta le idee e quanto emerso dalle discussioni in sede di partito prima, in consiglio comunale poi, è Alberto Todros<sup>17</sup>. Todros, membro del PCI che ricopre il ruolo di consigliere

---

<sup>16</sup> Convegno "Piano regolatore Intercomunale", Torino, 19 luglio 1959, Fipag., Fpc-To, b.348. fasc.1, p.21.

<sup>17</sup> Alberto Todros (Pantelleria 1920- Torino 2003) deportato nel 1943 nel campo di concentramento di Mauthausen per le sue origini ebraiche e per alcune azioni violente contro alcuni nazifascisti vi rimarrà sino al 1945, laureatosi in Ingegneria in Italia diventa segretario di una Sezione torinese

comunale di minoranza, a Torino nel 1960, durante un consiglio comunale, in cui sembra essere stato presentato dalla Giunta il bilancio comunale, muove alcune contestazioni alla maggioranza e alle scelte politiche proposte richiamando l'attenzione sulle questioni infrastrutturali e urbanistiche ritenute da lui più rilevanti.

Propone la strutturazione di un organismo attrezzato e capace di studiare e sviluppare i problemi urbanistici della città in cui collaborino gli urbanisti torinesi. In secondo luogo, propone di risolvere alcuni grandi problemi di accessibilità viaria alla città in simultanea con i grandi lavori sulle autostrade e nei trafori in creazione e richiama al problema della Metropolitana, di cui il bilancio prevede alcuni milioni per gli studi. «Una città di un milione d'abitanti non può continuare ad avere un unico cuore centrale<sup>18</sup>» per cui diventa necessario iniziare a rendere concreti i centri direzionali diffusi nella città e acquisire le aree occorrenti per gli impianti di pubblica utilità necessari per i servizi di zona. Le aree che da

piano regolatore erano state previste per destinare tali servizi erano ormai quasi sature per via dell'iniziativa privata che, come abbiamo visto, sembra ormai inarrestabile. A tale proposito Todros fa appello all'amore per Torino di costruttori, professionisti e operai del settore edile «per giungere a una normalizzazione dell'inizio dei lavori, dopo il rilascio delle licenze di costruzione<sup>19</sup>.»

Il consigliere comunista qui, riferendosi in particolare alla città di Torino, seppur sempre connessa con il suo intorno non accenna direttamente al piano intercomunale, ma più alla tematiche delle periferie della città, dove spesso non giungono adeguati impianti fognari a fronte di grandi spese che il Comune aveva deciso di riversare per la costruzione di quartieri come Falchera o le Vallette, fortemente osteggiati da Todros: «è inutile signor sindaco prevedere la costruzione di strade, fognature, scuole ecc. là dove andranno ad abitare cittadini torinesi, e non intervenire in modo massiccio dove ci abitano da anni<sup>20</sup>».

Non mi sbilancio nell'approfondire

---

se del partito comunista, entra nel comitato federale e nel 1951 viene eletto consigliere comunale a Torino, ruolo che ricoprirà per 24 anni. Dal 1963 è deputato al Parlamento nella Commissione Lavori Pubblici per quattro legislature, membro dell'Inu e urbanista ha firmato i piani regolatori di Alessandria, Vado Ligure, Venaria e Beinasco, ha partecipato alla realizzazione del piano intercomunale di Savona e ha preso parte alla commissione di studio per il piano intercomunale di Torino. Biografia scritta con informazioni di anpi.it.

18 Appunti Todros, *Piano Regolatore*, 1960, Fipag., Fpc-To, b.348, fs.1, pp.1-6.

19 *Ibidem*.

20 Appunti Todros, *Piano Regolatore*, 1960, Fipag., Fpc-To, b.348, fs.1, pp.1-6, le parti in corsivo

questi documenti, in cui Todros, come consigliere, si lamenta della mancanza di ascolto per questa tematica e la loro assenza nel bilancio comunale, perché implicherebbe scendere in un dibattito comunale molto intenso di cui ad oggi andrebbe ricostruito il carteggio. Il richiamo alla figura di Todros e ciò da lui espresso in materia urbanistica risulta però importante in ambito di pianificazione intercomunale per lo schieramento politico scelto, per quella che sarà poi la sua professione di urbanista e perché egli era, sia un membro del consiglio di Torino, sia un tecnico scelto da alcuni comuni, tra cui Venaria per partecipare alla Commissione di Studio del Piano regolatore intercomunale.

#### **04.1.3\_Collettivo di Architettura Piazza Castello 29 Torino\_1963**

In coda ad un documento datato 1° settembre 1963 si firmano Pier Giorgio Lucco Borlera, Biagio Garzena, Raffaele Radicioni e Gigi Rivalta del Collettivo di Architettura Piazza Castello 29 per una *“considerazione sulla situazione urbanistica nell’area metropolitana torinese, con*

*particolare riferimento all’azione del PCI in questo campo”* in cui fanno delle osservazioni ai singoli documenti presentati nella prima proposta di piano, quella del 1962. Per il Collettivo la delimitazione del comprensorio oggetto del PRI avvenuta nel 1954 in maniera puramente intuitiva e non corrisponde per nulla a quella che è l’effettiva estensione dell’area metropolitana torinese e che il piano non assolve al suo ruolo nel *«formulare le scelte più giuste da un punto di vista nazionale e regionale in merito ai grandi problemi dell’immigrazione, dello sviluppo industriale, dell’articolazione che tale sviluppo deve assumere sul territorio. Nulla di tutto ciò è minimamente sfiorato nel PRI che si limita a tentare di tener dietro con qualche provvedimento a scelte che avvengono in altre sedi* <sup>21</sup>.»

Anche per quanto riguarda la zonizzazione sono critici sui criteri e le descrizioni che vengono date delle zone bianche di sviluppo dei singoli comuni, delle verdi attrezzate e delle zone attrezzate industriali, troppo generiche e che lasciano spazio a grandi cambiamenti, la cui localizzazione, per loro, *«non*

---

sono mie interpretate da una correzione di alcune parole sulla dattilografia.

21 Pier Giorgio Lucco Borlera, Biagio Garzena, Raffaele Radicioni, Gigi Rivalta del Collettivo di Architettura, *Considerazione sulla situazione urbanistica nell’area metropolitana torinese, con particolare riferimento all’azione del PCI in questo campo.*, Piazza Castello 29, Torino, 1° settembre 1963. Fipag, Fpc-To, b.348, fasc.5. p.1. Raffaele Radicioni e Luigi Rivalta ribadirono le loro posizioni sul Pri anche nell’ articolo *Torino e satelliti. Note sul Piano Regolatore Intercomunale*, “Rinascita”, n.24, 12 giugno 1965, pp.6-7.

*discende da indagini rigorose, ma è dettata da scelte semplicistiche e intuitive<sup>22</sup>».*

A seguire, nel documento, si legge che le basse cubature e la possibilità di addossare ai privati le spese di urbanizzazione, principi sostenuti dai rappresentanti dei Comuni democratici, non sono presenti nelle norme del PRI, e anche dove le norme presentate dal PRI si presentano come migliori rispetto a quelle dei piani regolatori già in vigore la norma intercomunale non è obbligatoria.

Il Comitato arriva a definire il PRI "il risultato di un lavoro dilettantistico" oscurato dalle chiare macchie di compromessi stipulati con le grandi Società Immobiliari. Come sottolinea Elena Greco nella sua tesi l'aspetto più rilevante del documento in questione è che si rivolge direttamente al Partito, incoraggiandolo a riflettere autocriticamente e ad assumere una posizione di responsabilità.

Il Collettivo, infatti, riconosce che la linea politica del Partito Comunista non è ancora riuscita a tradursi in campo urbanistico in concrete scelte politiche, ma che è rimasta allo stadio ideologico.

Si ricerca una serie di concrete scelte

politiche «che imprimano alla nostra azione urbanistica una caratteristica coerente alla nostra presenza in altri settori»<sup>23</sup>. E ancora, il Collettivo di Architettura tenta, con quel documento, di esortare il Partito ad affrontare la realtà metropolitana abbandonando quella sorta di velo utopico con cui solve dipingerla:

*«La concentrazione è un elemento essenziale al progresso civile: la città, la grande città industriale e terziaria è uno strumento insostituibile per la produzione culturale e ideologica; per questo i valori della città vanno difesi contro le tendenze "razionalizzatrici" che offrono, come soluzione ai problemi della congestione, le città giardino, i quartieri città- satelliti, comunità artificiali, l'automobile, il televisore, gli elettrodomestici. Il problema delle città moderne è il problema centrale della linea politica del Partito; il non riconoscerlo può significare ridurre la nostra azione politica all'attesa della rivoluzione coloniale o della pianificazione termonucleare, della vittoria del sistema economico sovietico su quello capitalista; può significare tutto tranne la ricerca di una via al socialismo autonoma,*

---

22 P.G. Lucco Borlera, B. Garzena, R. Radicioni, G. Rivalta del Collettivo di Architettura, *Considerazione sulla situazione urbanistica nell' area metropolitana torinese*, op. cit., p.2.

23 Pier Giorgio Lucco Borlera, Biagio Garzena, Raffaele Radicioni, Gigi Rivalta del Collettivo di Architettura, *Considerazione sulla situazione urbanistica nell' area metropolitana torinese*, op.cit., p.3



*pacifica e democratica nel nostro paese».*<sup>24</sup>

Il Piano regolatore Intercomunale e la materia urbanistica erano visti all'interno del Partito Comunista come un'opportunità verso il conseguimento di una vera democrazia amministrativa, punto di convergenza tra le attività pubbliche e private, possibile freno alla sfrenata iniziativa privata e monopolistica. Riprendendo l'osservazione di Elena Greco nel capitolo dedicato al rapporto tra il PCI e il piano intercomunale per la quale *«In queste considerazioni vi era certamente una buona dose di sopravvalutazione delle potenzialità del Piano, quasi esso potesse tramutarsi da strumento regolativo della crescita del territorio a veicolo di riscatto economico e sociale delle classi lavoratrici: non a caso della relazione "Un' azione popolare che imponga un piano Intercomunale democratico e trasformi in modo moderno e civile la vita dei Comuni", presentata al Convegno "Piano regolatore intercomunale" tenuto a Torino il 19 luglio 1959, si legge: «Il problema che affrontiamo non è un problema tecnico soltanto. Esso è anzi prima di tutto un importante aspetto della lotta di classe. Eppure, era la prima occasione in cui il*

*ragionamento dei comunisti si dimostrava capace di un salto di qualità»*<sup>25</sup>.

Il cuore della negoziazione tra il settore pubblico e quello privato trova sede nei consigli comunali locali dei comuni del circondario, come il vero motore dei processi decisionali inerenti alla crescita, allo sviluppo e al progresso del territorio. In questo modo, la lotta di classe si svolgeva attraverso una sorta di bilancia (l'azione amministrativa, appunto), dove l'estremismo e la demagogia cedevano il passo a un linguaggio politico e tecnico combinato, motivato dalla concretezza delle questioni da trattare.

Quando il piano viene adottato il 23 settembre 1964 dal Consiglio Comunale di Torino e poi trasferito ai ventitrè Comuni della "cintura" per la sua approvazione emersero quei limiti che già erano stati segnalati nella sua fase di elaborazione:

*«Per il piano intercomunale torinese non esiste [...] una direttiva circa il massimo di popolazione. Quale critica subordinata, che può essere rivolta allo studio ed allo svolgimento dei lavori di questi 10 anni di esistenza della Commissione del Piano regolatore intercomunale, bisogna rilevare che non sono state neppure*

---

24 *Ibidem.*

25 Fipag, Fpc-To, b.348, fasc.1.

*indicate le direttrici dello sviluppo. [...] è mancata, cioè, la volontà di applicare una linea politica, ed il piano intercomunale quando doveva decidere la zonizzazione ha rinunciato anche ad indicare ai singoli Comuni come potevano specializzare e contenere la destinazione delle zone nell'ambito del loro territorio [...] I piani dei singoli Comuni hanno tutti concorso all'aumento del fenomeno dispersivo e quindi alla moltiplicazione delle attività di carattere urbanistico nell'intero territorio<sup>26</sup>».*

La posizione del Partito comunista nella fase conclusiva del piano emerge nel Consiglio comunale per l'adozione del PRI, durante il quale il gruppo consigliere comunista si fa portavoce delle critiche al Piano avanzate dall'INU<sup>27</sup>. Come riporta Elena Greco nel capitolo: "La vicenda del Piano Regolatore Intercomunale (Pri)":

*«In questa occasione, infatti, il consigliere comunista Gianni Dolino propose di dare lettura del parere ufficiale dell'Inu sul Pri, richiestogli dalla Città. Questa proposta rice rispostanegativa da parte del Sindaco Peyron e dell'Assessore Geuna, secondo i quali l'INU non avrebbe*

*avuto "nessun diritto di interferire" su un documento dell'Amministrazione. Dolino, abilmente, decide di leggere comunque le conclusioni del testo dell'INU come fossero sue dichiarazioni di voto: «La discontinuità dell'interesse dell'Amministrazione ad affrontare il PRI si è riflessa identicamente nella discontinuità degli studi, che sono stati sottoposti a pause e riprese ad intermittenza sino alla chiusura dei lavori. [...] Si è voluto limitare l'analisi ad alcuni punti fondamentali [...] da cui risulterebbero notevoli e gravi incongruenze, contraddizioni, squilibri fino alle improprietà a volte pericolose della terminologia o fino a quelle formulazioni giuridiche opinabili. [...] Pur avendo più volte sostenuto la tesi, che un PRI debba essere necessariamente prescrittivo ( in ciò confortati dalle più autorevoli interpretazioni della legislazione vigente), si è comunque esaminato il Piano sotto il profilo deliberatamente voluto dall'Amministrazione proponente: cioè un Piano esclusivamente di direttive [...] il fatto che manchi un vero e proprio piano, e che oltretutto sia esteso ad un territorio troppo limitato e organicamente disadatto,*

---

<sup>26</sup> Franco Berlanda, intervento in Giancarlo De Carlo (a cura di), *La Pianificazione territoriale urbanistica nell' area torinese*, Atti del seminario tenuto nel corso di Pianificazione Territoriale Urbanistica dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 3-4 aprile 1964, Marsilio Editori, Padova; 1964.

<sup>27</sup> Atti Municipali, Verbale C.C. 23 settembre 1964 par. 14, ASCT.

ci impone la responsabilità di ribadire l'urgenza di rivedere il problema nel suo insieme e di reimpostare il lavoro su basi nuove<sup>28</sup>».

Il PCI, dunque, in accordo con il parere dell'INU, vota contro il progetto di Piano regolatore intercomunale, pur avendo esortato a lungo l'Amministrazione a concluderne l'iter di approvazione. Il Piano, nella sua veste finale, riusciva comunque nell'intento di precisare il contenuto credibile di uno strumento di orientamento e coordinamento quale ambiva essere<sup>29</sup>.

#### **04.1.4\_Berlanda\_1964.**

Tra le "grandi voci" che si sono espresse riguardo al PRI troviamo anche Franco Berlanda. Nel 1964 Franco Berlanda sottolinea l'importanza strategica che avrebbe avuto il PRI se fosse stato approvato e reso vigente, denunciando invece, anche lui, la passività dell'Amministrazione comunale torinese: «La elaborazione del Piano intercomunale darebbe ora la possibilità di procedere anche alla revisione del Piano regolatore di Torino; ma l'Amministrazione

comunale si è finora dichiarata contraria a questa decisione, ed usa demagogicamente lo slogan del rispetto massimo verso l'autonomia dei Comuni per valersene a sua volta per non accedere a questa richiesta che da più parti viene rivolta e per non far adeguare anche il proprio Piano, revisionandolo, ad un superiore disegno intercomunale<sup>30</sup>».

Due anni prima, nel 1962, quando il piano non era ancora stato approvato, Berlanda aveva partecipato al convegno dell'Istituto Gramsci "Tendenze del capitalismo italiano", tenutosi a Roma dal 23 al 25 marzo. Nelle bozze di stampa della comunicazione per il convegno, Berlanda riprende il concetto internazionale di Città-Regione. Un concetto che sente di poter estendere anche alla situazione torinese data la misura del territorio intercomunale (65.545 ha di superficie di cui 9100 in collina) e l'incremento demografico. Berlanda riesce a fare un'analisi essenziale, ma molto curata di quella che è la situazione della cintura torinese nel 1962. Il cambiamento dell'economia nella maggioranza dei Comuni e l'improvvisa espansione

---

28 INU, Sezione Piemontese, *Osservazioni al Progetto di Piano Intercomunale di Torino*, luglio 1964, Fipag, Fpc-To, b.303, fasc., 19.

29 Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 - 1985*, relatore Montanari Guido, Politecnico di Torino, laurea magistrale in Architettura, 2009.

30 Franco Berlanda, intervento in Giancarlo De Carlo (a cura di), *La Pianificazione territoriale urbanistica nell'area torinese*, Atti del seminario tenuto nel corso di Pianificazione Territoriale Urbanistica dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 3-4 aprile 1964, Marsilio Editori, Padova, 1964.

hanno messo in crisi il sistema delle attrezzature sociali. Il potente fenomeno immigratorio corre più veloce rispetto alla costruzione degli alloggi accentuando la coabitazione, non si vedono, inoltre, azioni per instaurare grandi cantieri industriali e continua anzi, la presenza dei cantieri semi artigianali con la produzione di circa 12.000 alloggi suddivisi su un migliaio di fabbricati. Aumenta il trasporto individuale a fronte di un sistema di linee di trasporto non adeguato e con tempi di percorrenza troppo lunghi.

*«L'origine del processo di sviluppo dell'area torinese è derivata dalla congiuntura favorevole degli ultimi 10 anni con la tendenza ad accentuare ancora più in futuro la intensità degli investimenti privati. Per questa ragione si assiste contemporaneamente alla dispersione in tutte le direzioni di nuovi impianti industriali e al concentramento nelle parti più vetuste della città di nuove masse di immigrati. La congestione urbanistica che ne deriva è quindi prodotta congiuntamente dai due fenomeni, solo apparentemente contrastanti, del decentramento e del concentramento<sup>31</sup>».*

Anche se non fariferimento diretto alla gestione del PRI Berlanda è concorde con il PCI nell' affermare che: *«Le azioni intraprese dai pubblici poteri, al livello di Comuni, per controllare questa tendenza di sviluppo sono o inesistenti o in alcuni casi controproducenti.<sup>32</sup>»* Per Berlanda ogni amministrazione locale ha ancora desiderio di vedere realizzata la propria industrializzazione senza comprendere le conseguenze future che questo potrebbe avere come impatto sul territorio, al di là di una svolta economica. L'inefficienza amministrativa risulta essere ancora più grave a livello provinciale. La bozza di stampa dell'architetto si chiude con alcune proposte per il futuro: La creazione di un sistema differenziato di organi per la pianificazione nazionale, regionale e l'area metropolitana di Torino e la libera disponibilità di suolo da parte degli organi di pianificazione. *«Non si deve più accontentarsi dei vari tentativi per contenere la espansione sul territorio per mezzo di regolamenti edilizi e dispositivi urbanistici come i piani regolatori, ma occorre procedere con sistemi combinati che siano tutti strettamente collegati tra loro<sup>33</sup>».*

---

<sup>31</sup> Franco Berlanda, *Tendenze dello sviluppo urbanistico dei grandi centri e proposte per l'area di influenza torinese*, Comunicazione al convegno dell'Istituto Gramsci "Tendenze del capitalismo italiano", Roma 23-25 marzo 1962, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.4, p. 4.

<sup>32</sup> *ibidem*

<sup>33</sup> Franco Berlanda, *Tendenze dello sviluppo urbanistico dei grandi centri e proposte per l'a-*



È del 1965, anno in cui viene distribuita ai singoli Comuni il dossier contenente le mappe e le norme di attuazione del PRI, una relazione della Federazione Torinese del PCI, in cui viene esplicitato quanto detto nelle riunioni successive al Convegno organizzato sul problema del Piano Regolatore Intercomunale.

I punti riassunti sono gli stessi emersi dai Convegni sopra citati, in coda viene aggiunta però una parte di spartizione dei vari compiti sulla scala gerarchica. Ai gruppi Consiglieri comunali viene affidato l'onere delle delibere per la costituzione del Consorzio del territorio intercomunale di Torino, che viene designato dal PCI come l'organo che deve presiedere alla redazione del piano Intercomunale, alla sua realizzazione e aggiornamento. Per inserire il piano intercomunale in un piano più esteso «*Il Consiglio Provinciale dovrebbe perciò adottare una delibera tendente ad impegnare la propria e le altre amministrazioni provinciali piemontesi al fine di studiare e preparare un piano territoriale con formulazione unitaria e democratica che conglobi tutte le iniziative attualmente in corso*<sup>34</sup>».

Al Gruppo Parlamentare viene affidata la responsabilità di richiedere al governo un impegno per i piani pluriennali di sviluppo e proposte di nuove leggi.

La campagna di orientamento e il coordinamento delle attività viene affidata dalla Federazione al Comitato di Partito del territorio comunale, il quale ha il compito di tenere informati i cittadini e "orientarli" sulla vicenda del piano intercomunale, in accordo con il giornale "Unità".

#### **04.1.5\_Lega dei Comuni democratici\_1965**

Ugualmente è del 1965 un documento con titolo "Intervento al convegno indetto dalla lega dei Comuni Democratici sul tema: Amministratori e tecnici urbanisti di fronte al Piano Regolatore Intercomunale"<sup>35</sup>. Il documento si apre con una critica alla gestione del piano. «*Gli anni, nei quali si è svolto lo studio del PRI sono stati caratterizzati dalla inesistenza di condizionamenti o di controlli da parte degli Enti pubblici sulle scelte che hanno compiuto forze economiche libere nel loro operare in un processo che si può definire*

---

rea di influenza torinese, op.cit., p. 4.

<sup>34</sup> Relazione della Federazione Torinese del PCI, 1965, Fipag, Fpc-To, b.306, fs.24, p.4.

<sup>35</sup> *Intervento al convegno indetto dalla lega dei Comuni Democratici sul tema: Amministratori e tecnici urbanisti di fronte al Piano Regolatore Intercomunale*, Torino, 27 febbraio 1965, Fipag, Fpc-To, b.306, fs.14.

spontaneo<sup>36</sup>».

Emerge anche un'altra problematica che viene spesso attribuita al PRI: La scelta del confine spaziale del piano. Nel corso del periodo di studio e poi di stesura del piano intercomunale non ci si è mai discostati dalla dimensione originaria dei confini del piano, ignorando ed evitando così il confronto con quello che viene considerato, dai Comunisti, la vera dimensione, quella su cui agisce la vera influenza di Torino. «*La ristrettezza del territorio assegnato alla competenza del PRI è un fatto acquisito da chiunque abbia conoscenza dello sviluppo in atto su un territorio investito dalle trasformazioni indotte dal polo torinese, i cui confini costantemente mutevoli si vanno saldando e integrando con quelli in cui l'influenza è esercitata da altri poli esistenti o in via di formazione*<sup>37</sup>». La ristrettezza di questo territorio di comprensorio per il partito andrebbe esteso trovando ingiustificabile il fatto che le previsioni e gli studi fatti sono riferiti all'area circoscritta e, per loro, sottodimensionata. «*L'aver trascurato completamente questo aspetto e manifestandosi d'altro canto indispensabile le correlazioni con le zone immediatamente*

*periferiche, ha condotto l'ufficio studi del PRI ad imbastire per esempio il piano delle attrezzature sociali con le caratteristiche dell'improvvisazione e dell'assoluta gratuità*<sup>38</sup>» Per dimostrare quanto il territorio su cui agisce il PRI sia distante da un modello reale di territorio di influenza vengono chiamati in causa due studi condotti dall'IRES. Il primo studio, compiuto dall'IRES nel 1958 sulla Provincia di Torino, che comprendeva come zone industriale con centro Torino una quarantina di Comuni. Di questi studi risulta interessante la parte riguardante "i movimenti migratori considerati a livello dei comuni" in cui sono stati esaminati i comuni in funzione di movimenti di popolazione: quelli che esercitano un'attrazione più o meno intensa, quelli in cui l'attrazione è compensata dall'esistenza di un altro polo di attrazione e quelli in cui avviene un'espulsione. «*Unendo alla mobilità demografica la conoscenza dei livelli di occupazione industriale si giunge alla definizione di una struttura demografica, caratterizzata dall'esistenza su scala regionale, di "poli" formati da comuni di fortissima attrazione, attornianti da comuni di media attrazione, costituenti la corona interna, a*

---

36 lvi, p.1.

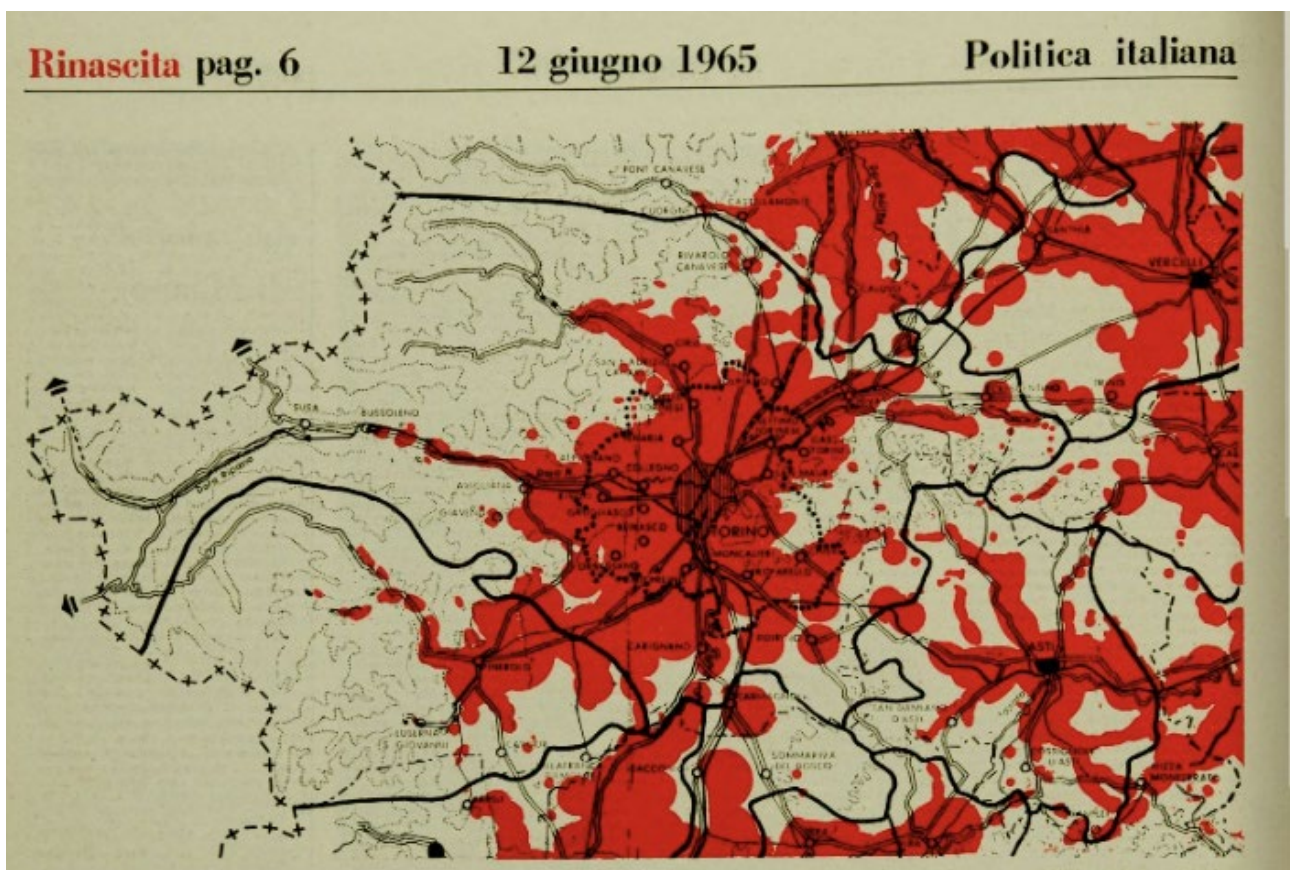
37 *Intervento al convegno indetto dalla lega dei Comuni Democratici, Torino, 27 febbraio 1965, Fipag, Fpc-To, b.306, fs.14, p.4.*

38 *ibidem*

loro volta circondati da comuni di forte interscambio migratorio, che costituiscono la corona esterna del polo<sup>39</sup>». Questo modello ritenuto valido per l'area torinese ed è riferibile ad un territorio ben diverso rispetto a quello dei 24 Comuni. Il secondo, tra gli studi dell'IRES, che viene citato in supporto alla teoria appena esplicitata è quello relativo a "Le regioni serbatoio o le regioni bacino di manodopera dei poli piemontesi". Nello studio si indaga il fenomeno dei moti pendolari: l'ordine di tempo impiegato dai mezzi di trasporto per raggiungere un polo dalle "regioni

bacino" che forniscono manodopera al polo stesso. «La regione bacino di manodopera di Torino [...] comprende la valle Sangone, la valle di Susa, le valli di Lanzo, a confine che passano per Airasca, Racconigi, Carmagnola, per le colline oltre Poirino, Chieri, Gassino, Brusasco e da oltre Crescentino e Chivasso si chiude verso l'arco alpino attraverso Feletto, Rivarolo, Courgnè.<sup>40</sup>».

Il discorso prosegue per mettere in ombra il PRI. In via approssimativa, sulla base di quanto detto a riguardo dell'estensione del territorio comprensoriale, si avanzano due



**Fig.4.2:** La linea nera continua delimita l'area dalla quale è conveniente, relativamente al tempo impiegato dai mezzi pubblici, raggiungere il "polo" torinese e non altri, la parte colorata in rosso definisce l'area dalla quale è possibile raggiungere il "polo" torinese in un tempo non superiore all'ora e mezzo (secondo lo studio dell'IRES), Raffaele Radicioni, Luigi Rivalta, in "Rinascita, 12 giugno, 1965, p.6.

39 Intervento al convegno indetto dalla lega dei Comuni Democratici, Torino, op.cit., p.6-7.

40 ibidem

ipotesi di sviluppo: La prima si basa sulla verifica della concentrazione di popolazione del polo torinese, la seconda sulla constatazione della scarsa concentrazione e tuttavia della vitalità esistente negli altri poli regionali. Il dibattito tra le due ipotesi introduce il modello di organizzazione del territorio della "città-regione". Modello che tende a superare le difficoltà di iper-concentrazione urbana attraverso la diffusione sul territorio di attività produttive, di residenze e di attrezzature attorno ad alcuni poli "di opportuna potenzialità". *«Questi risultati non possono essere raggiunti attraverso gli indirizzi del PRI; infatti, esso ricorre, per decongestionare Torino, alla formazione lungo i confini della città, di aggregati satelliti, di notevoli dimensioni. Questi aggregati rimangono strettamente dipendenti dalle funzioni direttrici di Torino, essi non sono e non saranno mai centri perché non hanno nessun territorio che li alimenti e pertanto rimarranno delle incrostazioni immobiliari contribuendo ad accrescere la congestione della città capoluogo<sup>41</sup>»*. Dal documento viene osteggiata la formazione di aggregati satelliti di 50-10.000 abitanti fuori da Torino favorendo in alternativa il potenziamento nell'ambito regionale dei centri che consentirebbero

questo potenziamento, ma la volontà del PRI ha escluso la formazione di città satelliti *ex-novo*, i poli "di notevoli dimensioni" si sono formati dal movimento disordinato che ha connesso la città con le sue diramazioni.

#### **04.1.6\_Berti\_1964.**

Un ritaglio di giornale conservato tra i documenti del PCI presso l'Archivio Gramsci ci restituisce l'immagine del PRI attraverso le battute di un quotidiano datato 20 settembre 1964. L'articolo riporta una parte della relazione che Berti, consigliere provinciale e segretario della lega dei comuni democratici, ha consegnato al gruppo di lavoro del PCI sui problemi della casa e della riforma urbanistica. Nell'articolo si legge un resoconto su quella che è la bozza di piano che si sarebbe discussa il giorno successivo in consiglio comunale per la sua approvazione o meno. Nelle ore che precedono tale decisione viene scritto:

*«Le norme che avrebbero dovuto guidare queste trasformazioni non sono venute e quanto sarebbero state necessarie lo dimostra la situazione in cui tutta l'area del piano intercomunale si trova: si è costruito senza legge in gran parte del territorio [...] Nessun coordinamento*

---

41 Intervento al convegno indetto dalla lega dei Comuni Democratici, op.cit., p.10.



*di servizi indispensabili (dai trasporti alle costruzioni scolastiche) è stato curato dalla amministrazione comunale di Torino che ne aveva per legge la responsabilità; anzi le giunte che si sono succedute a Palazzo civico, e particolarmente l'attuale, hanno avversato le proposte che di comuni della "cintura", retti da giunte di sinistra, sono state più volte avanzate<sup>42</sup>».*

Nelle parole di Berti troviamo una denuncia alla speculazione edilizia selvaggia che ha colpito l'intorno di Torino, per vantaggio di pochi e a danni della collettività e ancora una volta, l'accusa di inefficienza verso l'Amministrazione pubblica. In aggiunta Berti sostiene che dopo lunghi tempi di indifferenza la "fretta" che si percepisce per l'approvazione del piano da parte della giunta Anselmetti è solo per una preoccupazione elettorale. L'articolo prosegue commentando sezione per sezione il piano presentato costituito da: una carta della viabilità, una carta delle zone e dalle norme di attuazione. Berti usa come esempio la carta della viabilità per sottolineare un problema che più enti, dal PCI all'INU, sostengono, ovvero che l'estensione del PRI è inadeguata rispetto al reale territorio di influenza

di Torino che arriva sino a Carmagnola, Chivasso, Airasca, etc. Per questa ragione i progetti delle nuove vie del PRI appaiono, già nel 1964, superati. Sul tema della Zonizzazione l'articolo diventa durissimo nei confronti del PRI e delle Amministrazioni che non hanno fatto nulla per contrastare ad esempio la proposta della Società Immobiliare di creare un nucleo tra Borgaro, Torino e Settimo di quasi 80.000 abitanti: «*gli amministratori della città capoluogo non lo hanno nemmeno tentato, hanno invece fatto quanto potevano perché il PRI favorisse il disegno speculativo così come non hanno mosso un dito per dirigere insediamenti industriali, come quello della Fiat a Rivalta, per consentire il quale il piccolo comune amministrato dai DC ha evitato di approvare il proprio piano regolatore<sup>43</sup>».* Un elemento che per Berti dimostra la rinuncia a dirigere lo sviluppo del territorio secondo delle norme è la presenza delle "zone bianche", analizzate poi anche dall'INU. Queste aree, la cui destinazione d'uso è lasciata alle scelte dei singoli comuni, favoriscono il disordine e la speculazione edilizia, «sono vuoti di potere in cui ogni altra norma del progetto di piano non ha valore<sup>44</sup>». L'articolo passa in ultimo

---

42 *Il topolino partorito con 10 anni di travaglio*, articolo di giornale, 20 settembre 1964, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.5.

43 *Il topolino partorito con 10 anni di travaglio*, op.cit.

44 *ibidem*

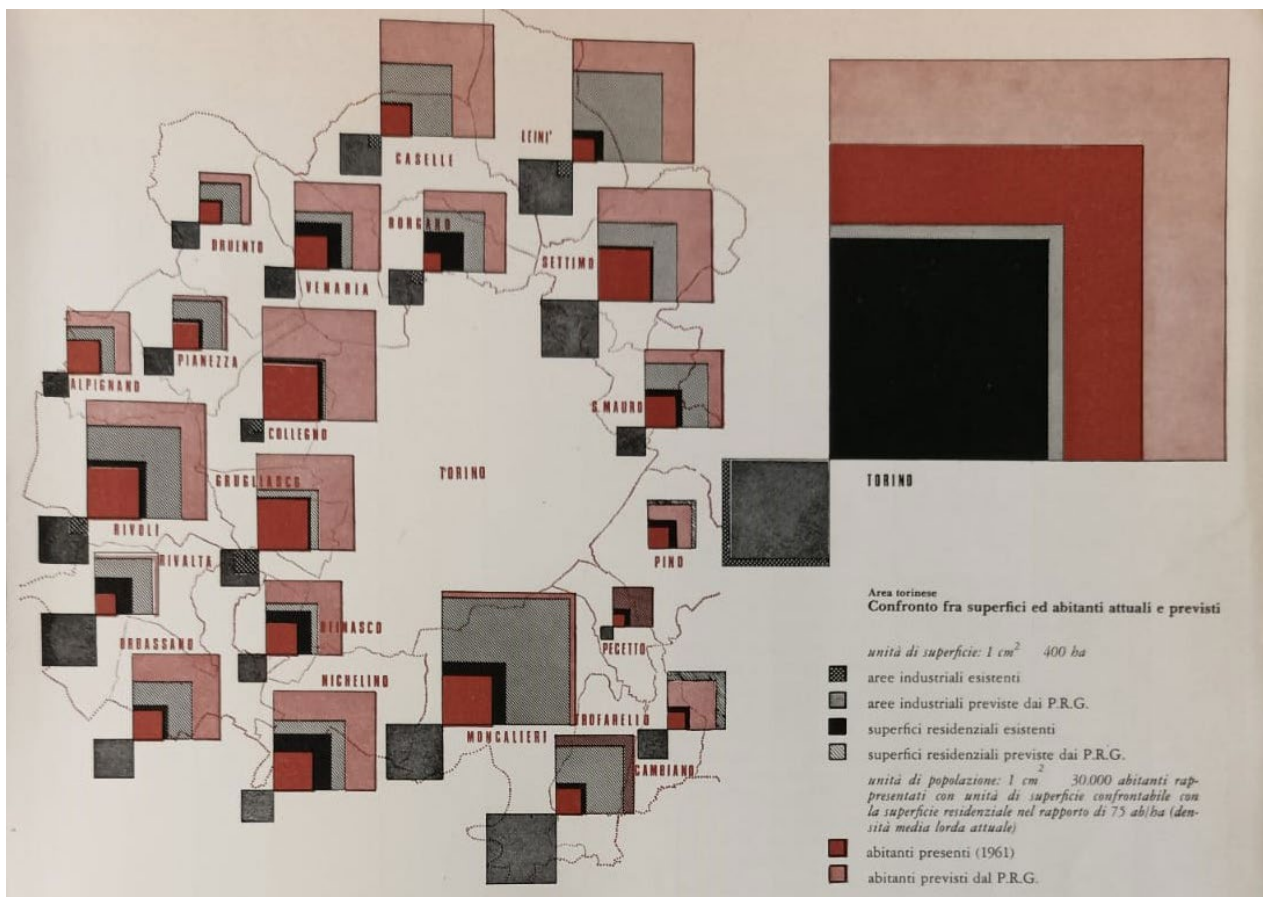


Fig.4.3: Grafico di confronto fra superfici ed abitati attuali e previsti, Gabrielli, in "Urbanistica" 50-51, 1967,p.95.

tab. 6 Superfici e popolazione esistenti e previste

Comuni	Superficie ba	Popolazione		Residenza		Industria	
		Abitanti al 1-1-'67	N. max di abitanti di P.R.G.C.	Sup. utilizzata o compromessa al 1967 (ba)	Sup. max di P.R.G.C. ba	Sup. utilizzata al 1967 (ba)	Sup. max di P.R.G.C. ba
Alpignano	1.195	9.968	38.000	140	282	—	80
Baldissero	1.546	1.232	—	—	—	—	—
Beinasco	676	10.758	58.000	270	365	—	110
Borgaro	1.436	3.521	70.000	220	522	22	165
Cambiano	1.422	3.401	37.000	75	351	—	130
Caselle	2.784	10.000	135.000	135	718	23	230
Chieri	5.430	24.617	—	—	—	—	—
Collegno	1.812	31.660	130.000	500	520	22	70
Druento	2.767	4.276	25.000	65	224	—	100
Grugliasco	1.312	27.632	95.000	350	500	78	190
Leyni	3.245	5.696	158.000	135	1.169	32	410
Moncalieri	4.763	41.648	190.000	350	2.310	—	450
Nichelino	2.064	33.058	104.000	200	688	—	145
Orbassano	2.205	12.090	75.000	115	464	—	200
Pecetto	916	1.553	17.000	40	226	—	25
Pianezza	1.650	6.739	28.000	110	320	—	110
Pino T.	2.190	5.003	21.000	120	334	—	—
Rivalta	2.525	4.113	39.000	180	425	—	370
Rivoli	2.952	32.398	136.000	350	1.139	37	300
S. Mauro T.	1.255	10.736	65.000	195	591	—	120
Settimo T.	3.197	32.229	140.000	400	918	—	470
Trofarello	1.232	6.953	50.000	130	900	—	710
Venaria	2.029	21.697	74.000	140	438	—	140
<b>Totale</b>	<b>50.693</b>	<b>340.978</b>	<b>1.685.000</b>	<b>4.220</b>	<b>13.404</b>	<b>214</b>	<b>4.525</b>
Torino	13.017	1.100.000	1.700.000	7.000	8.300	1.700	1.500
<b>Totale</b>	<b>63.710</b>	<b>1.440.978</b>	<b>3.385.000</b>	<b>11.220</b>	<b>21.704</b>	<b>1.914</b>	<b>6.025</b>

Fig.4.4: Dati di superfici e popolazioni esistenti e previste, Gabrielli, in "Urbanistica" 50-51, 1967,p.95.

in analisi le Norme che consentono di costruire fino a 4 mc/mq di suolo ma il fatto più grave è l'assenza nella bozza di PRI di un carte dei servizi. Il progetto per un ospedale da collocarsi nella zona di Rivoli nasce dalla volontà dei comuni del gruppo Ovest (Collegno, Rivoli, Grugliasco, Alpignano, Rivalta e Pianezza) e allo stesso modo, è comunale la proposta per una scuola tecnica a Collegno. Queste iniziative non sono attribuibili al PRI che, scrive Berti, «ha sempre ottusamente respinto la proposta del consorzio» che, secondo il PCI, avrebbe potuto aiutato l'area dei 24 Comuni ad affrontare temi quali i trasporti, l'applicazione della legge 167 sulle abitazioni, l'assistenza sanitaria e le scuole. La bozza di piano non convince neanche sui temi della rete idrica e di quella elettrica e «ignora la costituzione di mercati intercomunali, di macelli di zona, di centri commerciali, dei servizi per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, tutti servizi pubblici che non possono più essere affrontati e risolti da un solo comune<sup>45</sup>».

Dal piano tecnico si torna sul piano politico. Nell'articolo di Berti, si sottolinea la matrice politica DC-PSDI-PLI che propone il piano mandandolo in approvazione in consiglio per ribadire il contrasto

di idee che il PCI ha relativamente al piano intercomunale. Nessun commento positivo, nessuna nota di merito per l'elaborazione del piano. L'articolo si chiude con una riflessione che esprime tutto il peso e la responsabilità che si sentiva gravare sulle decisioni del PRI: «*La discussione si prevede vivace ed interessante poiché la posta in gioco riguarda le condizioni di vita di oltre un milione e mezzo di persone*<sup>46</sup>».

Un aspetto molto importante, a mio avviso, messo in luce dall'articolo relativo alle norme del piano è la mancanza dell'assegnazione degli oneri di urbanizzazione per i privati. Ai privati non vengono richiesti contributi per la costruzione delle strade, la diffusione della rete fognaria o l'illuminazione nonostante questo principio emergente nei piani regolatori dei comuni della "cintura" fosse stato definito valido dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

---

45 *Ibidem*

46 *Il topolino partorito con 10 anni di travaglio, op.cit.*

## 04.2. “URBANISTICA”

### 04.2.1\_Gabrielli\_1967.

Le maggiori critiche al Piano intercomunale torinese vennero avanzate da alcuni settori dell'INU<sup>47</sup> e da alcuni urbanisti.

Nel numero monografico della rivista “Urbanistica” dedicato alla pianificazione intercomunale in Italia Bruno Gabrielli nel suo articolo intitolato “Formazione e crisi del Piano Intercomunale Torinese” scrive « *Ma ciò che non si spiega davvero è l'assenza di una presa di posizione sui problemi di fondo di un territorio direttamente investito da così sconvolgenti e rapide trasformazioni, Non si è individuato il ruolo del territorio intercomunale in rapporto alla reale area di influenza del polo principale ed ai problemi a scala regionale: manca così un'ipotesi ragionevole e motivata sullo sviluppo industriale e residenziale da porre a base del piano. Né le ricerche né il piano si occupano di uno dei problemi di fondo della pianificazione di quest'area: il problema della immigrazione. In effetti, in generale gli aspetti*

*sociologici sono completamente ignorati dal piano. Tuttavia, stupisce che un problema che è oggetto di studi, discussioni e dibattiti, da anni, a livello nazionale, e che proprio in quest'area ha assunto le maggiori proporzioni, non sia stato oggetto di proposte.*<sup>48</sup>»

Riprendendo i tre principi che nel giugno del 1959 erano stati enunciati come punti programmatici alla base del piano nel corso della formazione dell'Ufficio studi:

1. È necessario un decentramento ed uno sviluppo organico della popolazione, delle attività produttive e di determinati servizi di interesse intercomunale.
2. La crescente tendenza al decentramento di industrie e residenze è stata messa in evidenza da ricerche e studi. Essendo tale decentramento avvenuto in modo disordinato, occorre modificarne le modalità (decentrare nell'ordine)
3. È necessaria la salvaguardia della collina torinese.

«*Il progetto del PRI è tutto in questi fragili cardini, all'inizio ed alla fine del*

---

<sup>47</sup> Alessandro De Magistris, *Il Piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, in A.Fubini, A. De Magistris, E. Serra, *Rileggere il Piano intercomunale torinese*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, ricerca e pratica in urbanistica: scritti in onore di Giampiero Vigliano*, Libreria Cortina, Torino, 1993, pp. 271-282.

<sup>48</sup> Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del Piano intercomunale torinese*, in “Urbanistica”, n.50-51, 1967, p.82



*suo processo formativo: fra obiettivi così generici da sfiorare il mito, ed un progetto assolutamente lontano dall' avere una minima incidenza sulla realtà.<sup>49</sup>»*

Per Gabrielli la volontà di avere un piano «assolutamente neutro» come per lui è il PRI è un fatto ideologico prima che un disegno politico. Il piano intercomunale di Torino in “Urbanistica” viene descritto come un piano sfumato, ma anche dalla tendenza presuntuosa, mancante di «una precisazione di priorità e di tempi e fasi di attuazione» nelle diverse scelte settoriali.

Il PRI costituisce, in sostanza una «inammissibile rinuncia» alla pianificazione<sup>50</sup>.

Non solo la “responsabilità” di applicazione del piano viene riversata sui comuni della cintura limitandosi a dare indicazioni generali. Per Gabrielli «*In effetti non esisteva in Torino e forse non esiste tuttora, uno strato intellettuale sufficientemente preparato e sufficientemente specializzato nei problemi urbanistici.*<sup>51</sup>»

La teoria del piano flessibile di Gian

Piero Vigliano, contrapposto al piano tradizionale viene smantellata dettagliatamente da Gabrielli che sostiene che neanche lo stesso Vigliano era certo di ciò che volesse veramente significare “un piano flessibile”; «*un primo limite che viene accettato senza discussione è l'intangibilità del PRG di Torino. Ora, un Piano Intercomunale nell'area torinese, che considera come limite intoccabile il PRG del polo principale, nasce con tutti i presupposti dell'inutilità. [...] l'approvazione del PRG di Torino coincide con l'inizio effettivo dei lavori per il PRI, ma fra il 1954 e il 1959 vi era la possibilità di condurre in porto le due iniziative unitamente. Un secondo limite è quello relativo alla ristrettezza dell'area dei 24 comuni; di ciò gli estensori del piano erano coscienti, ma: “l'ampliamento di quest'area avrebbe provocato sicuri ulteriori ritardi negli studi del piano e accresciute le difficoltà nell'accordo tra i comuni”<sup>52</sup> e perciò si lasciano le cose come stanno, nonostante fosse da tutti riconosciuto che l'area così configurata non poteva di per sé costituire oggetto di studio e quindi un piano limitato ad essa non aveva*

---

49 *ibidem*

50 Istituto Nazionale di Urbanistica, Sezione Piemontese, *Osservazioni al progetto di Piano intercomunale di Torino*, Torino, settembre 1964.

51 Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del Piano intercomunale torinese*, op.cit., p.83.

52 Relazione generale del PRI, Torino, luglio 1964, pag. 196.

senso.<sup>53</sup>»

Anche grazie alle esperienze nazionali urbanistiche, come quella del PRI, per Gabrielli, si iniziano ad intravedere alcuni segni di un rinnovamento tecnico-scientifico, mentre sembra essere ancora lontano una revisione dei rapporti tecnici-amministrativi, che appaiono ancora non delimitati in compiti e responsabilità. Proprio la mancanza di responsabilità da parte dei Partiti e di obiettivi politici delle singole amministrazioni sono denunciate dall'urbanista, per il quale nessun partito italiano, per il lungo periodo di elaborazione del piano, ha dato precise direttive politiche. «A quanto ci risulta, nessun partito ha avuto una iniziativa costante o precisato direttive. Il PSI tenne un convegno sul PRI nel maggio del 1962: la relazione dell'on. Gino Castagna si apriva con un rimprovero verso "i compagni amministratori" che non si erano mai resi conto dello stato delle cose. E da parte comunista le cose non andavano meglio se alcuni tecnici iscritti al partito denunciavano con una lettera alla Federazione Torinese del PCI la deficienza della politica urbanistica attuata dai comuni retti dal PCI, in occasione delle elezioni del 1963. D'altra parte, l'opposizione

di sinistra non seppe esprimere una critica serrata ed efficace al PRI. Lo stesso on. Todros, urbanista e consigliere comunale, quando si provò ad intervenire sul Piano Intercomunale [...] non seppe dare al proprio discorso una chiara, precisa impostazione con una organica struttura. A livello tecnico, il bilancio non è meno negativo: «Discutibili sono l'area oggetto del piano, il procedimento e la metodologia seguiti nel corso dei lavori, i criteri adottati nello studio e nella elaborazione, le soluzioni proposte ai vari problemi individuati»<sup>54</sup>; non sono parole nostre ma dello stesso autore del piano.»<sup>55</sup>

---

53 Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del Piano intercomunale torinese*, in op.cit., p.83.

54 Giampiero Vigliano, *Il PRI di Torino*, Casabella n.237, 1965, p.16.

55 Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del Piano intercomunale torinese*, op.cit., p.97.

### 04.2.2\_Astengo\_1967

Nello stesso numero di "Urbanistica", dedicato ai piani intercomunali, scrive anche Giovanni Astengo, all'epoca in capo alla rivista in qualità di direttore<sup>56</sup>. In nota all'articolo Astengo specifica che il testo pubblicato era stata preparato per l'Assemblea dei Sindaci dei Comuni del P.R.I. e dell'area metropolitana del 15 ottobre 1967, ma a causa delle sue dimissioni dalla carica di Assessore alla Pianificazione urbanistica di Torino l'assemblea è stata rinviata. Ritiene ugualmente doveroso pubblicare il suo scritto come presa di coscienza riguardo i gravi problemi dell'area metropolitana.

Data l'importanza di Torino, non solo come polo regionale, ma anche per il suo valore interregionale, l'area metropolitana torinese esige chiare scelte per la caratterizzazione del suo processo di sviluppo futuro.

Purtroppo, la situazione appare più che mai confusa. Astengo, sostiene quello che già è stato accennato dall'INU e dal PCI in parte, riguardo il limite del territorio del PRI: Anche se è un fatto ormai noto che esista un'area metropolitana torinese di cui

la dimensione fisica ed economica è ancora da esplorare: dall'intreccio degli interessi centrifughi e centripeti, peraltro non ancora bene determinati, dovrebbe essere individuabile un nucleo centrale di consistenti e consolidate interrelazioni, contornato da margini di più deboli e "fluttuanti rapporti." L'individuazione di questa dimensione di territorio avrebbe dovuto essere un compito dell'Ufficio studi istituito dal Comune di Torino. Per Astengo è chiaro che l'area metropolitana dovrebbe comprendere anche la zona di Volpiano e Chivasso e nella fascia meridionale Carignano, sino a Carmagnola, poiché il legame tra le industrie in questi territori e quelle torinese è stretto. Una gran parte dei ventitrè Comuni del PRI forma, invece, il nucleo centrale mentre la zona del Chierese e la parte collinare formano il sistema ecologico collinare. *«per questo articolato sistema mancano, al momento, non solo idee generali di programmazione economica e di pianificazione urbanistica, ma anche essenziali elementi di conoscenza»*<sup>57</sup>. Dei Comuni esterni all'area del PRI non si sa molto, e nell'area interna del piano emergono le incongruenze

---

<sup>56</sup> Giovanni Astengo (Torino 1915-San Giovanni in Persiceto 1990), Architetto e professore universitario di Urbanistica, Medaglia d'oro delle Arti e delle Scienze del Ministero della Ricerca scientifica e dell'università. È stato presidente onorario dell'INU dal 1986 al 1990, e tesoriere dal 1952 al 1956. Ha rifondato la rivista "Urbanistica" del 1949, di cui è stato redattore capo dal n.1 al nn.10-11 del 1952, e poi direttore fino al n. 67 del 1977. Biografia da Inu.it.

<sup>57</sup> Giovanni Astengo, *Appunti per un piano e per una politica dell'area metropolitana torinese*, in "Urbanistica", n.50-51, ottobre 1967, p. 99.

tra le primitive indicazioni che aveva fornito il PRI e il mosaico di PRG comunali, molti dei quali in revisione per aver omesso nella loro prima stesura i servizi urbani e di quartiere. L'urbanista restituisce un quadro della situazione che si dimostra frammentato e disomogeneo. Manca un sistema metropolitano, mentre industrie e aree residenziali si insediano ovunque. Con ottimismo e nello spirito di ricerca di una soluzione alla confusione esistente Astengo richiama la necessità del lavoro di verifica a diverse scale, un processo certamente complesso, ma necessario.

*«un complesso procedimento iterativo, dalle idee generali a quelle particolari e da queste a quelle, deve dunque essere messo in moto ai vari livelli aggregativi di aree per una reciproca verifica di coerenza interna ed esterna<sup>58</sup>».* Nella stessa spiegazione dell'autore dell'articolo di questo procedimento si può constatare la complessità di riuscire a lavorare sinergicamente dalla scala locale a quella regionale, con una continua conferma di coerenza di principi. Nella sua fase di stesura era stata esplicitata dalla Commissione Generale l'intenzione di non generare un mosaico di piani ma che una volta redatto e approvato

il PRI si richiedeva che i singoli PRGC dei Comuni fossero rivisti e quindi «verificati» in base a quanto stabilito dal piano, azione che non avvenne.

Astengo propone di ripartire dalla verifica della pianificazione Comune per Comune nei quali *«vi è, anzitutto, una serie di errori dimensionali e distributivi da correggere<sup>59</sup>».*

Dal momento che molti piani presentano delle ipotesi di sviluppo avventate occorre riportare la ridimensione delle aree residenziali e industriali previste, studiando il fabbisogno di servizi relativi secondo i nuovi standard in vigore, basandosi su una stima di sviluppo "più neutrale". Un criterio fondamentale per la revisione delle aree è quello, ad esempio, della verifica del sistema delle reti di servizio sotterranee: acquedotti e fognature. Molte aree già edificate del piano intercomunale risultano sprovviste di questi servizi elementari, per cui si vede necessario servire i quartieri già edificati e programmare l'edificazione successiva basandosi sulla rete di distribuzione delle acque presenti. *«le stesse aree attualmente edificate nei 23 Comuni su un territorio di circa 4.160 ha, risultano infatti servite da acquedotti e fognature soltanto per il 49%. per il 40% solo da acquedotti, per l'1,7 % solo da fognature e per il*

---

58 Giovanni Astengo, *Appunti per un piano e per una politica dell'area metropolitana torinese*, op.cit. p.100.

59 *Ibidem*.



9% completamente prive<sup>60</sup>».

Astengo propone un modello di gestione che si basa sulla selezione delle aree occorrenti per una prospettiva di sviluppo neutrale su 10 anni, individuando quelle già urbanizzate «e quelle più economicamente urbanizzabili in quantità tale da sopperire al fabbisogno per il prossimo triennio, in modo da formulare per esse le “previsioni” di urbanizzazione richiamate dal 5° comma dell’art.10 della legge ponte n. 765<sup>61</sup>, come elemento discriminante per la concessione delle licenze edilizie<sup>62</sup>».

Operata questa prima azione di discretizzazione delle aree, sarebbe poi necessario accordarsi tra Comuni sul rispetto dei limiti stabiliti per la concessione delle licenze edilizie. Avendo un sistema di stretto controllo sul breve termine, cioè un “piano di imbrigliamento”, scrive Astengo, si potrà pensare come maggiore calma al piano sul medio e lungo termine. «Di fronte agli orrori e ai costi sociali di una congestione crescente nell’ambito di una disordinata conurbazione e, priva di struttura, quale è quella già in atto, nell’agglomerazione torinese e ben

documentabile, anche visivamente, con le vedute aeree, val bene la pena di trarne salvataggio<sup>63</sup>».

Le proposte che l’urbanista fa per “salvare” la situazione si basano sulla richiesta di operare un vero e profondo cambiamento da parte della politica e dei tecnici coinvolti, senza creare un piano che timidamente segue le tendenze già in atto. Astengo formula delle controproposte a ciò che è stato deciso dal PRI, andando a criticare, anche lui, i diversi punti su cui si basa il piano intercomunale.

Partendo dai trasporti egli, al sistema di tangenziali a largo raggio proposto dal PRI, contrappone lo schema elaborato dagli uffici dell’Assessorato alla Pianificazione urbanistica. Questo schema sarebbe funzionale ad una prima risposta immediata alle esigenze dell’area torinese, alla quale si prevede debba succedere una seconda fase, da realizzarsi in tempi più lunghi.

Per lo sviluppo industriale, cardine centrale dell’area torinese, che ha ormai assunto un chiaro carattere industriale, deve evitare” le iniziative singole e scoordinate, di trasferimento di industrie o di nuovi impianti che portano inevitabilmente

---

60 *Ibidem.*

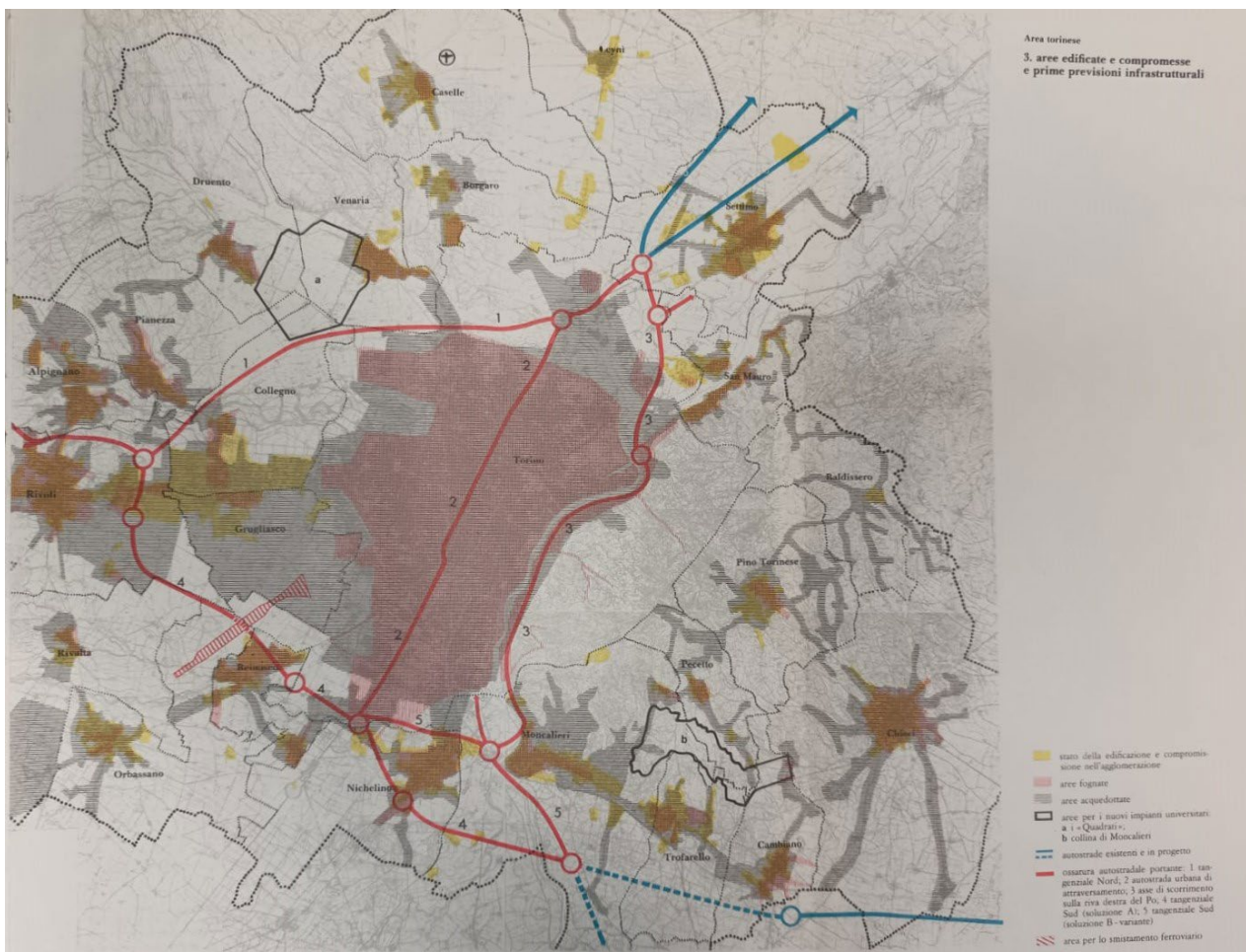
61 La legge del 6 agosto 1967 n.765, modifica la legge n.1150 del 1942, La legge impone la formazione dei piani regolatori. Per i comuni inadempienti, per le illegittimità e per gli abusi edilizi sono previste sanzioni.

62 Giovanni Astengo, *Appunti per un piano e per una politica dell’area metropolitana torinese*, op.cit.. 100.

63 *Ibidem.*

alla disseminazione di stabilimenti sul territorio. Altri punti che tocca Astengo sono la collocazione dei centri direzionali, in particolare quello di Torino e l'ubicazione dei poli Universitari, scartando l'idea dell'Università della Mandria e ritenendo idonea invece l'area dei Quadrati di Venaria e la fascia precollinare da Moncalieri e Chieri. La residenza, viene trattata per ultima, proprio perché deve andarsi a collocare in un sistema infrastrutturale delineato. L'applicazione delle nuove normative e la revisione del PRGC nei Comuni dove vigono i sistemi della doppia cubatura e dove sono ammessi

il trasferimento della cubatura tra diversi lotti, già porterebbero, per Astengo, grandi benefici, garantendo ai cittadini aree residenziali dotate di aree verdi e servizi sostituendo l'edilizia episodica. Delineato il quadro di azione il settore più degradato è quello operativo, manca proprio quell'organo, che doveva essere quello intercomunale, intermedio tra Comuni e Regioni. Al contrario del PCI che suggerisce l'idea del consorzio Astengo afferma che né la Provincia né l'eventuale consorzio dei Comuni risponderebbe adeguatamente alle esigenze. *«Forse una soluzione potrebbe esser*



**Fig.4.5:** "Schema aree edificate e compromesse e prime previsioni infrastrutturali", Astengo, in "Urbanistica" 50-51, 1967.

*ritrovata, anche in fase sperimentale e intermedia, con forme di rappresentanza di secondo grado, attingendo proporzionalmente dai Consigli comunali esistenti.<sup>64</sup>»*

Anche Astengo, a conclusione dell'articolo, richiama al lavoro tutti gli enti interessati mettendo in guardia sul rischio imminente di veder degradare l'area metropolitana torinese in una intrecciata conurbazione.

#### **04.2.3\_INU: Osservazioni al progetto di piano intercomunale di Torino\_1964.**

Già nella premessa della sua relazione sul piano regolatore intercomunale, la Sezione Piemontese dell'Istituto Nazionale di Urbanistica esprime il suo dispiacere nel riscontrare che i dibattiti svolti e le relazioni nel decennio di studio elaborate, non hanno trovato un riscontro con i risultati degli studi del PRI. *«la discontinuità dell'interesse dell'Amministrazione ad affrontare il piano regolatore intercomunale si è riflessa identicamente nella discontinuità degli studi, che sono stati sottoposti a pause ed a riprese intermittenti sono alla precipitata*

*chiusura dei lavori. Sono venute così a mancare le possibilità di inserimento degli orientamenti, conseguenti alla maturazione delle situazioni completamente nuove in ambito nazionale, come ad esempio la nuova legge urbanistica e la programmazione economica, la politica comprensoriale e la nuova dimensione delle scale urbanistiche conseguente al rapido sviluppo del Paese<sup>65</sup>.»* Riguardo all'impostazione generale di piano, l'INU giudica il piano intercomunale torinese proposto come *«il risultato della confluenza di elementi negative e degeneranti quali l'accettazione acritica della situazione di fatto e delle tendenze spontanee<sup>66</sup>»* delle Amministrazioni e delle iniziative private. Il PRI rimane pieno di incognite nel suo semplice tentativo di razionalizzare il caos abitativo della cintura torinese, inoltre sembra non aver impiegato in maniera adeguata la base dati fornita dall'IRES. Non aver avuto la capacità di tradurre queste informazioni, soprattutto relative al settore economico, in precise scelte per la risoluzione dei problemi di fondo, significa per l'INU una generale rinuncia alla risoluzione dei problemi della pianificazione, anche

---

<sup>64</sup> Giovanni Astengo, *Appunti per un piano e per una politica dell'area metropolitana torinese*, op.cit., p. 103.

<sup>65</sup> Istituto Nazionale di Urbanistica, Sezione Piemontese, *Osservazioni al progetto di Piano intercomunale di Torino*, Torino, settembre 1964, p.1.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

accompagnata con moderni metodi di ricerca operativa.

Come il Partito Comunista, anche la Sezione Piemontese dell'INU riflette sulla permanenza del territorio del PRI della stessa estensione individuata nel 1954, la cui dimensione sembra dover venire inderogabilmente rivista.

### **Le previsioni demografiche**

La previsione finale al 1971 della popolazione nella cintura di Torino è di 500.000 persone. La determinazione di questo dato è stata fissata nel PRI su base statistica secondo le ipotesi di massimo sviluppo di quoziente di natalità ascendente, quoziente di mortalità decrescente e saldo del movimento migratorio mantenuto al valore massimo del periodo tra il 1951 e 1959, con una distribuzione nei 23 Comuni vicini fino al massimo assorbimento.

A questa previsione di sviluppo demografico vengono a mancare alcuni elementi di giudizio che, per l'INU, si sarebbero dovuti aggiungere alla valutazione statistica. Lo studio del fenomeno migratorio avrebbe dovuto considerare due variabili: la possibilità dello sviluppo continuo dell'immigrazione e quella limitatrice derivante dalla predisposizione di interventi di programmazione. In

più al modello di sviluppo e alla previsione dell'assorbimento della popolazione da parte dei Comuni della cintura non è affiancato un piano che garantisca il tetto massimo ipotizzato di 500 000 abitanti né la loro ripartizione tra i Comuni. L'INU riprendendo la previsione demografica contenuta nel PRI, che arriva come anno di previsione sino al 1971, mette in luce una grande difficoltà: se le ipotesi del piano hanno una previsione decennale «*i piani regolatori generali dei comuni che dovranno fare proprie le direttive di proporzionamento del piano intercomunale hanno invece validità a tempo indeterminato. Quindi le previsioni decennali del PRI non sono trasferibili nei piani generali dei singoli comuni, in quanto il PRI non offre il disegno e l'assetto finale di cui un programma decennale avrebbe dovuto costituire soltanto una prima fase attuativa e non il contrario*<sup>67</sup>».

### **L'azzonamento**

Una delle principali critiche mosse dall'Istituto di Urbanistica verso il PRI è quello di esaltare le situazioni precostituite e gli ordinamenti di sviluppo nati dalle iniziative spontanee e disordinate con la complicità della remissività della pubblica Amministrazione. La "poca

---

<sup>67</sup> Istituto Nazionale di Urbanistica, Sezione Piemontese, *Osservazioni al progetto di Piano intercomunale di Torino*, op.cit., p.7.



incisività” del piano viene sottolineata anche dalla presenza delle “zone bianche”: aree a disposizione dei singoli piani regolatori comunali che si estendono su 12000 ettari, circa un quinto del territorio del PRI.

L'indeterminazione di queste aree nella loro destinazione d'uso (se agricola, industriale o residenziale) può portare alla riunione delle tre destinazioni o a farne prevalere una sulle altre. La direttiva per i piani regolatori generali comunali non danno indicazioni sul proporzionamento delle tre destinazioni d'uso «e tanto meno attenuano l'incognita che grava sulla ripartizione della residenza e della produzione fra comuni diversi.»

*«Nonostante gli inconvenienti rilevati dalla stessa relazione Vigliano che denuncia un eccesso di proporzionamento e di utilizzazione privatistica di queste zone bianche, denuncia da noi testé ribadita, queste zone sono state ultimamente ampliate di oltre 15.000 ettari nella ultima edizione del piano intercomunale. Lo stesso è avvenuto per l'indice di fabbricazione nelle zone di espansione elevato da 2,00 a 2,50 mc/mq<sup>68</sup>».*

La presenza delle “zone bianche” che doveva essere uno strumento per successivi approfondimenti diventa

un elemento negativo per il piano. La previsione della popolazione viene così alterata, dando la possibilità di continuare un'incontrollata espansione delle aree industriali e residenziali, giungendo così a circa 3.000.000 abitanti, a cui aggiungendo la popolazione corrispondente alle licenze di costruzione concesse in zone senza vincoli di cubatura (in comuni come Torino, Mocalieri, Nichelino, Collegno si sono concessi fino a 6 mc/mq di cubatura) si arriva a circa il raddoppio della popolazione prevista dal PRI.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica ribadisce la necessità di un piano regolatore intercomunale, ma l'analisi del piano adottato dall'Amministrazione a loro parere risulta privo di quelle direttive su cui dovrebbe reggersi, e le conseguenze sono una rinuncia alla ristrutturazione del territorio e l'implicito incoraggiamento alle Amministrazioni di rinunciare ad una disciplina urbanistica nei loro territori. Solo due Comuni possono definirsi nel 1964 “operanti” nella pianificazione, nove Comuni hanno approvato i piani senza però averli ancora applicati e risultano essere dodici i Comuni senza piano.

L'INU propone di reimpostare il lavoro su basi nuove con:

---

<sup>68</sup> Istituto Nazionale di Urbanistica, Sezione Piemontese, *Osservazioni al progetto di Piano intercomunale di Torino*, op.cit., p.12.

*-revisione dell'estensione dei limiti territoriali;*

*-revisione delle finalità e conseguentemente della metodologia e di tutta la strumentazione;*

*- trasformazione dell'Ufficio studi del PRI e creazione di un nuovo centro studi a basi allargate con la partecipazione diretta (e non esterna come è avvenuto con l'IRES) di Istituti specializzati per la ricerca e la elaborazione dei dati sotto il profilo delle finalità urbanistiche*

*- revisione del suo inserimento in Piani, o indicazioni di piano alle diverse scale [...];*

*- revisione del PRG di Torino e relativo aggiornamento in particolare quanto riguarda la norma sui piani esecutivi consensuali e sulle quantità edificabili e per quanto interferisce sui problemi della viabilità e dei trasporti.*

In conclusione del commento al Piano, l'INU rimane "aperto" a collaborazioni sul piano culturale, lasciando intendere che la pianificazione intercomunale avrà un proseguimento anche se il giudizio sul piano presentato presenta tutte le carenze che hanno esposto.

## Commento

Sia il Partito Comunista sia Gabrielli vedono il piano intercomunale come qualcosa di “fumoso” e che avrebbe potuto essere gestito meglio sul piano tecnico e politico. Il piano che mirava ad essere in sostanza un programma di massima, uno schema direttore per un governo sovracomunale non è riuscito ad essere incisivo nei lotti dei singoli Comuni. La scelta di rimanere su linee strategiche generali, dettata sicuramente sia dalla novità nel doversi confrontare con questo nuovo strumento urbanistico, sia per la complessità del territorio da gestire, molto esteso, era già stata criticata nei dibattiti nelle Commissioni.

Le Amministrazioni, anche se impaurite da una maglia di regole troppo stretta, avrebbe forse alla fine giovato di indicazioni più puntuali e il piano sarebbe risultato meno fumoso. L'aver inserito il pensiero di Gabrielli ci permette di vedere come l'urbanista quando critica la gestione politica della vicenda del piano, comprenda tutti i Partiti, anche il partito comunista, citando Todros stesso.

Un altro punto comune alle critiche sul piano è sicuramente relativo ai tempi di realizzazione, eccessivamente lunghi per molti, anche perché intervallati spesso, nei primi anni, da periodi di inattività. C'è da dire a riguardo, che al di là del

sicuro disinteressamento di alcuni Enti rispetto alla tematica del piano, era evidente una sua necessità celere per la gestione degli agglomerati urbani che si stavano sviluppando in quegli anni e per una guida per gli anni successivi. Si richiedeva al piano di basarsi su ricerche accurate, su dati raccolti su basi scientifiche e correttamente elaborati. Sino a quando non è avvenuta l'entrata dell'IRES per coadiuvare nella ricerca e sistematizzazione dei dati, trattare la mole di informazioni per un territorio così vasto richiedeva evidentemente uno sforzo in termini di tempo notevole. Si richiedeva al piano di essere celere e dettagliato, senza però aver neanche definito effettivamente quanto poi sarebbe stato rispettato dalle Amministrazioni. I compiti non erano stati ben definiti e spesso in sede di confronto emergeva questa commistione tra tecnica e politica che Gabrielli denuncia. Un punto sul quale il Partito Comunista, ma anche l'INU, insistono particolarmente è l'inadeguatezza dei limiti territoriali del PRI con i 24 Comuni. Considerando sicuramente validi tutti gli studi dell'IRES richiamati, a favore di questa opinione, è indubbio che il territorio di influenza di Torino si estendesse ben oltre al confine disegnato ma per quello che doveva essere il PRI: uno strumento a metà tra un piano regolatore comunale e un piano territoriale regionale, a mio

avviso era necessario scegliere una porzione di studio netto, per renderla maggiormente controllabile. Inserendo tutte le variabili di un territorio più ampio le discussioni si sarebbero potute ampliare ulteriormente.

Il piano però, aveva poi alcune indicazioni di merito innovative ed importanti, prima fra tutte la centralità assegnata ai valori ambientali e paesaggistici e la programmazione della viabilità su scala sovracomunale. Tematiche che si dimostreranno in futuro di estrema attualità e lungimiranza.



**Fig.4.6:** serie di fotogrammi aerei realizzati con un volo da parte dell'IGM nel 1964. Visionabili e scaricabili dal geoportale della Città Metropolitana di Torino.  
in alto (fotogramma 1E-581): Grugliasco  
al centro (fotogramma 1E-553): Alpignano  
in basso (fotogramma 1E-619): Rivalta di Torino.



1960

PCI

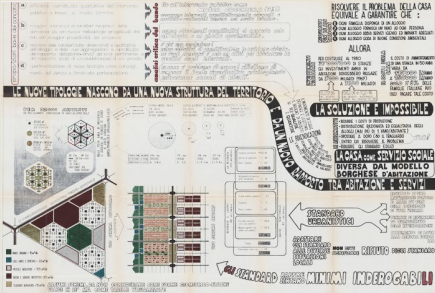


Alberto Todros

« Torino [...] deve risolvere i suoi problemi nel quadro del territorio che la circonda. Per uscire dalle inutili parole che da anni leviamo in questo consiglio proponiamo la strutturazione di un organismo capace di studiare e sviluppare i problemi urbanistici della città ...»

*Appunti Todros, 1960, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.1*

1963



Collettivo di Architettura

« [...]problemi dell'immigrazione, dello sviluppo industriale e della sua articolazione, Nulla di tutto ciò è minimamente sfiorato nel PRI che si limita a tentare di tener dietro con qualche provvedimento a scelte che avvengono in altre sedi»  
«un lavoro dilettantistico»

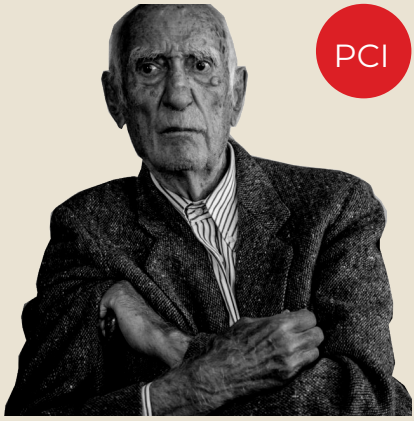
«Le zone, la cui localizzazione non discende da indagini rigorose, ma è dettata da scelte semplicistiche ed intuitive»

«si ricerca una serie di concrete scelte politiche che imprimano alla nostra azione urbanistica una caratteristica coerente alla nostra presenza in altri settori»

*Considerazione sulla situazione urbanistica nell'area metropolitana torinese, 1963, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.5*

1964

PCI



Franco Berlanda

« Le azioni intraprese dai pubblici poteri, al livello dei Comuni per controllare questa tendenza di sviluppo sono o inesistenti o in alcuni casi controproducenti »

«Non si deve più accontentarsi dei vari tentativi per contenere la espansione sul territorio per mezzo di regolamenti edilizi e dispositivi urbanistici come i piani regolatori, ma occorre procedere con sistemi combinati che siano tutti strettamente collegati tra loro »

*Tendenze dello sviluppo urbanistico dei grandi centri e proposte per l'area di influenza torinese, 1962, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.4*

« il progetto del PRI è tutto in questi fragili cardini, all'inizio ed alla fine del suo processo formativo: fra obiettivi così generici da sfiorare il mito, ed un processo assolutamente lontano dall'avere una minima incidenza sulla realtà »

«in effetti non esisteva in Torino e forse non esiste tuttora, uno strato intellettuale sufficientemente preparato e sufficientemente specializzato nei problemi urbanistici »

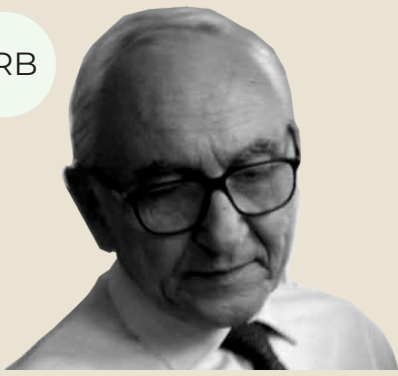
«un primo limite che viene accettato senza discussioni è l'intangibilità del PRGC di Torino [...] tutti i presupposti dell'inutilità [...] un secondo limite è quello relativo alla ristrettezza dell'area dei 24 comuni»

«mancante di una precisazione di priorità e di tempi e fasi di attuazione [...] il PRI costituisce una inammissibile rinuncia alla pianificazione »

*Formazione e crisi del piano intercomunale torinese, "Urbanistica" 50-51, 1967*

1967

URB



Bruno Gabrielli

«vi è inanzitutto una serie di errori dimensionali e distributivi da correggere... »

«forse una soluzione potrebbe esser ritrovata, anche in fase sperimentale e intermedia, con forme di rappresentanza di secondo grado...»

*Appunti per un piano e per una politica dell'area metropolitana torinese, "Urbanistica" 50-51, 1967*

1973

URB



Giovanni Astengo



**Fig.4.7:** schema riassuntivo di alcuni "pareri" significativi riguardo al PRIT, esposti nel capitolo 04

# 05



**Fig.5.1:** Rielaborazione personale di fotografia: "Fiat a Rivalta" di Giovanni Perno, dicembre 1971, Fondazione Carlo Donat-Cattin, Polo del '900.

# Q5

## IL DECENTRAMENTO INDUSTRIALE

Se si assume per certo il ruolo di Torino come polo della produzione industriale a cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento non si può escludere, a mio avviso, dalla trattazione del PRI una breve riflessione sulla tematica dell'industria, *mater* dell'espansione urbana di molti comuni limitrofi a Torino. Più nello specifico il legame tra il polo centrale e "l'intorno" è favorito, dopo il movimento dei pendolari, dal fenomeno del decentramento industriale, per il quale numerose aziende con sede storica in Torino scelgono di spostare i loro reparti produttivi verso i "territori liberi" della "cintura", in cui hanno possibilità di costruire nuovi poli industriali *ex-novo* o radicarsi, in altri casi, in contesti in parte già industrializzati. Il decentramento industriale, secondo l'IRES, è movente nella creazione di una «"cintura nera" che intraponendosi negli spazi ancora liberi fra città centrale e i Comuni contermini, forma un tessuto connettivo fra le linee di espansione urbana convergenti (dei comuni contermini e della città centrale), costituendo quindi un importante





**Fig.5.2:** Rielaborazione personale, collage di immagini: "Fiat, lo stabilimento di Rivalta", 1970, Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci di Torino, e foto di Giovanni Perno, dicembre 1971, Fondazione Carlo Donat-Cattin, Polo del '900.

fattore di conurbazione<sup>1</sup>». In questo modo presso la città centrale trova spazio il settore terziario mentre il secondario si dirama dalle periferie.

## **05.1 \_FRANCESCO MARTINY\_1962**

In un articolo pubblicato su “Atti e Rassegna Tecnica”, Francesco Martiny tratta il tema del “decentramento industriale”. Una volta chiarito il termine “decentramento” che assume un suo valore in una visione più ampia rispetto ad uno sguardo solo localizzato al PRI, Martiny trae alcune considerazioni sull’origine della localizzazione delle industrie. Se le ragioni di scelta nella localizzazione delle industrie in origine sono state guidate dall’assetto geografico di un luogo, capace di disporre di materie prime e di fonti d’acqua necessarie per la produzione dell’energia, con l’industrializzazione su larga scala la città è diventata il cuore della produzione. O almeno sino alla seconda metà degli anni Cinquanta. La necessità da parte dell’industria meccanica di disporre di tecnici e professionisti specializzati e l’avanzamento nelle tecnologie dei trasporti sia delle merci, sia

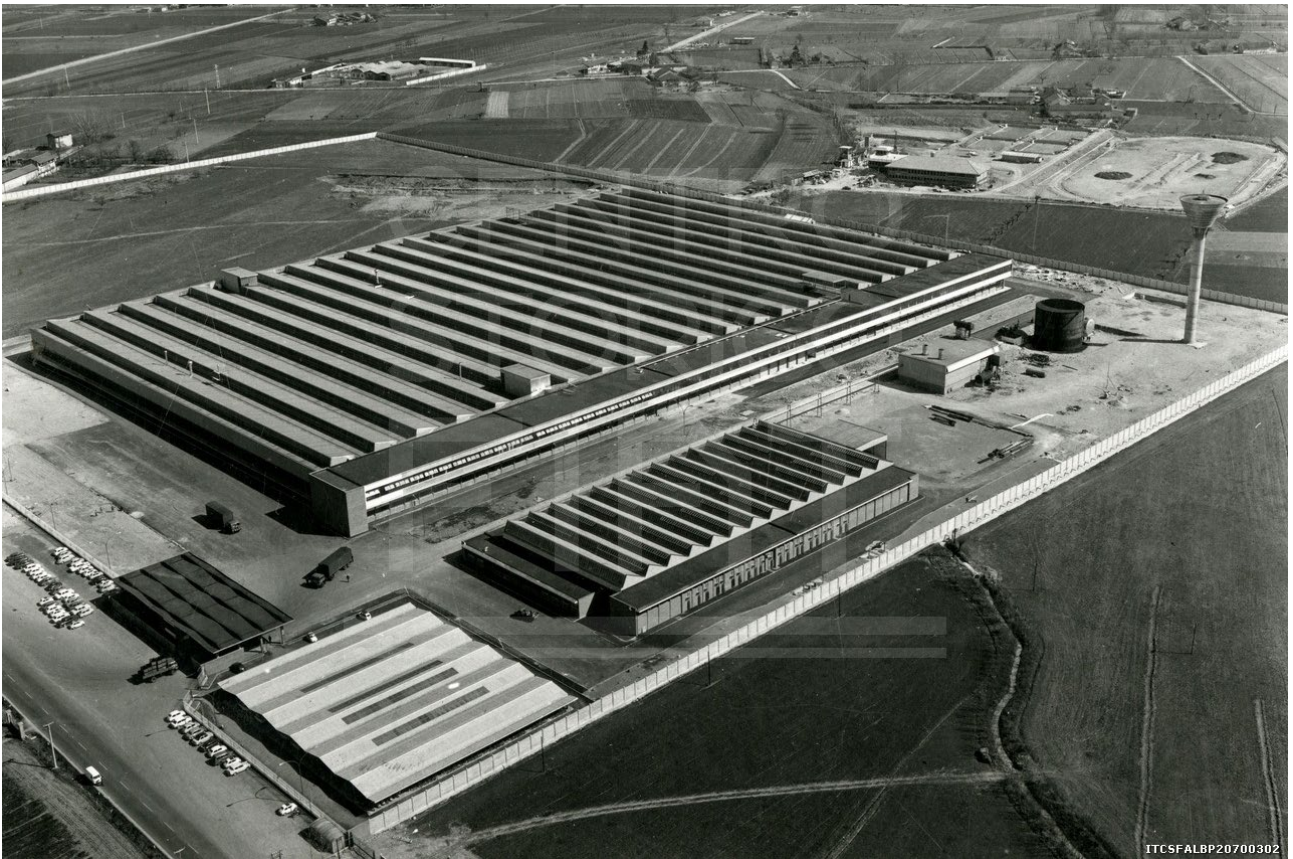
dell’energia, sia degli operai aveva portato le città a diventare “l’incubatore” per le grandi industrie generando un forte distacco tra centri urbani e campagne rurali. Con l’espansione esorbitante del dopoguerra di alcuni poli industriali, di cui Torino si rivelerà la capofila, il congestionamento delle città porta alla dislocazione delle fabbriche e, in misura minore, degli uffici al di fuori dei limiti urbani. Sebbene la scelta di effettuare un decentramento industriale possa essere guidato da molteplici ragioni, tra cui la volontà di ridurre lo squilibrio tra centri maggiori e minori, andando a ribilanciare gli assetti residenziali-produttivi e di presenza di professionisti in loco, «la localizzazione dei nuovi stabilimenti è dovuta esclusivamente all’iniziativa dei singoli operatori, che prendono decisioni in base a proprie valutazioni soggettive<sup>2</sup>». Dal momento che a fronte di questo fenomeno non vi era ancora un coordinamento globale, Il Piano Regolatore Intercomunale avrebbe potuto diventare lo strumento per il coordinamento delle attività in atto. Martiny, nell’articolo sottolinea come tra “grandi industrie” e “medie industrie” siano le seconde ad essere più adatte al territorio del PRI; Anche

---

1 IRES PIEMONTE, Istituto di ricerche economico-sociali “Aldo Valente”, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, Parte Prima-1951-1959, Torino, 1962, p.15.

2 Francesco Martiny, *Decentramento industriale e localizzazione delle industrie*, in Atti e Rassegna Tecnica della Società Ingegneri e Architetti in Torino, nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962, p.287.





**Fig.5.3:** Stabilimento a Rivalta, 1965, fotografia da: mediastellantis.com



**Fig.5.4:** "Fiat a Rivalta" di Giovanni Perno, dicembre 1971, Fondazione Carlo Donat-Cattin, Polo del '900.

se le “grandi industrie” a seguito dell’acquisto di un terreno sarebbero in grado di provvedere loro stesse agli allacci fognari, all’acquedotto e all’energia elettrica, nel 1962 la rete infrastrutturale e la metratura richiesta da tali industrie fa sì che esse si orientino verso altri poli.<sup>3</sup> Al di là del valido pensiero di Martiny credo sia giusto ricordare che a Settimo, a Rivalta e a Grugliasco vi furono dei grandi insediamenti industriali (il villaggio FIAT a Settimo, la FIAT a Rivalta e la Pininfarina a Grugliasco), forse classificabili, nel caso della Fiat, come succursali di uno stabilimento ben più grande situato a Mirafiori ma ‘pur sempre considerabili, a mio avviso, “grandi industrie”.

Per fare sì che il decentramento urbano mantenesse la sua efficacia, nel 1962 si prospettavano necessarie delle scelte di natura politica in merito a: un sistema stradale veloce che collegasse Torino con le autostrade nazionali e gli insediamenti periferici con Torino, un sistema di trasporto pubblico per permettere ai lavoratori di trovare collegamento tra le loro aree residenziali e il luogo di lavoro<sup>4</sup> e infine, un costo controllato per

le aree destinate agli insediamenti industriali.



**Fig.5.5:** Catena di montaggio stabilimento Fiat, 1970, in "Lotta Continua", 17 gennaio 1970.

3 *Ibidem*. Martiny riporta l'esempio della Lancia a Chivasso, Fiat Fonderie a Carmagnola e Michelin a Cuneo.

4 All'inizio degli anni Sessanta, seppur l'industria automobilistica avesse un ruolo centrale nella produzione torinese, non era così comune che ogni nucleo familiare, soprattutto nel settore operaio, avesse una autovettura per recarsi sul luogo di lavoro, era molto più diffusi sistemi di trasporto collettivi, si veda nota 3 in Francesco Martiny, *Decentramento industriale e localizzazione delle industrie*, in Atti e Rassegna Tecnica della Società Ingegneri e Architetti in Torino, nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962, p.292.



## 05.2.L'INDUSTRIA METALMECCANICA

La città di Torino, agli inizi del XX secolo, era già inclusa nel triangolo industriale del Nord-Ovest italiano insieme a Genova e a Milano ma «il capoluogo subalpino poté considerarsi la capitale industriale d'Italia proprio negli anni più intensi del miracolo economico, quando tra il 1958 e il 1962 le esportazioni assunsero a componente fondamentale dello sviluppo<sup>5</sup>.» Il miracolo economico iniziò ad essere identificato sotto un solo nome: FIAT. «I dipendenti dell'intero gruppo passarono da 72.000 nel 1951 a 182.000 nel 1971. I soli operai degli stabilimenti di Torino e provincia aumentarono da 47.700 nel 1953 a 115.000 nel 1971; a quest'ultima andavano aggiunti 30.000 impiegati e dirigenti, nonché i 75.000 dipendenti degli stabilimenti di Torino e Chivasso della Lancia, il prestigioso marchio torinese acquisito nel 1969<sup>6</sup>.» Se si considera, poi, che molte produzioni di "particolari": vernici, gomme,

luci, componenti plastiche e metalliche e le macchine per la produzione erano strettamente legate all'industria dell'autoveicolo tutto sembrava ruotare attorno alla FIAT e alla produzione automobilistica con la Lancia e la Pininfarina. «Solo i compartimenti delle macchine utensili e degli elettrodomestici ebbero uno sviluppo più autonomo ed equilibrato<sup>7</sup>». È importante questo breve accenno alla potenza della FIAT perché è dalla possibilità di lavoro offerta da questa industria che si sono determinati molti assetti viari e poli residenziali della "cintura" torinese. L'industria torinese fornisce un esempio chiaro del movimento verso centri sempre più periferici, inaugurato nel 1939 lo stabilimento di Mirafiori, nella periferia Sud di Torino con l'arrivo del boom degli anni Sessanta lo stabilimento si amplia diventando uno dei maggiori in Europa. Ma l'espansione della FIAT non si arresta e, come è stato brevemente accennato, nel 1968 apre un suo stabilimento a Rivalta, comune di piccole dimensioni che si era da sempre basato su una produzione di tipo

---

5 Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)* in Accademia della Scienze di Torino, Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, NICOLA TRAFAGLIA (a cura di) *Storia di Torino, Gli anni della Repubblica, vol. IX*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1999, p.76.

6 I dati sono calcolati sulle serie statistiche contenute in ARCHIVIO STORICO FIAT, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Scriptorum (Paravia), Torino, 1996, in Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)*, in *Storia di Torino, op.cit.*, p.77.

7 Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)* in *Storia di Torino, op.cit.* p.79.

agricolo. L'arrivo di uno stabilimento della FIAT a Rivalta, sull'asse Ovest di Torino, comporta sicuramente grandi cambiamenti all'interno del Comune e dell'area circostante, costruzioni residenziali e di servizi per una popolazione che si basa su un unico grande perno lavorativo. Una industria delle di tali dimensioni non tocca solo il "tempo" lavorativo dei propri dipendenti, segna un nuovo stile di vita e nuovi stili di vita comportano nuovi spazi adatti. Uno spazio per le auto, la circolazione su gomma, gli spazi dell'abitare e gli spazi del tempo libero. Nasce, su questa scia di pensiero, il villaggio FIAT a Settimo.

L'indagine dell'Istituto di Ricerche economiche-sociali di Torino con-

ferma che l'industria meccanica primeggia rispetto alle altre industrie nel torinese e ci fornisce alcuni dati. Tenendo presente unicamente il settore meccanico rispetto all'universo FIAT trattato prima, «*Gli occupati nell'industria meccanica dei comuni della cintura, che al censimento del 1951 (comprendente anche le unità artigianali con meno di 10 dipendenti) erano 5.866 (cioè il 19,84% di tutte le industrie), si distribuivano in questo modo: a Rivoli erano 1.605 pari al 25,67% del totale, a Collegno 1.428 (24,34%); a Moncalieri 815 (13,89%), a Settimo 347 (5,92%), a Grugliasco 316 (5,39%), a Venaria 285 (4,86%), etc.<sup>8</sup>*».

Gli stabilimenti, dal 1951 al 1959, di specializzazione meccanica, sono



**Fig.5.6:** Stabilimento di Mirafiori. Linea di finizione delle Fiat Nuova 500, 1958, Torino, da Archivio Storico Fiat.

8 IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, Parte Prima-1951-1959, Torino, 1962, p.73.

stati 124 con 6.587 addetti. Si può notare un aumento complessivo del 114%, prevalentemente distribuiti in Grugliasco con 2048 addetti (30,63%); Moncalieri con 1612 addetti (24,11%); e Collegno con 1087 (16,26%). Dal 1951 al 1959 si può già notare una discreta crescita.

«Nel 1959 gli occupati nell'industria meccanica della cintura erano 11.166 pari al 31,66% degli occupati di tutte le industrie (esclusi gli artigiani): tale percentuale è superiore a quella del 1951 del 11,72%; si è verificata, per così dire, una notevole "meccanizzazione" della cintura industriale torinese. Tale larga diffusione tocca in modo più sensibile i comuni di Grugliasco, dove erano concentrati 2741 lavoratori meccanici (24,55% della cintura); di Moncalieri con 2230 occupati (19,97%); Collegno con 1924 occupati (17,23%); Rivoli con 995 occupati (8,91%)<sup>9</sup>». In generale si può stabilire che l'industria meccanica si sia estesa lungo gran parte della cintura torinese, escludendo la parte collinare. La localizzazione delle industrie si concentra sempre di più sul fattore della tempistica dei trasporti verso i due poli centrali della FIAT, sono questi che

dettavano "legge".

### **05.3 L'INDAGINE DELL'ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICHE SOCIALI "ALDO VALENTE".**

Dovendo gestire una rilevante quantità di dati territoriali la Commissione Generale, di Studio e in particolare l'Ufficio PRI è stato coadiuvato nella elaborazione del piano intercomunale dalle ricerche svolte dall'Istituto "Aldo Valente". Un elaborato di studio è dedicato interamente alla localizzazione delle industrie e tratta in modo approfondito i cambiamenti economici e sociali che ne sono derivati. Lo studio è suddiviso in due momenti, il primo analizza la situazione industriale tra il 1951 e il 1959, il secondo fa riferimento invece, solo ad un biennio 1960-1962, ma ricco di eventi fornendo indici e osservazioni sulla situazione della cintura torinese. La raccolta dei dati è avvenuta sia grazie al censimento dell'industria dell'ISTAT sia tramite interviste e distribuzione di questionari presso gli impianti industriali<sup>10</sup>. L'attenzione verso la "cintura", più che verso il comune di Torino in

---

9 IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, op.cit., p.74.

10 «I dati concernenti la struttura industriale del 1951 sono stati ricavati dal censimento industriale dell'ISTAT, mentre per il 1959 sono stati utilizzati i dati raccolti dall'IRES con un censimento di tutte le industrie con più di 10 occupati della provincia di Torino; per i movimenti verificatisi nel corso del periodo considerato (1951-1959) i dati sono stati raccolti col metodo dell'intervista in profondità presso i 209 stabilimenti che; stando al censimento IRES del 1959, risultano essersi localizzati nella cintura torinese» in IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, op.cit., p.14.

sé è subito espressa ad introduzione della ricerca: «*Le ragioni che inducono a considerare il territorio periferico delle metropoli in espansione come l'area che presenta il maggior interesse dal punto di vista della ricerca empirica e che pone i più complessi problemi dal punto di vista della pianificazione urbanistica, sono state di recente così sintetizzate da Myles Wright: "Lo schema di sviluppo nei paesi occidentali nei passati 20 o 30 anni dimostra che la posizione di massima opportunità per la famiglia e per l'impresa d'affari, di tipo ordinario si trova nella frangia di una grande città o conurbazione. Qui si può godere dei miglior equilibri nei vantaggi sia della concentrazione che della dispersione. c'è una concentrazione regionale di occupazione, di mercati e contatti d'affari, di opportunità educative e culturali; e una dispersione locale di case e giardini, di fabbriche, di negozi e di traffico motorizzato<sup>11</sup>».* Nel caso della cintura torinese nel periodo tra il 1951 e il 1959 la tendenza al decentramento della popolazione non è ancora così marcato mentre inizia ad esserlo quello del decentramento industriale, ma se si considerano legate a filo doppio industrializzazione e urbaniz-

zazione era facile immaginare che lo spostamento di alcune industrie verso l'esterno avrebbe richiamato non solo "persona appena trasferite" ma anche i residenti torinesi.

Nella prima parte dello studio i 23 Comuni della "cintura" torinese vengono suddivisi in categorie in base a diversi criteri.

### **Criterio dell'influenza territoriale**

a) Comuni suburbani (residenziali e industriali); sono Comuni vicino a Torino, quasi "un prolungamento" della struttura urbana della città. Sono Comuni suburbani di tipo residenziale Moncalieri e Nichelino, sono invece Comuni suburbani di tipo industriale Collegno e Grugliasco

b) Comuni indipendenti: sono classificati come indipendenti Chieri e in misura minore Rivoli, comuni che posseggono una loro area di influenza.

c) Comuni satelliti: tutti i restanti Comuni, non suburbani e non indipendenti.

### **Criterio di specializzazione industriale.**

In base all'indice di specializzazione in un settore industriale si sono classificati i 23 Comuni:

---

<sup>11</sup> Myles Wright, *Further Progress in Land Use in an Urban Environment, A General View in Town and Country Planning*, Liverpool University, Press, 1961 in IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, op.cit., 1962, p.4.



a) **Comuni specializzati:** Comuni in cui sono presenti una o due forme di specializzazione

b) **Comuni diversificati:** Comuni in cui sono presenti due o più specializzazioni.

Vi è un passaggio nel corso del tempo di alcuni Comuni da diversificati a specializzati o vi è un aumento delle specializzazioni. Rivalta e Grugliasco, ad esempio, passano da diversificati a specializzati grazie all'insediamento di industrie meccaniche, anzi occorre specificare nella classificazione del 1951 Rivalta non è presente tra i comuni "industriali" in quanto la componente è quasi totalmente assente.

### **Criterio di crescita**

I Comuni vengono divisi in base al loro indice di crescita industriale.

a) **Comuni in forte crescita:** Rivalta, Beinasco, Grugliasco, S. Mauro, Moncalieri, Settimo, Borgaro, Nichelino, Collegno, Baldissero

b) **Comuni in debole crescita:** Orbassano, Rivoli, Caselle, Leinì, Venaria, Trofarello, Pianezza, Chieri.

### **Specializzazione della crescita settoriale e settoriale cumulativa.**

Analogamente al criterio due si analizza la crescita industriale dei singoli Comuni mettendola in relazione con il numero di settori che va a coinvolgere.

### **Grado di equilibrio fra occupazione e popolazione.**

a) **Comuni officina:** i Comuni il cui indice occupazione-popolazione è maggiore di 1,20.

b) **Comuni equilibrati:** quelli il cui indice è compreso tra 0,80 e 1,20.

c) **Comuni dormitorio:** quelli con indice inferiore a 0,80.

Torino costituiva il luogo di lavoro per moltissimi abitanti "non torinesi", e il flusso di pendolari che quotidianamente si spostava verso il capoluogo era di gran lunga maggiore rispetto chi abitando a Torino si spostava, per lavoro, verso l'area metropolitana. L'IRES, a proposito, propone la seguente riflessione: «*il massiccio decentramento industriale in atto nell'hinterland torinese [...] che, a lungo termine, comporta prevedibilmente un decentramento di popolazione, sembra avere l'effetto di diminuire l'attuale squilibrio tra residenze e luoghi di lavoro, da cui dipendono gli attuali numerosi ed intensi flussi di migrazione pendolari convergenti nel capoluogo*<sup>12</sup>».

A seguito di questa classificazione l'IRES prosegue con una breve descrizione di ogni Comune, per poi concentrarsi su quelli che sono i principali settori industriali presenti sul territorio. Emerge, come si è

---

<sup>12</sup> IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, Parte Prima-1951-1959, Torino, 1962, p.23.

accennato nel paragrafo precedente, la preponderanza dell'industria meccanica su tutte le altre industrie. «L'espansione dell'industria meccanica, avviene in modo piuttosto diffuso, con tendenza alla concentrazione nella parte della "cintura" posta a sud ovest<sup>13</sup>». Due industrie ugualmente importanti sono quella chimica e quella della gomma, che in qualche modo risultano ugualmente connesse all'industria meccanica nel processo di produzione degli autoveicoli; queste due industrie trovano ubicazione nei Comuni di Settimo e di Venaria. Compiendo un conteggio totale sul primo periodo di indagine 1951-1959 si può stabilire che si sono localizzati nella "cintura" torinese 209 stabilimenti, con 10.408 occupati. Con 82 stabilimenti e 4.410 lavoratori la zona Rivoli è quella che sembra aver maggiormente assorbito i nuovi insediamenti. «Dei 209 stabilimenti considerati 126 (il 60,3%) sono trasferiti, 70 (il 33,5%) sono sorti ex novo, e 13 (6,2%) sono distaccati<sup>14</sup>». Le zone in cui prevalgono gli stabilimenti trasferiti sono quelle di Rivoli e di Moncalieri. Le ragioni che spingono le industrie a trasferire la propria sede o a creare dei distaccamen-

ti vengono classificate in interne ed esterne. Le motivazioni interne sono riconducibili ad un aumento delle dimensioni delle aziende in termini di produzione o a cambi nella tipologia di produzione, le motivazioni esterne sono legate invece, a pressioni esterne o a vincoli di legge. La maggioranza delle aziende che applicano la politica del decentramento hanno dichiarato all'IRES nella fase di indagine che la motivazione principale è stata interna: la mancanza di spazio (93 stabilimenti su 126, circa il 74%). Ma a questa se ne aggiungono altre, sicuramente l'alto prezzo delle aree urbane e nuovi standard nelle modalità di produzione (nuovi mezzi, macchinari e tecnologie). Vendendo le precedenti aree urbane gli imprenditori riescono a ricavare una base finanziaria adeguata al fine di realizzare una nuova fabbrica moderna. Sicuramente alcune motivazioni esterne come lavorazioni rumorose o nocive, e i vincoli del PRGC possono aver influito specialmente sulle industrie di tipo metallurgico e chimico, ma sembrano aver avuto un impatto minore rispetto all'"espansione". Il PRGC a Torino non era ancora del tutto entrato in piena esecuzione

---

13 Ivi, p.73.

14 L'IRES specifica in una nota che è parso loro opportuno tenere distinte le aziende "distaccate" dalle altre, per la difficoltà di inserirle nelle altre due categorie: trasferiti o ex novo, sottolineano che è difficile stabilire quando il distaccamento consista nello spostamento di un reparto di una azienda rimasta nella vecchia sede, e quando invece esso sia il preludio di un trasferimento totale, in IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, op.cit., p.87.

prima degli anni Sessanta e dalle dichiarazioni riguardo ai motivi di trasferimento delle industrie ha avuto un "peso" pari al 7,9%<sup>15</sup>.

*Quali sono le principali direttrici verso cui si sono mosse le industrie?*

I 4 raggruppamenti lungo le principali direzioni sono:

a) *Zona Ovest (Borgata Francia - S. Paolo) delimitata dal perimetro di C.so Regina Margherita-ferrovia (C.so Principe Oddone - C.so Inghilterra - C.so Leone) - C.so Adriatico. In questa zona si trovavano concentrati 46 dei 111<sup>16</sup> stabilimenti trasferiti. Di questi 46,35 (76%) hanno effettuato un trasferimento "orientato" verso ovest (Collegno-Grugliasco-Rivoli).*

b) *Zona Sud, delimitata da Via Tirreno - C.so Mediterraneo - C.so Castelfilardo - C.so Vittorio Emanuele. In questa zona si trovano 38 su 111 stabilimenti, 29 (76%) hanno effettuato un trasferimento "orientato" verso Sud (zona di Moncalieri - Nichelino - Trofarello - Beinasco - Orbassano).*

c) *Zona Nord-Ovest delimitata da C.so Regina Margherita - C.so Principe Oddone - C.so Venezia. In questa zona vi erano 10 stabilimenti, di cui 6 (60%) hanno effettuato un trasferimento "orientato" verso Nord-Ovest (Borgaro - Venaria).*

d) *Zona Nord-Est delimitata da C.so Venezia - C.so Principe Oddone - C.so Regina Margherita - C.so Maurizio. In questa zona si trovano 17 stabilimenti di cui 5 (29%) hanno effettuato un trasferimento "orientato" verso Nord-Est (S. Mauro - Settimo)<sup>17</sup>.*

Urbanisticamente, il movimento fisico che compie la città è quello della dilatazione, si dilata lungo tre assi principali essendo ostacolata ad Est dalla presenza della collina ed ottimizzando i trasporti nella parte piana. Si scelgono per i nuovi insediamenti, almeno per il primo periodo, zone facilmente raggiungibili dalla sede industriale originaria e caratterizzate da un sistema di traffico veloce, ad esempio C.so Francia o Via Nizza.

Il trasferimento di una industria nella cintura comporta due alternative possibili: l'affitto di uno spazio industriale preesistente, con modifiche oppure la costruzione ex novo di uno stabile. Spesso la scelta della "nuova costruzione" è dettata anche dai vincoli di proprietà dell'imprenditore, se affitta gli spazi di lavoro o se ne è il proprietario. Nel caso della cintura di Torino l'IRES riporta che, dopo il 1951, il 78,5% delle aziende decentrate in cintura sono di proprietà e che conseguentemente, l'80% degli stabilimenti di proprietà

---

15 IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, op.cit., p.89.

16 Ai 209 totali vengono sottratti quelli situati nei limiti amministrativi di Torino

17 IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, op.cit., p.89.

sono stati costruiti ex novo, contro il 20% degli affittati.

Un ulteriore dato raccolto che risulta significativo al fine di dare un quadro di quella che era la situazione industriale è il rapporto tra la superficie del precedente stabile e la superficie del nuovo. Un dato che riconferma la necessità espressa delle aziende di una loro espansione dal momento che «l'area coperta prima del trasferimento, era in media il 44% dell'area coperta nella nuova sede<sup>18</sup>». Si predilige uno sviluppo sempre orizzontale rispetto ad una disposizione su più piani, convertendo in "coperta" circa un terzo dell'Area totale.

Nella seconda sezione dell'elaborato vi è il passaggio al biennio 1960-1961. L'IRES stesso motiva la scelta di separare in periodi la sua trattazione in quanto dall'anno 1960 il fenomeno del decentramento industriale sembra aver subito una accelerazione.

Questa fase lascia sempre più spazio al caso e alla spontaneità facendo emergere l'urgenza di un intervento di pianificazione.

Avendo a disposizione il censimento del 1961 è possibile fare alcune analisi del cambiamento decennale dell'area metropolitana. Si nota un aumento generale dell'industria metallurgica (dal 3,01% nel 1951 al 7,03

nel 1961) che comporta un ripensamento nell'organizzazione delle aree in quanto tale industria pesante, negli anni Sessanta poteva considerarsi incompatibile con le aree residenziali "vicine". È rilevabile anche un "pareggio" tra l'occupazione in ambito industriale di Torino e quella della cintura; Se nel 1951 i comuni della cintura avevano ancora una funzione prevalentemente agricola e residenziale a fronte di una Torino "officina" nel 1961 la situazione sembra bilanciarsi: «è in atto quindi un processo di integrazione, di omologazione tra Torino e il suo immediato hinterland. Il decentramento delle industrie ha l'effetto, a breve termine, di rendere la struttura economico-sociale dei comuni della fascia simile a quella della città centrale. Se tale fenomeno si prolungherà nel tempo, si avrà evidentemente un rovesciamento di posizione: da città industriale Torino si trasformerebbe in città residenziale (e terziaria), mentre la "cintura" da prevalentemente residenziale (e rurale) diverrebbe prevalentemente industriale<sup>19</sup>».

Da un confronto tra l'aumento di popolazione e l'aumento di occupazione industriale appare chiaro che il flusso di abitanti e di immigrati segue i posti di lavoro disponibili. I Comuni della fascia torinese che dimostrano

---

18 ivi, p.96.

19 IRES, Istituto di ricerche economico-sociali "Aldo Valente", *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, Parte Seconda-1960-1961, Torino, 1962, p.10.



aver avuto gli aumenti di occupazione e di popolazione più significativi nel 1961 sono Beinasco, Grugliasco e Rivalta. Nel solo biennio preso in esame (1960-1961) si sono instaurati 127 stabilimenti nei territori dei comuni dei PRI<sup>20</sup>. Se si considerano le 209 unità del quasi decennio 1951-1959 il numero è sì inferiore, anche se bisogna tenere comunque conto di quanto il fenomeno del decentramento abbia aumentato la sua velocità, ma è confrontando il numero di occupati che si comprende a pieno la differenza tra questi due periodi di studio. I lavoratori degli stabilimenti decentrati nel '60-'61 è 9.548<sup>21</sup> occupati, quasi come quelli dei 9 anni precedenti: 10.408. Indice di un aumento nelle dimensioni media delle industrie insediate.

*«Nei due anni 1960-1961 il maggior numero di nuovi posti di lavoro si è avuto a Settimo [...] e a Grugliasco [...] con la differenza però che nella prima località, secondo una tendenza già manifestatasi chiaramente nel periodo precedente, tali posti di lavoro sono concentrati in poche unità produttive di grandi dimensioni (4), mentre nella seconda località essi sono distribuiti in 25 stabilimenti di minori dimensioni<sup>22</sup>».* Di questi 25 insediati, 20 sono stabilimenti trasferiti.

Gli stabilimenti meccanici sono quelli che presentano la maggior percentuale di trasferimento (66 su 89 industrie meccaniche, il 74,16% hanno effettuato il trasferimento). Con la costante crescita industriale sono avvenuti dei decentramenti in alcune zone prima trascurate. Rimanendo preponderanti gli assi di espansione precedentemente elencati e le zone di maggiore influenza, con la saturazione di queste si creano “nuove zone”: Leynì, Druento, Alpignano e Pianezza. L'IRES definisce la localizzazione delle industrie nel biennio '60-'61 come una tendenza a “riempire i vuoti<sup>23</sup>”. Se fino al 1959, aveva una sua ragione suddividere la localizzazione delle industrie in una “prima” e “seconda” cintura, meglio dette “anello interno” e “anello esterno” con gli anni Sessanta si crea una cintura compatta in cui entrambi gli anelli presentano vantaggi e svantaggi. Le zone più interne, verso Torino, possono vantare una vicinanza al centro metropolitano ed essere strategiche per le aziende, ma i prezzi dei terreni non risultano vantaggiosi, le zone più esterne sono meno sature e presentano prezzi più convenienti, ma sono inversamente più lontane da Torino.

L'indagine dell'Istituto di ricerca met-

---

20 Escludendo Torino e considerando solo quelli appartenenti alla “cintura”.

21 IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, Parte II, op.cit., p.25.

22 *Ibidem*.

23 IRES, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino*, Parte II, op. cit., pp.40-41.

te in luce nelle sue riflessioni degli aspetti molto importanti del decentramento industriale, primo fra tutti il rapporto casa-lavoro. *«Le città dormitorio della cintura, pur vedendo sorgere nel loro ambito zone industriali in grado di occupare sul luogo i propri abitanti, mantengono la loro funzione esclusivamente residenziale, in quanto gli abitanti non lavorano nelle nuove industrie. A sua volta la città centrale diviene un dormitorio per i lavoratori che dopo aver mutato il luogo di lavoro per il trasferimento degli stabilimenti decentrati, non mutano di residenza; mentre continua ad essere un semplice luogo di lavoro per molti abitanti delle città satelliti<sup>24</sup>».*

In questo il PRI e lo studio di un rapporto equilibrato nelle tempistiche dei viaggi di lavoro poteva essere fondamentale. Quello che l'istituto, nel 1962, cerca di

comunicare è che nell'area torinese, trovandosi i luoghi di lavoro al centro e le zone residenziali in periferia, «la direzione dei flussi pendolari è prevalentemente centripeta, e prevalentemente centrifuga alla sera<sup>25</sup>» e che il decentramento industriale ha incrementato queste distanze da percorrere.

Il secondo periodo preso in analisi dall'Istituto segna il passaggio da una localizzazione quasi guidata delle industrie ad una "diffusione", in cui i confini dell'area metropolitana di Torino si sono spostati di qualche kilometro in avanti. Si può definire il lavoro dell'IRES una traccia fondamentale per comprendere i caratteri sociali dell'epoca, una raccolta di dati curata ed estesa e un valido supporto per l'elaborazione del PRI, anche se non tutti i punti messi in luce hanno trovato un loro riscontro nel piano.



**Fig.5.7:** Nuovo stabilimento Philips ad Alpignano, 1973, archivio personale.

24 IRES, La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino, Parte II, op.cit., p.44.

25 ivi p.47.

Occupati e stabilimenti nei Comuni della "cintura", 1951-1959, indagine IRES

**TABELLA 5.1.**  
Occupati e stabilimenti nei comuni e nelle zone della cintura nel periodo 1951-1959

	OCCUPATI		STABILIMENTI	
	Numero	*/•	Numero	*/•
<b>CINTURA</b>	10.408	100	209	100
<b>ZONA RIVOLI</b>	4.410	42,4	82	39,2
Collegno	1.510	14,5	35	16,7
Grugliasco	2.304	22,2	25	12,0
Rivoli	596	5,7	22	10,5
<b>ZONA MONCALIERI</b>	2.086	20,0	53	25,4
Moncalieri	1.788	17,2	37	17,7
Nichelino	267	2,5	15	7,2
Trofarello	31	0,3	1	0,5
Cambiano	—	—	—	—
<b>ZONA ORBASSANO</b>	1.415	13,6	26	12,4
Beinasco	633	6,1	20	9,5
Orbassano	299	2,2	5	2,4
Rivalta	553	5,3	1	0,5
<b>ZONA SETTIMO</b>	1.514	14,6	22	10,5
Settimo	1.213	11,7	15	7,2
S.Mauro	301	2,9	7	3,3
<b>ZONA VENARIA</b>	859	8,2	19	9,1
Venaria	179	1,7	7	3,4
Borgaro	500	4,8	9	4,3
Caselle	180	1,7	3	1,4
<b>ZONA CHIERI</b>	50	0,4	2	1,0
Baldissero	25	0,2	1	0,5
Pino	—	—	—	—
Pecetto	—	—	—	—
Chieri	25	0,2	1	0,5
<b>ZONA PIANEZZA</b>	57	0,6	4	1,9
Alpignano	52	0,5	3	1,4
Pianezza	5	0,1	1	0,5
Druento	—	—	—	—
<b>ZONA LEYNI'</b>	17	0,2	1	0,5
Leyni	17	0,2	1	0,5

Fig.5.8: Tabella "Occupati e stabilimenti nei comuni e nelle zone della cintura nel periodo 1951-1959, in IRES, *La localizzazione delle industrie*, I, 1962, p.87.



## Numero occupati nelle industrie manifatturiere, 1951/1961



# 252.126

Occupati nelle industrie manifatturiere al Censimento industriale, 1961 in Torino.

(Tab.2.2 in IRES, la localizzazione delle industrie, II, 1962)

# + 86,6%

Aumento percentuale degli occupati nelle industrie manifatturiere in "cintura" tra 1951 e il 1961 (Tab.2.2 in IRES, la localizzazione delle industrie, II, 1962)

# 55.616

Occupati nelle industrie manifatturiere al Censimento industriale, 1961 in "cintura" (23 Comuni)

(Tab.2.2 in IRES, la localizzazione delle industrie, II, 1962)



# + 30,16%

Aumento percentuale del solo settore Meccanico dal 1951 al 1961

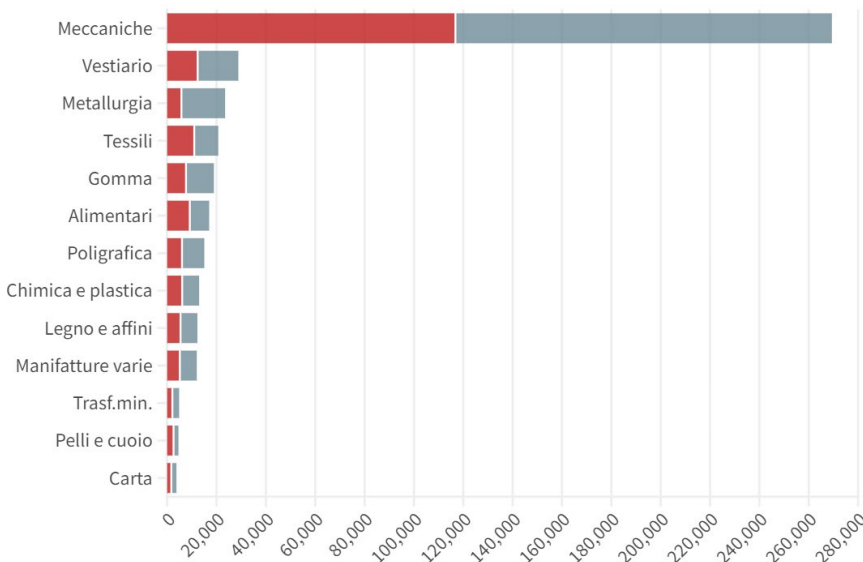
(Tab.3 in IRES, la localizzazione delle industrie, II, 1962)

icone: thenounproject.com

Tabella n. 3  
Occupati nelle industrie manifatturiere ai censimenti del 1951 e del 1961, nella città di Torino.

	1951		1961	
	n.	%	n.	%
Totale	191.587	100	252.081	100
Pelli e cuoio	2.570	1,34	1.996	0,79
Tessili	10.969	5,73	9.727	3,86
Vestiario, abbigliamento	12.344	6,44	16.489	6,54
Legno e affini	5.398	2,82	6.840	2,71
Carta e cartotecnica	1.678	0,88	2.062	0,82
Poligrafica edit.	6.000	3,13	9.045	3,59
Metallurgia	5.769	3,01	17.716	7,03
Trasf. min. non metalliferi	2.095	1,09	2.740	1,09
Chimica e plastica	6.064	3,17	6.887	2,73
Gomma	7.624	3,98	11.299	4,48
Alimentari	9.156	4,78	7.849	3,11
Manifatturiere varie	5.123	2,67	6.861	2,72
Meccaniche	116.807	60,96	152.570	60,53

1951 1961

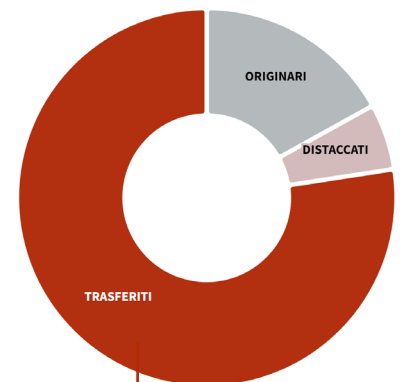


**Fig.5.9:** Tabella "Occupati nelle industrie manifatturiere ai censimenti del 1951 e del 1961, nella città di Torino", in IRES, *la localizzazione delle industrie, II, 1962*, p.8, e grafico di sintesi, di personale elaborazione, che mette in evidenza il primato del settore meccanico.

## Il trasferimento degli stabilimenti, 1951-1959

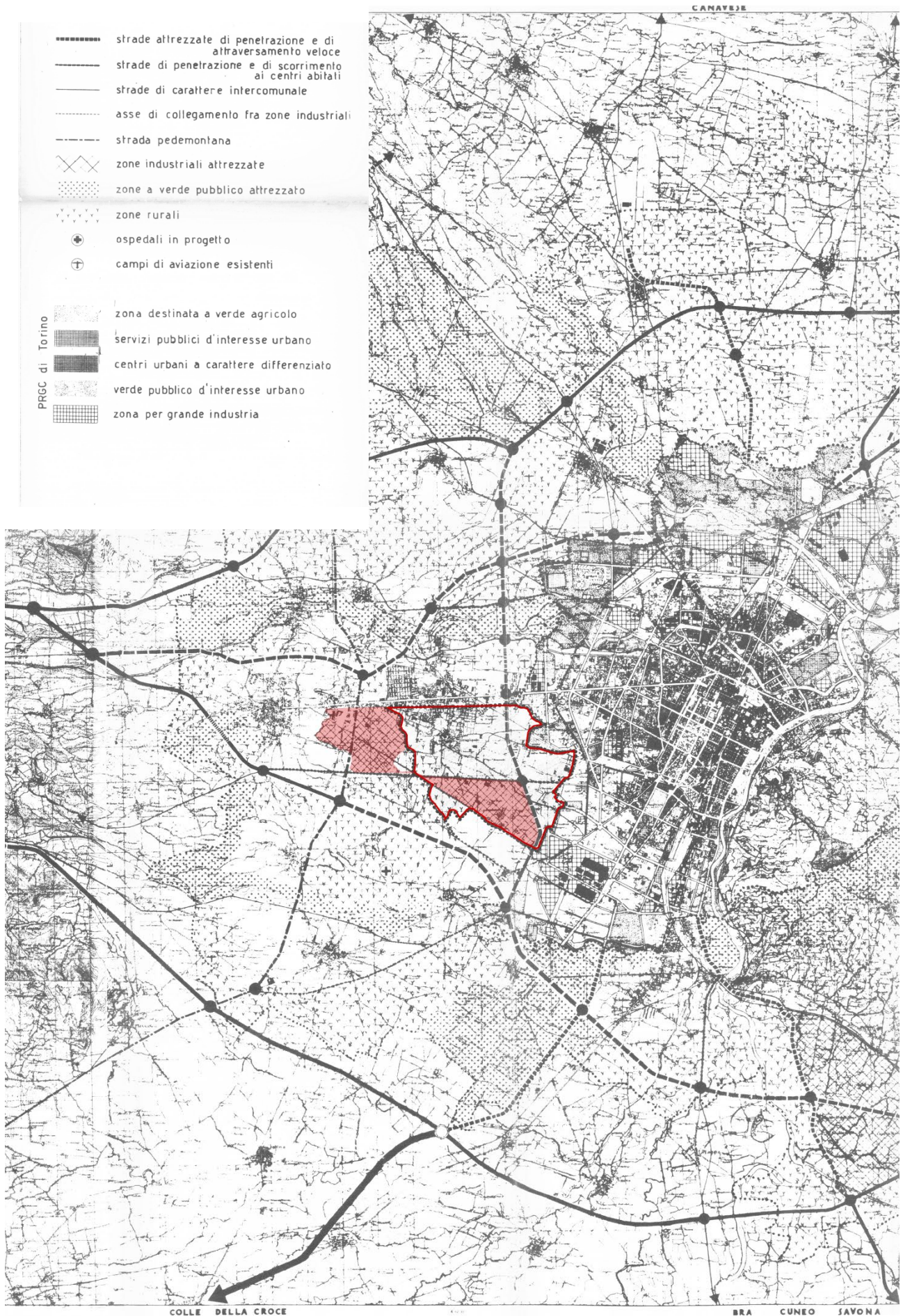
Tabella 5.12

	Tot. stabilimenti		Trasferiti		Originari		Distaccati	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Stabile costruito	96	80,0	74	80,4	16	76,2	6	85,7
Stabile già esistente	24	20,0	18	19,6	5	23,8	1	14,3
<b>Totale stabili</b>	<b>120(x)</b>	<b>100,0</b>	<b>92</b>	<b>100,0</b>	<b>21</b>	<b>100,0</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>



**Fig.5.10:** Tabella "Classificazione degli stabili", 1951-1959, in IRES, *La localizzazione delle industrie, I, 1962*, p.92, e relativo grafico, di personale elaborazione, riassuntivo dei risultati totali.





**Fig.5.11:** Rielaborazione e ingrandimento della Tavola "Lo schema del PRI nei confronti del PRGC di Torino", con focus sul territorio e i confini amministrativi del Comune di Grugliasco, 1967, copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco, faldone: Piano Intercomunale.

## 05.4 UN CASO SPECIFICO: GRUGLIASCO

Grugliasco è uno dei 23 Comuni inclusi nel Piano Intercomunale. La sua vicinanza a Torino lo rende un Comune di grandi dimensioni in diretto collegamento con il nucleo dell'area metropolitana. Non è un caso che per le sue caratteristiche sia stato scelto da Giampiero Vigliano, insieme al comune di Collegno, come esempio per la spiegazione del processo di sviluppo urbanistico dei centri abitati nell'articolo pubblicato su "Atti e Rassegna Tecnica" nel settembre del 1962. Lo sviluppo di questi due comuni può essere considerato rappresentativo del fenomeno di espansione della parte piana<sup>26</sup> del territorio del PRI. Dalla costruzione del rettilineo di Corso Francia, che forniva un rapido collegamento con Rivoli, sino al XIX secolo Collegno e Grugliasco possono essere considerati dei comuni rurali, circondati da campagne. Con la costruzione nel 1871 della ferrovia a vapore Torino-Rivoli, poi trasformata in tranvia si iniziano a collocare delle industrie lungo l'arteria di collegamento per Torino e di conseguenza nascono interi quartieri residenziali per gli operai, alcuni organizzati in uno schema urbanistico

---

26 La parte piana e la parte collinare sono, nell'elaborazione del PRI, pur facendo parte dello stesso "comprensorio", trattati separatamente per le differenti caratteristiche di strutture del territorio che implicavano una strategia diversificata.



come il villaggio Leumann, altri in maniera spontanea all'incrocio tra le diramazioni e l'asse principale. A supporto della spiegazione del fenomeno di espansione di Collegno e Grugliasco vengono messi a confronto alcuni dati afferenti al 1923, al 1951 e al 1959. L'area edificata nei due comuni negli anni Venti del Novecento è poco estesa: 54 ettari in Collegno e 51 ettari in Grugliasco con una popolazione per Collegno di 6188 abitanti e di 3837 abitanti in Grugliasco (censimento del 1921). Collegno presenta un'estensione maggiore grazie alla sua posizione vantaggiosa rispetto a Torino, alle sue infrastrutture (strada statale, ferrovia e tranvia) e per la sua vicinanza alla Dora Riparia che dava la possibilità di avere un punto di sfo-

go per gli scarichi delle industrie. Due puntualizzazioni importanti da fare in parallelo ai dati della popolazione sono che la maggior parte di mano d'opera impiegata nelle attività industriali locali è principalmente femminile, mentre quella maschile è impiegata nelle industrie di Torino e che nel conteggio della popolazione residente sono conteggiati anche i pazienti ospitati negli ospedali psichiatrici, la cui sede principale era proprio a Collegno. «Nel 1951 l'area edificata è di complessivi ettari 147 per Collegno e 81 per Grugliasco. Essa aumenta del 174% nel primo Comune e del 59% nel secondo. Tra il 1921 e il 1951 la popolazione residente a Collegno passa da 7.714 abitanti a 13.123 abitanti (+70%), quella di Grugliasco da 4.461



**Fig.5.12:** Costruzione della galleria del vento dell'industria Pininfarina a Grugliasco, trasferitasi nella "cintura" nel 1958, foto da: [repubblica.it](http://repubblica.it), *Anniversari. Quando l'uomo inventò il vento*, 20 giugno 2022.

abitati a 6.945 abitanti (+55,8%)<sup>27</sup>». Ma è nel decennio successivo 1951-1961 che emergono i dati più rilevanti: Collegno passa a 18.490 abitanti e Grugliasco a 12.634 abitanti<sup>28</sup> con un incremento percentuale di circa il 93%. L'aumento più significativo lo si ha nell'ambito dell'industrializzazione in cui si crea un distacco tra Collegno e Grugliasco. Quest'ultimo, infatti, vede quadruplicati i suoi addetti "in loco", in ambito industriale, per il trasferimento di numerose industrie nel Comune confinante. In dieci anni il numero di addetti nelle fabbriche locali aumenta del 120% a Collegno, ma a Grugliasco del 360%. Le tipologie architettoniche che nascono nei due comuni sono diverse, poichè condizionate dal differente costo delle aree e dal relativo numero di stanze, calcolate nel censimento del 1961 (16.815 per Collegno su 6.156 abitazioni e 10.403 per Grugliasco su 3.745 abitazioni). A Grugliasco si edificano le abitazioni "della provincia" su

una o due piani e il sottile diaframma spaziale che intercorre tra Torino e l'inizio del comune dell'area metropolitana accoglie edifici con un maggiore sviluppo in altezza. Nel 1961 i confini tra Torino e i suoi Comuni più vicini sono segnalati solo da cartelli, ma la sensazione è quella di continuum edificato passando per corso Francia. Giampiero Vigliano, riconosciuto come autore del piano, sembra essere critico riguardo la situazione che si è delineata a Grugliasco, probabilmente vedendo delinearci un disordine spaziale arrivato troppo velocemente e che aveva profondamente cambiato in dieci anni quello che era la concezione paesaggistica che si era sempre avuta, con un distacco netto tra un nucleo e un altro. «La metropoli avrà assorbito i suoi sobborghi limitrofi, e questi ne saranno vittime e aggressori al tempo stesso<sup>29</sup> [...] e se è vero che sino ad ora l'iniziativa privata ha sopperito all'esigenza di residenze sarà in grado la

---

27 Giampiero Vigliano, *Sviluppo urbanistico di due centri abitati della "cintura" torinese: Collegno e Grugliasco*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.16, n.9, settembre 1961, p.274.

28 Non considerando la popolazione degli ospedali psichiatrici, includendo la quale, Collegno risulterebbe avere 21.418 abitanti e Grugliasco 13.517 da Giampiero Vigliano, *Sviluppo urbanistico di due centri abitati della "cintura" torinese: Collegno e Grugliasco*, 1961, p.276, dati del censimento del 1961. Il fatto che Collegno e Grugliasco si presentino come i due comuni di massima espansione della zona ovest è riconfermato anche in Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)* in NICOLA TRAFAGLIA (a cura di) *Storia di Torino, op.cit.*, p.62. «A ovest, al confine con i Comuni di Grugliasco e Collegno (i cui abitanti passarono rispettivamente da 7.000 a 30.000 e dai 13.000 a 42.000, sempre tra il 1951 e il 1971), dove c'erano la Fiat Aeronautica e la Venchi Unica...».

29 Giampiero Vigliano, *Sviluppo urbanistico di due centri abitati della "cintura" torinese: Collegno e Grugliasco*, op.cit., p.276.



*stessa iniziativa privata di sviluppare le crescenti richieste di abitazioni di tipo economico? E come saranno soddisfatte le esigenze di nuovi servizi, nuove scuole e altre attrezzature collettive, di verde, di aree a strada e a parcheggi, di cui i futuri abitanti e le industrie, ossia\_ in altri termini \_ le comunità abbisognano? E le case che verranno continueranno a ripetere gli schemi consueti, oppure formeranno quei nuclei organizzati, che sono nelle indicazioni normative del Piano Intercomunale e dei Piani Regolatori Generali?».* Vi è da considerare che Grugliasco, Collegno, Moncalieri, Settimo, trovandosi in posizione quasi o confinante con Torino hanno una struttura con aree edificate molto più dense, altri Comuni coinvolti nel Piano Intercomunale invece presentavano nel 1962 e alcuni presentano ancora oggi delle aree agricoli di dimensioni notevoli con aree antropiche meno dense, questo tipo di territori lasciava spazio ad altre alternative di sviluppo sebbene le industrie torinesi, alla ricerca di "spazio" si spostavano sempre più lontano es. Rivalta

Grugliasco non è citato come caso "di esempio" solamente da Vigliano, ma anche da Silvio Tordolo-Orsello su "Urbanistica". Sul suo territorio si sono sommati alcuni processi di

espansione: quella assiale lungo corso Francia, a "macchia d'olio" della periferia torinese e l'industriale, coadiuvata dalla vicinanza con la Fiat Mirafiori. Egli ritiene che il comune sia uno dei pochi che ha sviluppato una sua politica urbanistica attiva. Tordolo divide la "storia urbanistica" recente di Grugliasco in tre momenti ascendenti. Il primo momento è quello del primo decentramento industriale, in cui si ha una semplice accettazione da parte del Comune di ciò che sta accadendo: si accetta l'edificazione di cubature importante (8 mc/mq). "la casa" e "il lavoro" sono uno stimolo troppo grande nella scala di valori del dopoguerra per avere "a cuore" l'assetto urbanistico di quei tempi e anche del futuro. Così il territorio inizia a comprometersi nel suo assetto. In un secondo tempo, nell'accentuazione dell'espansione industriale e con l'insorgere delle prime evidenti problematiche di gestione delle aree «*l'ente locale, assistito dai quadri tecnici e politici dei partiti della sinistra che amministrano il Comune, adotta una politica urbanistica attiva, più accorta e sottile*<sup>30</sup>». La "politica delle convenzioni" rende il comune di Grugliasco non più spettatore, ma partecipante nei processi di mediazione tra le iniziative private e la scelta della localizzazione sul territorio. Attraverso "le convenzioni", con la

---

30 Silvio Tordolo -Orsello, *Una testimonianza: Grugliasco*, in "Urbanistica", n. 50-51, 1967, p.98.

continua minaccia dell'applicazione di un piano regolatore restrittivo da un momento all'altro, la localizzazione delle aree su cui insediare le nuove costruzioni rimaneva sostanzialmente decisione dei privati ma, il Comune poteva ottenere una contrattazione sulle lottizzazioni. Così, i privati scendevano a proporre cubature inferiori, 4-5 mc/mq, rispetto a quelle concesse dal regolamento edilizio. Il controllo però è limitato solo a queste norme, non vi è un'attenzione alla qualità del costruito che sia in linea con il contesto esistente, all'ingombro planivolumetrico che gli edifici avranno e alla costituzione di direttrici specifiche. Grugliasco è esemplificativo per dare un'idea di quello che accadeva anche in altri sobborghi: quando venne adottato il Piano Regolatore<sup>31</sup> ormai erano state compiute grandi opere, era una rincorsa che giungeva sempre in ritardo. Con la revisione del Piano Regolatore nel 1967 e l'adozione della legge n.167 si apre la terza e ultima fase di Grugliasco, in cui *«un drastico ridimensionamento della popolazione insediabile e l'eliminazione delle pericolose "zone trasformabili" presso il confine con Torino sono gli elementi positivi del piano riadattato<sup>32</sup>»* secondo le in-

dicazioni del Ministero.

Grugliasco in brevissimo tempo diventa il comune "officina" con specializzazione nell'area meccanica. In esso si sono insediate unità produttive piuttosto grandi tra cui la Pininfarina.

*«Poche furono le imprese che nel settore motoristico-meccanico riuscirono a mantenere spazi di indipendenza dall'azienda trainante. Un'eccezione nel campo della carrozzeria fu rappresentata dalla Pininfarina, che aprì un nuovo stabilimento a Grugliasco nel 1958, si dotò di impianti tecnologicamente avanzati e si affermò anche sui mercati esteri<sup>33</sup>».*

---

31 Nell'aprile del 1963

32 Silvio Tordolo-Orsello, *Una testimonianza: Grugliasco*, op.cit., p.98.

33 Stefano Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria, economia e società (1950-1970)* in Accademia della Scienze di Torino, Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, Nicola Tranfaglia (a cura di) *Storia di Torino*, op.cit., p.76.

## Evoluzione di Grugliasco 1923-1961



1923



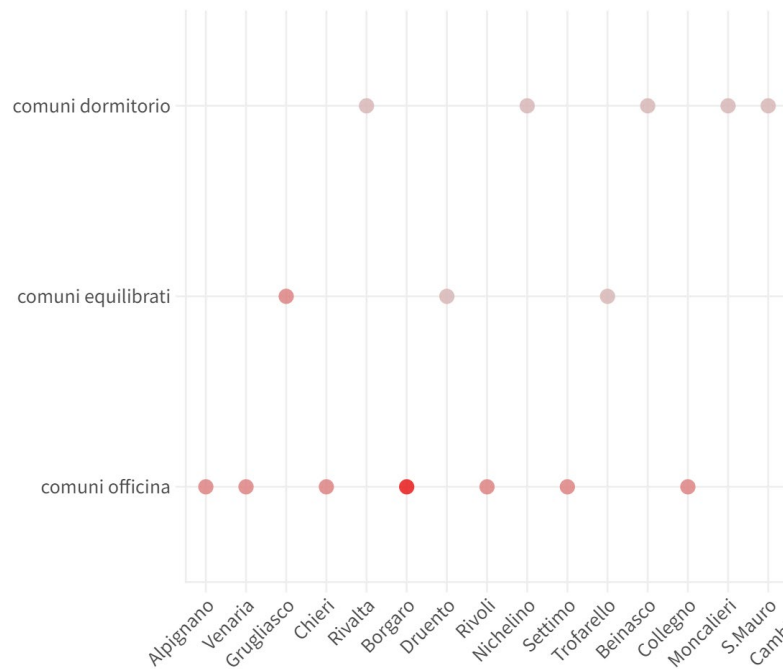
1923-1951



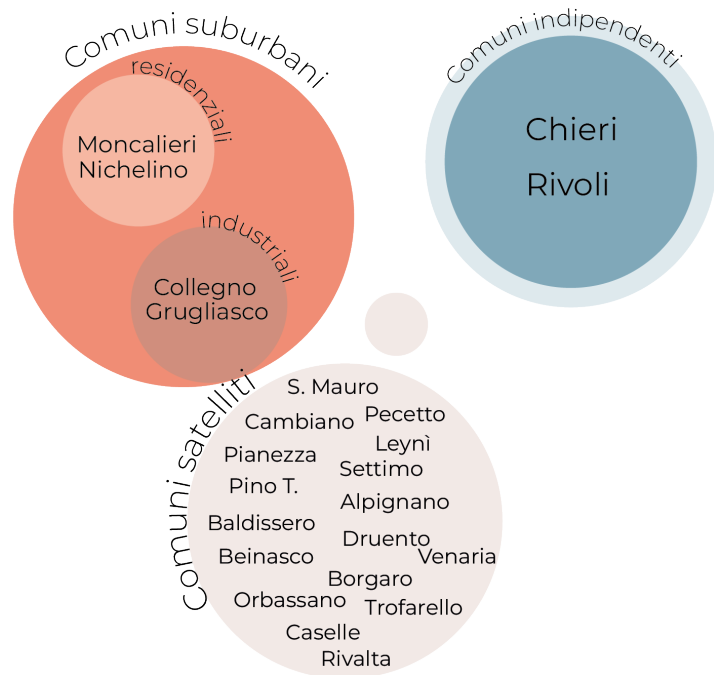
1951-1961

**Fig.5.13:** Cartografia con rappresentazione della crescita urbana di Grugliasco (1923-1961), copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco. s.d 1965 (?).

1951  
INDICE 0 3

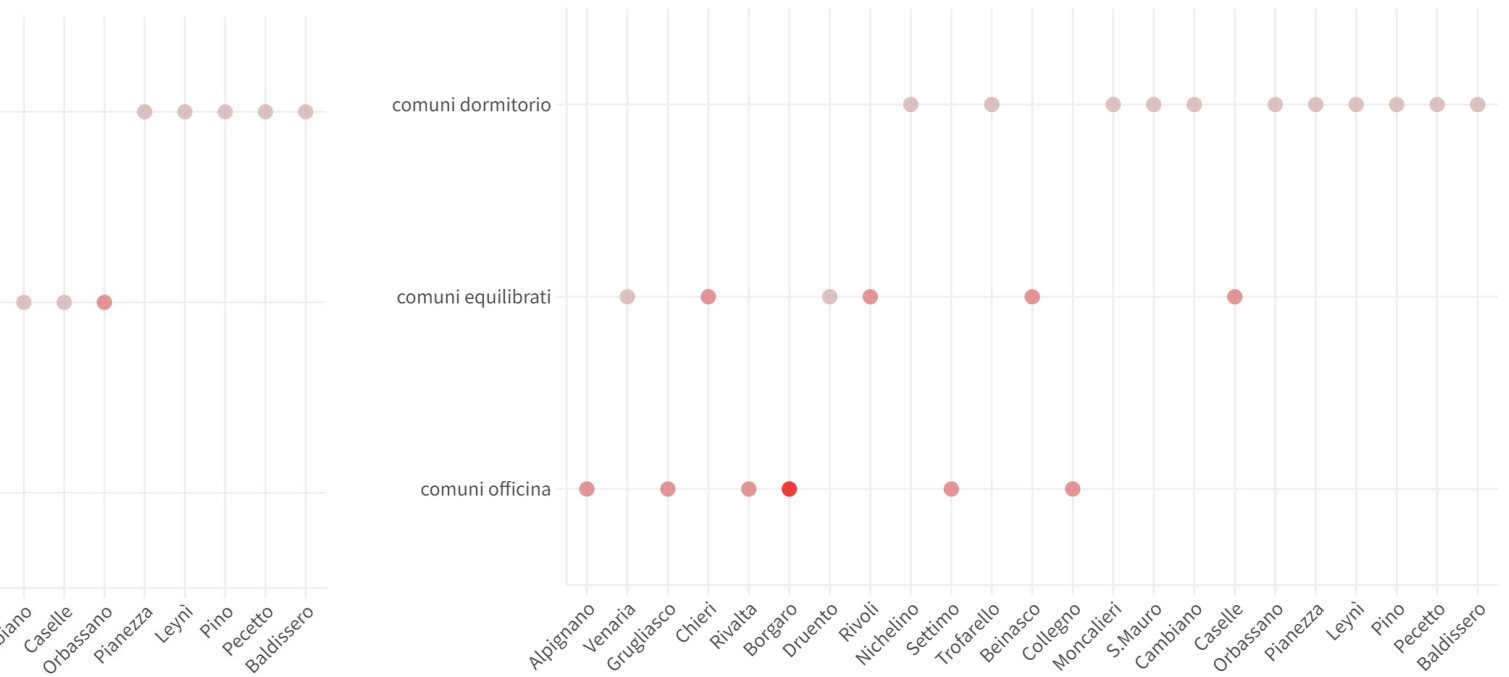


**Fig.5.14:** Infografica rappresentante la classificazione dei Comuni, stabilita dall'IRES in *La localizzazione delle industrie*, 1962, sulla base del grado di equilibrio fra occupazione e popolazione.

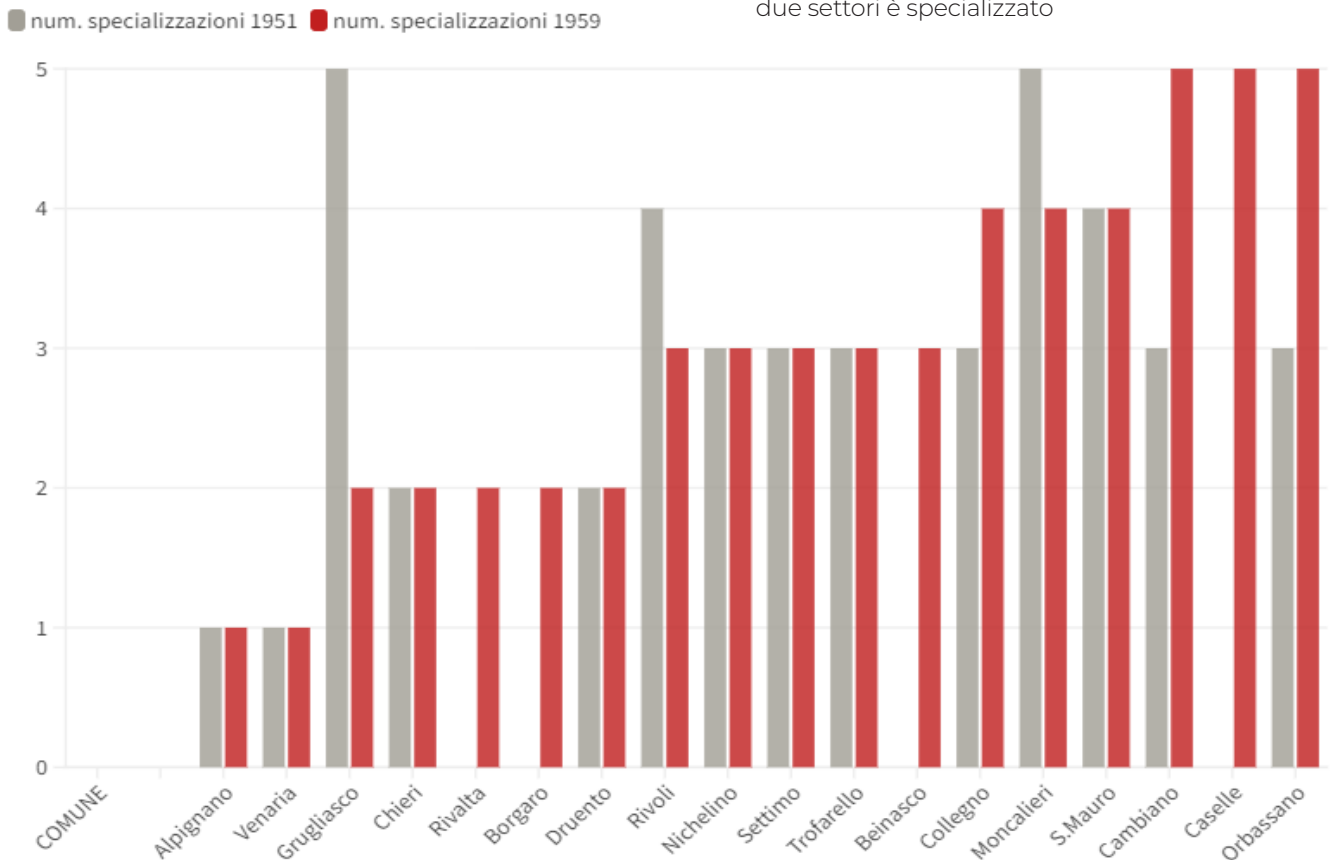


**Fig.5.15:** Infografica rappresentante la classificazione dei Comuni, stabilita dall'IRES in *La localizzazione delle industrie*, 1962, sulla base al criterio dell'influenza territoriale

1959  
INDICE 0  3



se in un Comune sono presenti più di due settori di produzione industriale, questo viene definito "diversificato", al contrario, se l'indice di specializzazione risulta comprendere solo uno o due settori è specializzato



**Fig.5.16:** Grafico rappresentante la classificazione dei Comuni, stabilita dall'IRES in *La localizzazione delle industrie, 1962*, sulla base al criterio dell'influenza territoriale in base all'indice di specializzazione.



# 06



**Fig.6.1:** Rielaborazione personale, collage di immagini: fotografia dell'autrice paesaggio di Alpignano, giugno 2024, fotografia dell'autrice "edifici in via Pianezza" ad Alpignano sovrapposti all'immagine "Case IACP", Alpignano, 1980, Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci, Torino.

# 06 CONCLUSIONI

## 06.1 RIFLESSIONI GENERALI

Il presente elaborato, nella sua prefazione, si proponeva di ricostruire la vicenda del piano intercomunale, partendo dai relativi documenti di archivio e di darne una lettura critica sovrapponendo le voci provenienti dalle diverse fonti. Uno degli obiettivi della tesi era anche spostare lo sguardo verso il territorio circostante a Torino per comprenderne meglio lo sviluppo.

Nel corso della ricerca sono state proposte alcune riflessioni riguardanti la pianificazione intercomunale, la situazione di Torino tra gli anni Cinquanta e Sessanta del “secolo breve” e infine, il ruolo dell’industria nel rapporto tra il centro metropolitano e il suo *hinterland*.

A seguito di quanto esposto nella tesi è utile aggiungere alcune note conclusive al lavoro svolto.

Credo che attraverso i documenti con-

---

1      Secolo breve definizione di Eric Hosbawan e titolo di Eric Hosbawan, *il secolo breve 1914-1991: l'era dei grandi cataclismi*, 1994. Edizione italiana: Eric Hosbawan, *il secolo breve 1914-1991: l'era dei grandi cataclismi*, traduzione di Brunello Lotti, Collana Storica, Milano, Rizzoli, maggio 1995.

servati presso l'Archivio Gramsci e il Comune di Grugliasco si sia riuscito ad aggiungere alcuni frammenti alla comprensione di questa vicenda storica del passato. Il patrimonio archivistico conservato presso i singoli Comuni è un bene prezioso e, se possibile, è giusto valorizzarlo. Nel percorso della mia ricerca ho fatto riferimento a tre archivi principali<sup>2</sup>, ma sono certa che la vicenda del Piano Intercomunale sarebbe ampliabile grazie al contributo di altri archivi comunali appartenenti al PRI.

Dare risalto ad una vicenda storica dà possibilità di leggere il presente con una consapevolezza in più. Per questa ragione, penso che la storia del Piano Intercomunale possa essere stata uno *step* fondamentale nella pianificazione torinese degli anni seguenti, con le sue luci e le sue ombre.

Gli aspetti negativi del Piano Intercomunale Torinese, attenzionati da illustri urbanisti e politici dell'epoca, sicuramente trovano un loro fondamento. Il piano intercomunale è considerato "fallimentare" poiché, come i singoli piani regolatori di quegli anni, non è stato in grado di "stare al passo"

con i tempi e la società che così velocemente cambiava senza lasciare intendere sviluppi futuri certi. Le ipotesi che erano state formulate: un arresto lento della crescita della popolazione oppure una crescita costante negli anni successivi, al 1964, si sono poi effettivamente realizzate, ma all'epoca della pubblicazione del Piano si lasciavano troppi dubbi per poter considerare il Piano calibrato su basi "certe".

Torino, effettivamente, è diventata oggi una grande metropoli, trasformandosi da polo industriale a città di cultura, tra scioperi e riprese.

Gli aspetti per cui il PRIT è stato maggiormente criticato sono stati: il suo confine territoriale e la poca "definizione" del piano<sup>3</sup>. Lo stesso Giampiero Vigliano aveva presentato dei dubbi a riguardo, ammettendo che sicuramente i confini stabiliti per il PRI non erano quelli che delimitavano la vera influenza di Torino.<sup>4</sup>

Vigliano, inoltre, lasciando alcune zone non definite nel piano, le "Zone da riservare alla disciplina del Prg" «intende praticare quello che egli stesso definisce come concetto di pianificazione flessibile<sup>5</sup>». Non viene colto il suo in-

---

2 Archivio Gramsci, Archivio del Comune di Grugliasco e Fondo Giampiero Vigliano più la bibliografia.

3 Capitolo 04, critiche del PCI e dell'INU.

4 Giampiero Vigliano, *Prospettive di sviluppo territoriale del Piano Intercomunale di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società Ingegneri e Architetti in Torino", nuova serie, a.10, n.9, settembre 1962, p.265.

5 Carolina Giaimo, Chiara Devoti, *Dalle risorse documentarie al Progetto Scava\_Vi: la lezione di Giampiero Vigliano* in Carolina Giaimo (a cura di) *Contenuti e strumenti della pianificazione urbana e territoriale, dalla lezione di Giampiero Vigliano alle prospettive del Green New Deal*,

tento e a parere dell'INU, dieci anni di studi e riunioni hanno portato ad un risultato poco efficace e lacunoso che lasciava troppo spazio alla decisione dei singoli Comuni, alcuni ancora impegnati nella formulazione del proprio Piano Regolatore Comunale. Il risultato del PRIT è quello che Gabrielli definisce “un mosaico di piani”<sup>6</sup>. Nato per essere uno strumento di coordinamento, il piano intercomunale si trova alla mercè delle decisioni di Torino e “distante” dalle effettive scelte speculative dei singoli Comuni.

Era una sensazione percepibile, negli anni Sessanta, dall'INU, dal PCI, da Vigliano e credo da molti altri, quella del caos infrastrutturale e architettonico che stava dilagando. I risultati architettonici e gli assetti cittadini decisi in quel momento sono stati ereditati sino ad oggi; in cui si ritrova la base di espansione del Comune di chiara impronta industriale, ma con industrie spesso abbandonate, trasferite e mutate. Se un centro urbano dell'area metropolitana è triplicato grazie alla presenza di un'industria sul proprio territorio negli anni Sessanta, ad oggi, che quell'industria non esiste più, la sua rilettura è differente. Credo che molti piccoli centri delle “provincia” dal passato rurale e poi industriale siano attualmen-

te alla ricerca di una nuova identità urbanistica con l'intento di migliorarsi. Ammesse le carenze del Piano ci sono però alcuni aspetti di questo che, a posteriori, sono stati ripresi e che ci tengo sottolineare.

Nell'interfacciarmi con il Piano Intercomunale e il materiale archivistico a disposizione, è stato molto importante che io ne dessi una rilettura, impegnandomi a capire ciò che è accaduto nell'arco del tempo. «*Saper cogliere il “tempo giusto” nella rilettura di fatti, eventi e figure è condizione necessaria alla comprensione del loro senso: lo diviene nella misura in cui tale “tempo” non determina soltanto la soggettività della ricezione, ma la stessa oggettività della sua composizione concettuale e del suo sviluppo in una trama discorsiva*»<sup>7</sup>. Dopo aver cercato di “riordinare” i fatti in ordine andando a recuperare i documenti del PRI e avendo letto i pareri che ne sono stati dati in passato, credo che sia importante sottolineare anche alcuni aspetti positivi del piano, che oggi si possono cogliere.

Una conclusione a cui sono giunta durante la stesura di questa tesi è che considerando però il piano intercomunale come “un'iniziativa”: una forma sperimentale di un qualcosa che non

---

Urbanistica Dossier n.27, INU Edizioni, Roma, 2022, p.27

6 Si veda Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del Piano Intercomunale Torinese*, in “Urbanistica”, n.50-51, 1967, p.94.

7 Carolina Giaimo, Chiara Devoti, *Dalle risorse documentarie al Progetto Scava\_Vi: la lezione di Giampiero Vigliano*, op.cit., p.17.



era mai stato applicato, si riescono a vederne le sue accezioni positive. La pianificazione intercomunale infatti, riesce a riunire un numero rilevante di Enti differenti in una plenaria, con l'intento di trovare soluzioni comuni a tematiche complesse di natura territoriale.

La rilettura contemporanea del piano intercomunale di Vigliano nel Dossier n.27 a cura di Carolina Giaimo offre molti altri spunti di riflessione interessanti. *«Il Pri di Torino, seppur molto spesso analizzato criticamente per l'eccessiva superficialità con cui aveva definito le ipotesi insediative del territorio intercomunale- assieme alla mancata individuazione di obiettivi, il mancato chiarimento della dimensione spaziale e temporale dello strumento, la mancanza di strumenti tecnici, normativi, amministrativi e finanziari-, fin dagli studi preliminari presenta contenuti di assoluta attualità e riconoscibilità, come quello riguardante l'assetto del sistema della mobilità o del sistema del verde metropolitano<sup>8</sup>»*. E poi ancora: *«la pianificazione di un territorio non può prescindere dal considerare il contesto in cui l'insediamento è situato, non ci si*

*deve limitare a ragionare all'interno dei confini comunali, bensì è necessario estendere gli orizzonti di queste azioni e capire quali siano le relazioni che sottendono lo sviluppo di quel territorio. Questa è una delle idee che riprende, a tutti gli effetti, l'esperienza del piano Intercomunale di Vigliano, il quale risulta essere particolarmente innovativo per il periodo (fine anni '50), soprattutto perché aveva tentato di risolvere i problemi di un territorio che era stato fortemente colpito dalla guerra e che, pertanto aveva attraversato un periodo di forte crisi<sup>9</sup>»*.

In una situazione di crescita urbana incontrollata, il tema del paesaggio acquista un ruolo di rilevanza nel PRIT. Le aree verdi stabilite dal piano sono state "ritagliate" come aree da salvaguardare dall'antropico e da valorizzare. Il tema della tutela del paesaggio era considerato come un «problema inerente alla necessità di protezione di ambienti naturali e luoghi eccezionali, ma anche come risorsa economica disponibile a sostenere ipotesi di sviluppo inedite, magari legate al turismo<sup>10</sup>». In un'epoca di speculazione edilizia parlare di paesaggio e tutela di aree verdi non era poi così scontato.

---

8      ivi, p.28.

9      Matteo Beltramo, Niccolò Luboz, Alessandro Scibilia, *Attualità del pensiero di Giampiero Vigliano per le sfide contemporanee*, in Carolina Giaimo (a cura di) *Contenuti e strumenti della pianificazione urbana e territoriale, dalla lezione di Giampiero Vigliano alle prospettive del Green New Deal*, Urbanistica Dossier n.27, INU Edizioni, Roma, 2022, p.183

10     Alessandro De Magistris, *Il piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica, scritti in onore di Giampiero Vigliano*, op.cit., p. 278.

## 06.2 LA TUTELA DEL PAESAGGIO NEL PRIT

Nel piano intercomunale di Torino i nuclei urbani sono ricuciti tra loro da un sistema di parchi (quasi 6000 ettari) a verde (es. La Mandria) e l'attenzione di Giampiero Vigliano per la tematica del paesaggio emerge preponderante nel suo articolo *"Tutela del paesaggio nel territorio d'influenza d'una grande città"* pubblicato su "Atti e Rassegna Tecnica" nel 1962.

Il giorno in cui si è insediato il primo stabilimento industriale nell'area torinese è iniziata l'opera di trasformazione del paesaggio industriale, preludio di quello che sarà poi anche il paesaggio residenziale. Vigliano usa un tono critico nei confronti dei risultati architettonici che stanno derivando dall'espansione territoriale: *«è purtroppo penoso dover constatare gli effetti negativi che lo sviluppo recente ha avuto sul paesaggio. La sua distruzione è sovente un dato di fatto che denuncia l'assoluta insensibilità dell'uomo di oggi di fronte alla natura e all'opera di coloro che l'hanno preceduto. In carenza di un minimo di organizzazione urbanistica persino i rari esempi positivi sono destinati a confondersi con la congerie di quelli negativi. Se il moderno paesaggio umanizzato è*

*il simbolo del progresso economico è anche simbolo di decadenza morale, di cattivo gusto, di mortificante assenza di un'inventiva sul piano della rappresentazione formale estetica. E questo vale per il singolo edificio come per l'insieme di edifici e il loro reciproco accostamento<sup>11</sup>»*. Egli attribuisce una parte di responsabilità dei risultati di questo costruito ai professionisti, coloro i quali dovrebbero essere chiamati alla creazione di un contesto di "bellezza", per Vigliano, deturpano il paesaggio. Il geometra, nella lottizzazione di un'area, la frammenta senza preoccuparsi delle costruzioni che vi sorgeranno e gli architetti e gli ingegneri diventano parimenti complici di "deturpazione del paesaggio" quando si prestano alle tendenze di mercato per il massimo sfruttamento di un appezzamento, tralasciando i valori di organicità e armonia che dovrebbero guidare il loro lavoro.

*«Ne risulta un paesaggio urbano tra i più squallidi, ulteriormente peggiorato dagli edifici, tutti ugualmente brutti, frutto di improvvisazione e di degenerazione professionale<sup>12</sup>»*.

Il tema della tutela del paesaggio, per Vigliano, si sdoppia seguendo la geografia del territorio del PRI. Per quanto riguarda la pianura risulta importante arginare le "dissonanze architettoni-

---

11 Giampiero Vigliano, *Tutela del paesaggio nel territorio d'influenza d'una grande città*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società Ingegneri e Architetti in Torino", nuova serie, a.10, n.9, settembre 1962, pp.299-300.

12 *ivi*, p.302.

che che si stanno formando all'epoca dello scritto, (1962) e gestire il rapporto tra le aree industriali e le aree residenziali. Nell'analisi che compie sullo stato attuale del paesaggio trae una nota di merito per alcune isolate industrie che, contornate da vaste aree libere sistemate a verde, presentano soluzioni architettoniche aderenti al paesaggio, ancora rurale, circostante. Tra queste: le industrie Oreal, Facis, Pirelli in territorio di Settimo Torinese. Per la parte collinare invece, composta dalla collina morenica di Rivoli e dalla "collina di Torino" (da Chieri a Moncalieri a San Mauro e oltre) è prevista una trattativa a parte. Una commissione speciale all'interno del PRI viene incaricata di studiare la situazione collinare che doveva prevedere degli insediamenti molto più cauti e "delicati" in modo da preservare il più possibile la sua bellezza naturale. *«I Comuni interessati si sono accordati in linea di principio sulla formazione di un unico piano regolatore generale della parte collinare, da attuarsi mediante lo studio della stessa ad opera di una Commissione formata da tecnici incaricati della progettazione dei singoli PRG e dai Sindaci o loro delegati. L'accordo raggiunto è un notevole passo avanti verso forme di collaborazione su scala oltre comunale che prelude, si spera, all'adozione di un Piano Regolatore*

*Generale concordato e volontariamente accettato da tutti, premessa indispensabile per la salvaguardia in concreto di quel paesaggio collinare che, in quanto bene comune, va ad ogni costo rispettato e tutelato da ulteriori gravi e meno gravi contaminazioni<sup>13</sup>».*

Tra gli strumenti che si hanno a disposizione agli inizi degli anni Sessanta per limitare i fenomeni speculativi e la massimizzazione delle aree ci sono: regolamenti edilizi, piani paesistici e soprattutto i piani regolatori, che si stanno formando. Ma anche lo stesso Vigliano ammette che non sono sufficienti per impedire alcune "malefatte". Ancora speranzoso che la sua proposta di Piano Intercomunale possa essere applicata, Vigliano sostiene che il Piano Intercomunale *«cercherà di supplire in qualche misura ai mali peggiori: impedendo – si spera – la deturpazione delle zone paesaggisticamente più interessanti, conservandole allo stato agricolo attuale: organizzando lo sviluppo dei centri abitati per successive aggregazioni di nuclei organici residenziali o industriali; favorendo iniziative che mirano a ristrutturare i centri esistenti secondo piani che curino il dettaglio della sistemazione urbanistica ed edilizia dei medesimi<sup>14</sup>».* Vigliano si dimostra in anticipo rispetto ai suoi tempi anche nella trattazione

---

13     ivi, p.314.

14     ivi p.303.

del *town-design* e dell'“arredo urbano”. Questo non viene visto infatti, come un elemento sconnesso e accessorio, ma come un possibile nodo di ricucitura tra la struttura urbanistica comunale e le singole architetture sorte.

A riprova di quanto appena descritto, nel Piano Intercomunale Torinese una Tavola viene dedicata alla identificazione delle zone di alto interesse paesaggistico, dei centri storici-artistici dei comuni e dei punti panoramici (Fig.6.3).

Ad oggi, la componente paesaggistica nella pianificazione delle aree metropolitana è diventata sempre più presente anche perché sono stati dimostrati gli effetti positivi delle *greenbelt* intorno alle città<sup>15</sup>. Le cinture verdi hanno dimostrato di portare effetti benefici non solo all'ecologia, proteggendo i terreni agricoli e forestali, ma anche per gli abitanti delle aree ad alta densità.

Un esempio di collaborazione tra politiche green e pianificazione, a mio parere particolarmente valido è il programma “*No net land take by 2050*”<sup>16</sup>. Questo programma dell'Unione Europea, introdotto nel 2011, mira a contenere il consumo netto di suolo entro il 2050. L'obiettivo è di bilanciare il consumo di suolo con la sua rigenerazione, ossia per ogni nuova area di terreno che viene

urbanizzata o impermeabilizzata, un'area equivalente deve essere restituita alla natura o riqualificata (Fig.6.4).

### 06.3 ALCUNE TEMATICHE DI ATTUALITÀ?

Oltre al paesaggio una componente del PRIT che si dimostra essere congruente alle necessità odierne della città è la viabilità. Il sistema stradale e delle comunicazioni, proposto per la prima volta nella bozza di piano del 1960, diventa uno strumento fondamentale nel piano intercomunale per il riordino dell'area.

Lo schema del PRI prevede una precisa gerarchizzazione della rete viaria, per garantire un servizio di mobilità anche ai centri più periferici del piano e per garantire un rapido smaltimento della congestione sulle strade principali di Torino. È innovativo rispetto alle indicazioni del PRG e qualificante il disegno di razionalizzazione dei processi di metropolizzazione proposto, che gli anni successivi avrebbero confermato, nella validità delle sue linee generali.

*«Il progetto sottolineava l'esigenza, ancora attuale, di crear un sistema integrato di mobilità sovracomunale, che il Piano regolatore di Rigotti non prevedeva. Proprio su questo terreno, in effetti il Pri lasciò la sua eredità più*

15 Si veda <https://www.aboutplants.eu/notizie/paesaggio/>

16 Si veda <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/net-land-take-in-cities>



*importante: tra le grandi indicazioni, l'anello tangenziale venne realizzato in maniera sostanzialmente aderente allo schema di piano»<sup>17</sup>.*

Un'ultima riflessione mira a legare il Piano Intercomunale con gli avvenimenti successivi che hanno portato alla creazione della Città Metropolitana.

Nel dibattito riguardo il Piano Intercomunale era emerso da parte del PCI il pensiero che la pianificazione territoriale dovesse essere di competenza delle Regioni<sup>18</sup>, le quali si pensava sarebbero state istituite a breve e che la porzione di territorio da pianificare avrebbe dovuto essere stabilita secondo le aree individuate dagli studi dell'IRES. «La cultura urbanistica riformista e la sinistra politica interpretarono le aree ecologiche dell'Ires come la giusta dimensione non per fare il PRIT urbanistico, ma per fare programmazione socioeconomica e pianificazione territoriale<sup>19</sup>». La proposta del PCI, di operare secondo schemi di modelli più ampi rispetto ai soli Comuni contermini a Torino sembra essere ascoltata nei primi anni Settanta; «nello Statuto della Regione Piemonte approvato

nel 1972, entrano subito i Comprensori, ricondotti a dimensioni coincidenti proprio con gli studi dell'Ires sulle aree ecologiche<sup>20</sup>».

I Comprensori sono organi decentrati della Regione con compiti di promozione dello sviluppo e coordinamento delle attività degli enti locali.

Prima dei Piani Territoriali Regionali si pensa ai Piani Territoriali di Coordinamento<sup>21</sup>. Lo Stato, infatti, nonostante quanto dettato dalla Legge Urbanistica n.1150 del 1942, non si era mai occupato di fare pianificazione territoriale attraverso i cosiddetti "Piani territoriali di coordinamento" e il piano intercomunale, in attesa dell'istituzione delle Regioni era stato il primo strumento di governo sovracomunale ad essere strutturato. Nel 1972 «viene delimitata per la prima volta l'area metropolitana di Torino», fatta di 52 comuni, ovvero dalla "prima cintura" del PRIT di Vigliano (23 comuni) ed una "seconda cintura" contermini ad essa (29 comuni),» Con le elezioni amministrative del 1975 il Piemonte e molte città italiane passano ad un governo di sinistra e vengono a tutti gli effetti istituiti i Comprensori<sup>22</sup>. È con

---

17 Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in Nicola Tranfaglia (a cura di), vol. IX di *Storia di Torino*, op.cit. p.222.

18 Previste dal 1948 ma che furono istituite solo nel 1970.

19 Carlo Alberto Barbieri, *Alla ricerca di un'istituzione e un piano per la dimensione sovracomunale* in Carolina Giaimo, Chiara Devoti, *Dalle risorse documentarie al Progetto Scava\_Vi: la lezione di Giampiero Vigliano*, op.cit., p.30.

20 Ivi, p.31.

21 I piani territoriali erano già previsti dalle Legge 1150/1942, di competenza Statale.

22 I Comprensori sono 15, a loro volta suddivisi in sub-comprensori e opereranno dal 1977 al

la Legge regionale 56/1977 che ritorna la tematica del piano regolatore intercomunale, formato però questa volta da consorzi di comuni. La sinistra vede nei Comprensori, derivazioni della Regione e organismi elettivi di secondo grado, la possibilità di una pianificazione “democratica” che parte dalle esigenze dei Comuni. «La legge dello Stato n.142 assegnerà definitivamente alle Province, dal 1990, la pianificazione intermedia territoriale di coordinamento (con il Ptc). [...] Ventiquattro anni dopo la Legge 56/2014 “Delrio” istituirà *ope legis* le Città metropolitane<sup>23</sup>».

Trattare, seppur brevemente, ciò che è successo dopo il piano intercomunale negli sviluppi delle politiche territoriali trovo che sia interessante per comprendere l'importanza che ha avuto il dibattito sul PRI ricordando che sono gli anni del PRIT quelli in cui si inizia a parlare dei Consorzi di comuni.

A mio parere si può comunque guardare a quello che è stata la vicenda del PRI per molte tematiche che sono aperte ad oggi. In quello che era l'area del 23 Comuni ad ora opera la Città Metropolitana di Torino e sono previ-

ste alcune forme di unione di comuni come, ad esempio, quello di “Zona Ovest di Torino S.r.l.<sup>24</sup>” Inoltre sul sito “Torino che cambia” che tiene traccia dei cambiamenti della città grazie ai fondi del PNRR si legge che «*La Città di Torino, insieme a Urban Lab, ha avviato un percorso di dialogo e di ascolto del territorio per condividere prospettive di lavoro, raccogliere proposte e idee sul futuro della città, a partire dalla definizione del nuovo Piano Regolatore Generale, il principale strumento di governo del territorio e delle sue trasformazioni*<sup>25</sup>».

Io credo che alcune tematiche che si affrontano ad oggi nella sede di dibattito tecnico e politico siano comunque molto vicine ad alcune discussioni affrontate nelle sedi del piano intercomunale, Certamente in tempi e modi completamente differenti. La città che era Torino settanta anni fa non è paragonabile a quella di oggi, anche se ne sarà per sempre traccia, ma le sfaccettature della gestione dello spazio a volte ritornano. È stato particolarmente curioso nel corso della ricerca di questa tesi imbattersi in alcuni documenti relativi alla pianificazione della metropo-

---

1985. In Carlo Alberto Barbieri, *Alla ricerca di un'istituzione e un piano per la dimensione sovracomunale*, op.cit., p.31.

23 Ivi, p.33.

24 Zona Ovest di Torino S.r.l è Zona Ovest di Torino S.r.l è la società a capitale interamente pubblico costituita nel giugno del 2001 dai Comuni di Alpignano, Buttigliera Alta, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, San Gillio, Venaria Reale, Villarbasse, per assumere il ruolo di Soggetto Responsabile di due Patti Territoriali, Generalista e Agricolo, promossi nel 1999 da <https://www.zonaovest.to.it/societa/>

25 <https://www.torinocambia.it/prg>

litana di Torino e assistere, in parallelo, alle discussioni sulla linea 2 della stessa metropolitana e vedere il cantiere per il prolungamento di essa<sup>26</sup>. Questo nuovamente va a sostegno dell'idea che molto del sistema di infrastrutture che viviamo oggi hanno radici in quella pianificazione postbellica della città. È possibile individuare un filo conduttore che collega la pianificazione intercomunale, all'esperienza comprensoriale e agli ambiti metropolitani, sebbene ciascuno sia stato influenzato, nella sua adozione, da motivazioni diverse. Questi approcci condividono politiche di gestione del territorio, inizialmente solo focalizzate sulla necessità di gestire l'espansione incontrollata dei grandi centri urbani a scapito di quelli minori, ma successivamente, con l'introduzione dei comprensori e delle città metropolitane, si è passati a una gestione più proattiva del territorio. In questo contesto, i Comuni sono diventati veri e propri protagonisti di un processo di pianificazione sempre più inclusivo e di tipo *bottom-up*<sup>27</sup>.

La Città Metropolitana si presenta nel seguente modo: «*La Città Metropolitana di Torino, nel suo ruolo di ente di area vasta, supporta il territorio nello*

*sviluppo ed attuazione di strumenti di pianificazione territoriale e strategica, agevolando il dialogo tra tutte le amministrazioni e gli attori coinvolti e la messa a sistema delle vocazioni delle diverse parti del territorio e delle Zone Omogenee, fino a costruire una "visione metropolitana "organica di medio e lungo periodo, da porre alla base dello sviluppo integrato e sostenibile del territorio metropolitano nel suo insieme.*<sup>28</sup>». è una pianificazione intercomunale migliorata, matura e approvata, ma nei suoi scopi e nei suoi ideali non troppo lontana da quelli che erano gli intenti del PRI del 1964.

Sia il PRIT in parte, sia ciò che viviamo nel 2024 con il PNRR e i patti territoriali, lasciano intendere quanto sia importante la correlazione tra strumenti tecnici e scelte politiche strategiche. Le singole opere e le città che, come architetti, siamo chiamati a progettare e rimaneggiare è importante che si collochino in un quadro di esigenze territoriali ben definite. Più che per l'Oggi, per il Domani, in cui sarà sempre più necessaria la condivisione di programmi territoriali tra soggetti per la gestione delle risorse.

I fiumi, i parchi, le strade non appartengono ad un solo Comune, ma sono

---

26 Partito Comunista italiano, Gruppo Consigliere del Comune di Torino, *Lettera al sindaco sulla "Metropolitana"*, Torino, 11 aprile 1964, Fipag.

27 Matteo Beltramo, Niccolò Luboz, Alessandro Scibilia, *Attualità del pensiero di Giampiero Vigliano per le sfide contemporanee*, op.cit., p.183.

28 <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/territorio-urbanistica/pianificazione-territoriale/pianificazione-territoriale>

interconnessi tra più Comuni, questo rende le collaborazioni tra enti, tecnici e amministrazioni locali fondamentale. Guardando ad un'ottica locale e supponendo di dover gestire in maniera sempre più puntuale la produzione agricola, la gestione dei flussi delle acque, il traffico e le risorse energetiche credo che sia importante ricordare eventi di collaborazione e prospettare un miglioramento: tralasciando i campanilismi e le "superflue" competizioni tra Comuni. Trovandoci in una fase di cambiamento climatico questa gestione delle risorse ambientali e dei consumi vale soprattutto in territori come quello italiano *«in cui vi è una maggioranza di comuni di piccole medie dimensioni che singolarmente non riuscirebbero ad impegnarsi effi-*

*cientemente su questi temi*<sup>29</sup>».

Giampiero Vigliano e l'esperienza di pianificazione avviata a metà del secolo scorso mostrano la capacità di essere riusciti a captare molte delle sfide con le quali si confrontano gli enti locali oggi. La sfida che si presenta non è più un'ondata di popolazione inarginabile e un territorio saturo, ma possono essere: il cambiamento climatico, la gestione delle risorse energetiche, la tutela del patrimonio architettonico, il ripopolamento dei borghi abbandonati, il recupero delle periferie e magari al contrario, la gestione degli spazi in un'ottica di crisi demografica.



**Fig.6.2:** fotografia dell'autrice, paesaggio rurale di Alpignano limitrofo alla Dora, giugno 2024.

---

29 Matteo Beltramo, Niccolò Luboz, Alessandro Scibilia, *Attualità del pensiero di Giampiero Vigliano per le sfide contemporanee*, op.cit., p.183.










# torino

## piano regolatore

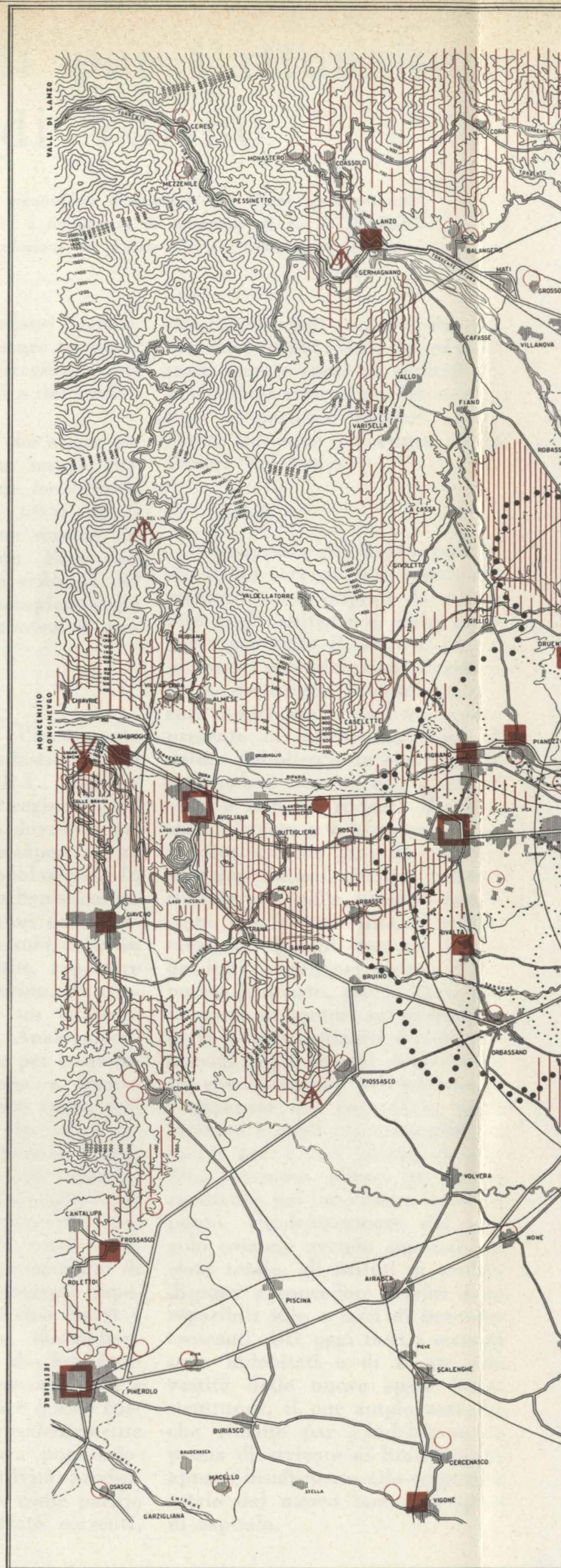
### intercomunale

km. 5 10 15

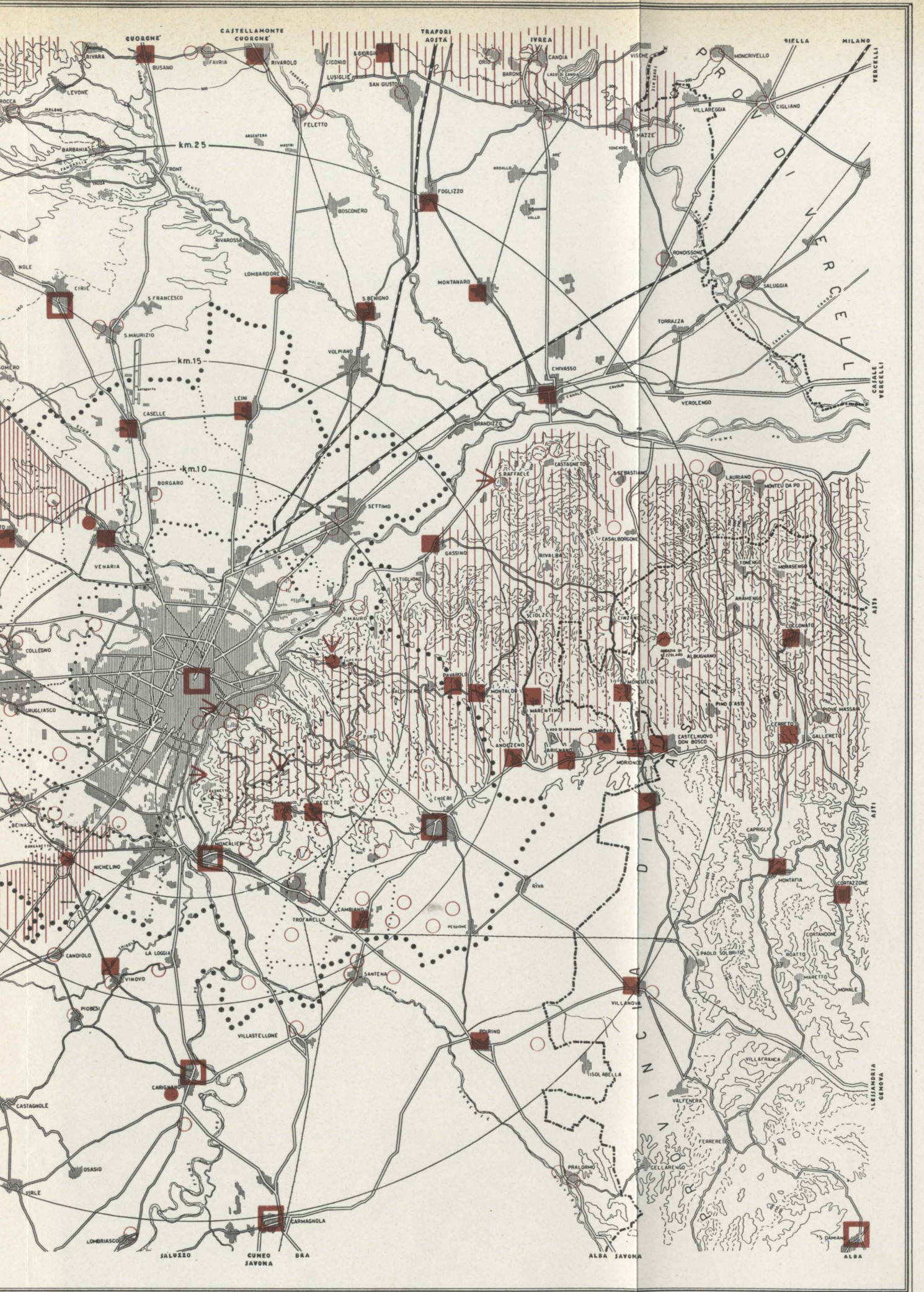
(riduzione da tavola in scala 1 : 100.000)

- 
ZONE DI ALTO INTERESSE PAESAGGISTICO
- 
ZONE DI INTERESSE PAESAGGISTICO
- 
CENTRI AVENTI UN NUCLEO STORICO ARTISTICO
- 
CENTRI CHE POSSEGGONO UN VECCHIO NUCLEO CON PARTI INTERESSANTI DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE
- 
EDIFICI ISOLATI DI ALTO INTERESSE ARCHITETTONICO STORICO E-O AMBIENTALE
- 
EDIFICI ISOLATI DI INTERESSE ARCHITETTONICO STORICO E-O AMBIENTALE
- 
PRINCIPALI PUNTI PANORAMICI

27 IV 1962











# **NO NET LAND TAKE BY 2050**

## SOLVING THE UNSOLVABLE

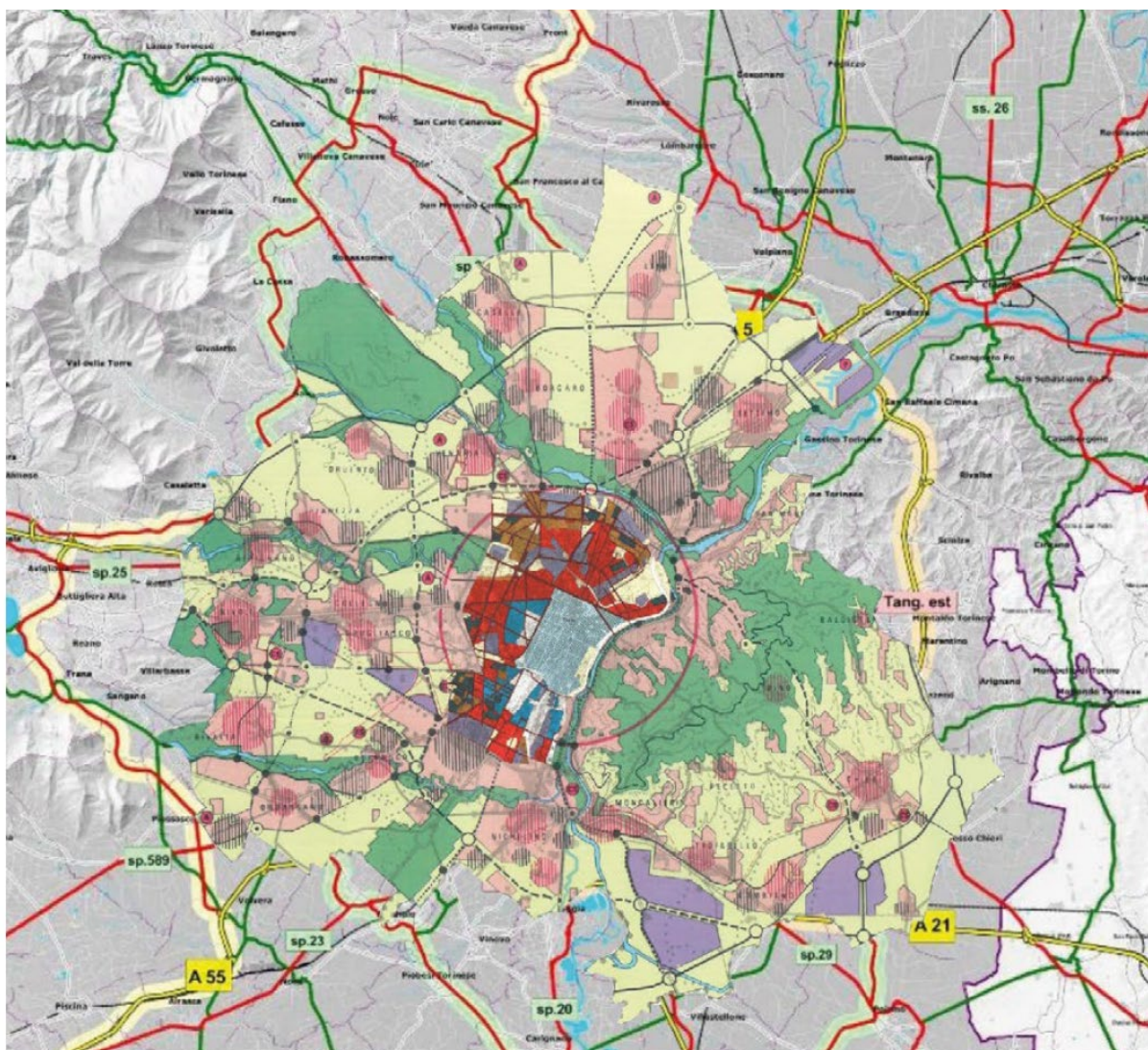
10 solutions for an improved management of European land

**January 2022**



**Fig.6.4:** Locandina del programma "No Net Land Take by 2050" di buildeurope.net



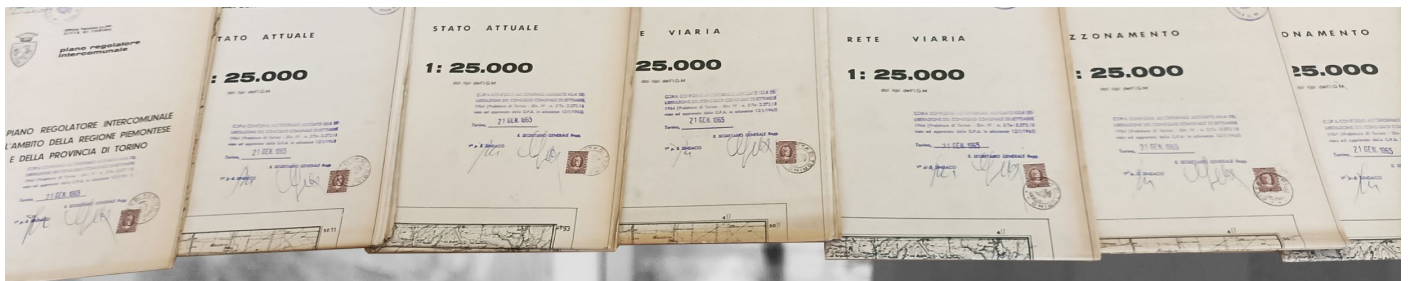


**Fig.6.5:** Esercizio di sovrapposizione cartografica svolto durante il workshop del 2 maggio 2022: Ptcp2 2011- Carta delle gerarchie della viabilità, Prit1964; Mosaico dei Prg dei comuni dell'area del Prit 1967, elaborazione di Francesco Imbruglia in Carolina Giaimo ( a cura di), Contenuti e strumenti della pianificazione urbana e territoriale, 2022

Oggi sono molti gli Enti preposti ad una pianificazione sovracomunale e alla tutela del territorio. Inoltre, diventano sempre più di uso comune e accessibili le piattaforme digitali, i sistemi GIS e i Geoportali ( Geoportale della Regione Piemonte, Geoportale della Città Metropolitana), per poter monitorare le trasformazioni territoriali in atto. L'area Torinese è ora coinvolta in un procedimento di pianificazione territoriale, il PTC2, oltre che coinvolta nelle iniziative sorte con il PNRR.







# BIBLIOGRAFIA

Carolina Giaimo (a cura di) *Contenuti e strumenti della pianificazione urbana e territoriale, dalla lezione di Giampiero Vigliano alle prospettive del Green New Deal*, 027 Rivista monografica online, INU Edizioni, Roma, 2022.

Salvatore Settis, *Architettura e Democrazia, Paesaggio, città e diritti civili*, Giulio Einaudi editore, Torino, 2017.

Maria Luisa Sturani, *Dinamiche urbane e circoscrizioni comunali in età fascista: il progetto fallito della "Grande Torino", 2016* in Francesco Bonini, Luigi Blanco, Simona Mori, Floriana Galluccio (a cura di), *Orizzonti di cittadinanza. Per una storia delle circoscrizioni amministrative dell'Italia unita*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, 464 pp.

Corinna Nicosia, *Le radici della 'Turbina'. Ricostruzione genealogica del Piano Intercomunale Milanese del 1963*, "Territorio", 65 (2013), pp. 128-138.

Bruno Bianco, Carlo Carozzi, Guido Morbelli, Francesco Ognibene, (a cura di e con testo introduttivi di), *L'Urbanistica come Vocazione, scritti di Giampiero Vigliano*, Franco Angeli editore, 2011.

Fabio Levi e Bruno Maida (a cura di), *La città e lo sviluppo, Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli Editore, Milano, 2007

Edward Hallett Carr, *Sei lezioni sulla storia*, a cura di R. W. Davis, Einaudi, Torino, 2000.

Adriana Castagnoli, *Le istituzioni locali e le classi dirigenti dal dopoguerra alla metà degli anni Ottanta*; Alessandro De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*; Fabio Levi, *L'immigrazione*; Stefano Musso, *il lungo miracolo economico, Industria, economia e società (1950-1970)*; Nicola Tranfaglia, *L'incerto destino della capitale del miracolo* in Nicola Tranfaglia (a cura di), *Gli anni della Repubblica*, vol. IX di *Storia di Torino*, Einaudi Editore, Torino, 1999.

Alessandro De Magistris, Alex Fubini, Elisabetta Serra, *Rileggere il piano intercomunale torinese*, in Attilia Peano (a cura di), *Insegnamento, Ricerca e Pratica, Scritti in onore di Giampiero Vigliano*, DIT, Torino, 1993.

IRES, Giampiero Vigliano (a cura di), *I centri della cintura torinese, 1, Settimo Torinese*, 1960

IRES, Giampiero Vigliano (a cura di), *I centri della cintura torinese, 2, Rivoli*, 1959.

Mario Passanti, *Architettura in Piemonte, Da Emanuele Filiberto all' Unità di Italia (1563-1870)*, a cura di Giovanni Torretta, Umberto Allemandi & C., Torino, 1990.

Roberto Gabetti, Giorgio Avigdor, *Architettura e industria: Piemonte negli ultimi cinquant'anni, Edilizia industriale e paesaggio*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino, 1977.

Città di Torino, *Il piano regolatore Intercomunale: relazione Generale*, Torino, 1964,

IRES PIEMONTE, *Le politiche e gli strumenti per l'attuazione del piano regolatore intercomunale di Torino*, Torino, 1962.

IRES PIEMONTE, *La localizzazione delle industrie nella cintura di Torino, Parte I e Parte II, Piano regolatore intercomunale*, Torino, 1962.

Giancarlo De Carlo (a cura di), *La Pianificazione territoriale urbanistica nell'area torinese*, Atti del seminario tenuto nel corso di Pianificazione Territoriale Urbanistica dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 3-4 aprile 1964, Marsilio Editori, Padova; 1964.

## **ARTICOLI E DOCUMENTI DI ARCHIVIO**

Virgilio Vercelloni, *Dal piano del '53 al Piano Intercomunale*, in Casabella, Anno XLIII, n.451/452, Milano, 1979.

Bruno Gabrielli, *Formazione e crisi del piano intercomunale torinese*, in "Urbanistica" 50-51, 1967, da copia conservata presso Fipag., Fpc-To, b.306, fasc.33.

Silvio Tordolo -Orsello, *Una testimonianza: Grugliasco*, in "Urbanistica", n. 50-51, 1967

Giovanni Astengo, *Appunti per un piano e per una politica dell'area metropolitana torinese*, in "Urbanistica", n.50-51, ottobre 1967.

La legge del 6 agosto 1967 n.765, modifica la legge n.1150 del 1942,

Relazione della Federazione Torinese del PCI, 1965, Fipag, Fpc-To, b.306, fs.24, p.4.

Raffaele Radicioni, Luigi Rivalta, *Torino e i satelliti. Note sul Piano Regolatore Intercomunale*, "Rinascita", n.24, 12 giugno 1965.

*Intervento al convegno indetto dalla lega dei Comuni Democratici sul tema: Amministratori e tecnici urbanisti di fronte al Piano Regolatore Intercomunale*, Torino, 27 febbraio 1965, Fipag, Fpc-To, b.306, fs.14.

Giampiero Vigliano, *Il PRI di Torino*, Casabella n.237, 1965.

Franco Berlanda, intervento in Giancarlo De Carlo (a cura di), *La Pianificazione territoriale urbanistica nell'area torinese*, Atti del seminario



tenuto nel corso di Pianificazione Territoriale Urbanistica dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 3-4 aprile 1964, Marsilio Editori, Padova; 1964.

Istituto Nazionale di Urbanistica, Sezione Piemontese, *Osservazioni al progetto di Piano intercomunale di Torino*, Torino, settembre 1964.

*Il topolino partorito con 10 anni di travaglio*, articolo di "Unita(?)", 20 settembre 1964, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.5.

*Lettera al Sindaco di Torino sulla "Metropolitana"* del Partito Comunista Italiano, Gruppo Consiliare del Comune di Torino dell'11 aprile 1964, Fipag.

Atti Municipali, Verbale C.C. 23 settembre 1964 par. 14, ASCT.

Pier Giorgio Lucco Borlera, Biagio Garzena, Raffaele Radicioni, Gigi Rivalta del Collettivo di Architettura, *Considerazione sulla situazione urbanistica nell'area metropolitana torinese, con particolare riferimento all'azione del PCI in questo campo.*, Piazza Castello 29, Torino, 1° settembre 1963. Fipag, Fpc-To, b.348, fasc.5.

Franco Berlanda, *Tendenze dello sviluppo urbanistico dei grandi centri e proposte per l'area di influenza torinese*, Comunicazione al convegno dell'Istituto Gramsci "Tendenze del capitalismo italiano", Roma 23-25 marzo 1962, Fipag, Fpc-To, b.348, fs.4.

Giampiero Vigliano, *Prospettive di sviluppo territoriale del Piano Intercomunale di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962.

Giampiero Vigliano, *Tutela del paesaggio nel territorio d'influenza d'una grande città*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società Ingegneri e Architetti in Torino", nuova serie, a.10, n.9, settembre 1962.

Francesco Martiny, *Decentramento industriale e localizzazione delle industrie*, in "Atti e Rassegna Tecnica della Società Ingegneri e Architetti in Torino", nuova serie, A.16, n.9, settembre 1962.

*Attività dell'ufficio del PRI dal 1959 al 1963*, 1962, copia a stampa conservata presso la Biblioteca centrale di Architettura.

Silvio Geuna, *La politica urbanistica di Torino nei confronti della pianificazione intercomunale*, in "Atti e Rassegna Tecnica", Nuova serie, A.10, n.9, settembre 1962.

Giampiero Vigliano, *Il Piano Intercomunale di Torino, Cronistoria di un piano: antefatti e situazione degli studi*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.15, n.3, marzo 1961



Giampiero Vigliano, *Sviluppo urbanistico di due centri abitati della "cintura" torinese: Collegno e Grugliasco*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A.16, n.9, settembre 1961.

Appunti Todros, *Piano Regolatore*, 1960, Fipag., Fpc-To, b.348, fs.1.

Cenni preliminari sulla dislocazione delle industrie, a cura dell'Ufficio Studio del "Piano Regolatore Intercomunale", presso la Città di Torino, marzo 1960, l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

*La relazione dell'Assessore Prof. Dr. ing. Giancarlo Anselmetti, sul programma di lavoro da sottoporre all'esame della Commissione di Studio per il Piano Intercomunale di Torino*, 15 giugno 1959, conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

Federazione torinese del PCI, "Convegno sul problema del Piano Regolatore Intercomunale". Torino, 19-25 luglio 1959, Fipag., Fpc-To, b.300, fasc.6;

Convegno "Piano regolatore Intercomunale", Torino, 19 luglio 1959, Fipag., Fpc-To, b.348. fasc.1.

verbale *Piano Regolatore Intercomunale, Commissione Generale*, riunione del 30 giugno 1959, Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

verbale *Piano Regolatore Intercomunale, Commissione Generale*, riunione del 24 luglio 1959, Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco

verbale *Piano Regolatore Intercomunale, Commissione Generale*, riunione del 10 novembre 1959, Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

Giampiero Vigliano, Flavio Vaudetti, Mario Federico Roggero, *L'organizzazione dei Piani Intercomunali*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino", nuova serie, a.11, n.1, gennaio 1957.

Giampiero Vigliano, *Il piano regolatore intercomunale di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", nuova serie, A. 10, n.2, febbraio 1956

Giampiero Vigliano, *Illustrazione di alcuni elementi del territorio compreso entro i limiti del piano Intercomunale di Torino: la periferia dei grandi centri e dei suoi sobborghi*, febbraio, 1956. Fondo Vigliano, APRI, fd.40, fs. 157.

Giampiero Vigliano, *Spunti critici in margine al VI Congresso di Urbanistica*, in "Atti e Rassegna Tecnica della società degli ingegneri e architetti in Torino", nuo-

va serie, A.10, n.11, novembre 1956, Fondo Vigliano, APRI, fd.69, fs.245.

Giampiero Vigliano, *Piano Intercomunale di Torino*, relazione, Torino, 29 aprile 1956, Fondo Vigliano, APRI, fd.69, fs.242.

Giampiero Vigliano, *Il piano intercomunale di Torino: un'esperienza da meditare*, Fondo Vigliano, s.d, APRI, fd.40, fs.155.

Giovanni Astengo, *Antefatti del Piano regolatore di Torino*, Atti e rassegna Tecnica della società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, n.4, 1955.

*Nuovo Piano Regolatore di Torino*, Proposta di studio di un piano intercomunale, gennaio 1952, copia presso l'Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco.

Estratto del verbale della riunione dei sindaci dei Comuni limitrofi, tenuta presso la Città di Torino il 4 febbraio 1952, "Atto di nascita del PRI", copia conservata presso l'Archivio dell'Ufficio di Urbanistica del Comune di Grugliasco,

*Prossimo Concorso per il nuovo piano regolatore di Torino*, in "Atti e rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino, 1947, n.2.

Giovanni Astengo, *Cenni orientativi sull'espansione sud di Torino*, in "Atti e rassegna Tecnica", 1947, n.1.

Testo ufficiale della L.1150/1942 del 17 agosto 1942 pubblicato su la "Gazzetta Ufficiale", Anno 83°, n.244, Roma, venerdì 16 ottobre 1942, Anno XX.

## SITOGRAFIA

Città Metropolitana di Torino: (<http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/>), ultima consultazione 27/06/2024

Piano Territoriale Generale Metropolitan: (<http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/territorio-urbanistica/ufficio-di-piano>), ultima consultazione giugno 2024.

Bruno Dolcetta, Michela Maguolo, Alessandra Marin, (a cura di), *Giovanni Astengo urbanista. Piani progetti opere*, Materiali IUAV, Collana di Ateneo, n.6, casa editrice Il Poligrafo, Padova, pubblicato il 26 luglio 2016, (<https://issuu.com/ilpoligrafo/docs/astengo>), ultima consultazione maggio 2024

Patto territoriale Zona Ovest di Torino:( <https://www.zonaovest.to.it/>), ultima consultazione maggio 2024

Verso il nuovo PRG: (<https://www.torinocambia.it/prg>), ultima consultazione marzo 2024.

European Environment Agency, (<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/net-land-take-in-cities>), ultima consultazione 30/06/2024.

ISTAT sezione: Territorio e processi di inurbamento: (<https://serie-storiche.istat.it/index.php?id>), ultima consultazione giugno 2024.

Normattiva, per consultazione testi di Legge: ([\), ultima consultazione giugno 2024.](https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1942-08-17;1150!vig=)

Città di Torino, Consiglio Comunale: ([http://www.comune.torino.it/consiglio/pubblicazioni/1945\\_1946.shtml](http://www.comune.torino.it/consiglio/pubblicazioni/1945_1946.shtml)), ultima consultazione marzo 2024.

## **TESI**

Elena Greco, *Le politiche territoriali del PCI e lo sviluppo urbano di Torino: 1945 – 1985*, relatore: Guido Montanari, Politecnico di Torino, tesi di laurea magistrale in Architettura, 2009, p. 4.

Taryn Ferrentino, *Attraverso Giancarlo De Carlo, una mappa di materiali per ripensare il progetto della città contemporanea*, relatore: Laura Lieto, Università degli studi Federico II di Napoli, tesi di dottorato, 2008.

Martina di Pietro, *Abitare la linea immaginaria di Astengo, Processi e dibattiti nella pianificazione urbanistica di Chivasso negli anni '60-'70 del XX secolo*, rel. Professor. Filippo De Pieri, Politecnico di Torino, laurea magistrale in Architettura, 2019.

# APPENDICE



**Fig.7:** Rielaborazione dell'immagine di manifesto "Da Cintura a Città, i Comuni dell'area metropolitana torinese protagonisti del rilancio dello sviluppo, c.a. 1983-1984, Polo del '900, num. di catalogo: R00616170



LEGENDA CODICE	ARCHIVIO/BIBLIO	LUOGO	TEMATICHE			
C	fondo archivio PCI	Polo del 900 Castello del			politica locale nei singoli comuni	
B	biblioteca centrale	Valentino Castello del			lavoro commissione pri	
V	fondo Vigliano	Valentino Comune di			commenti al PRI	
G	Grugliasco	Grugliasco			elaborati grafici dei PRI	
S	articoli della Stampa				industria e abitare paesaggio e ambiente appunti personali Trasporti	
dw	disegno documento/ relazione/ atto					
bk	libro a stampa					
ar	articolo					
ph	fotografia					
tb	tabella					
l	lettera					
O	open sul web					
CODICE	ARCHIVIO/ BIBLIO	COLLOCAZIONE	DATA	TITOLO	TEMATICA	WHO
	Fipag-Fpc-To, b.300, f.6 FONDO PCI	b.300,f.6, class. 04.04.03_ Piani Regolatori intercomunali_19 58-1964				
C.dw.01		b.300,f.6	/	Carta Territoriale dei Comuni- 1:200.000_	elaborati grafici dei PRI	
C.dw.02		b.300,f.6	/	Carta Territoriale dei Comuni- 1:200.000_	elaborati grafici dei PRI	
C.d.03		b.300,f.6	28 settembre 1958	Mozione sul Piano intercomunale	commenti al PRI	
C.dw.04		b.300,f.6	/	Carta Territoriale 1:1000 Comuni Nord	elaborati grafici dei PRI	
C.d.05		b.300,f.6	/	Relazione - Cenni do raffronto fra le norme di attuazione per il NPRG di Borgaro	piani regolatori comunali/ politica locale singoli comuni	norme redatte dall' arch. Franco Berlanda, arch. Giuseppe ? Consigliere Comunali Pisoni, Marchiori, Ghilardini, Baravalle e Bertino
C.d.06		b.300,f.6	/	Delibera del consiglio comunale di Borgaro	politica locale singoli comuni	
C.d.07		b.300,f.6	Torino, 8 luglio 1962	Note sulla Richiesta di Urbanizzazione della Società generale Immobiliare nel Comune di Settimo Torinese	politica locale singoli comuni	Collettivo di Architettura
C.d.08		b.300,f.6	ottobre 1962	Lettera al sindaco della città di Settimo Torinese dall' URBANISTICA SOCIALE TORINESE sede di Torino	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.09		b.300,f.6	/	Volantino Comunisti contro la speculazione per lo sviluppo di Borgaro	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.10		b.300,f.6	/	Lettera ai cittadini del comune di Borgaro di Bertino Giovanni	politica locale- nei singoli comuni	Bertino Giovanni
C.d.11		b.300,f.6	23 novembre 1963	Lettera al sindaco del comune di Borgaro Torinese e al signor Prefetto della Provincia di Torino	politica locale- nei singoli comuni	consigliere Bertino Giovanni ( si è dimesso)?
C.d.12		b.300,f.6	3 gennaio 1963	Note sul piano regolatore di Settimo Torinese dopo la discussione in consiglio comunale	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.13		b.300,f.6	/	Elenco suddivisioni voto tra pci, psi e dc nelle elezioni del 1958 e del 1963	/	
C.d.14		b.300,f.6	/	Lettera al Signor Presidente dell' istituto di Riposo per la Vecchiaia da parte del sindaco	/	
C.d.15		b.300,f.6	1 settembre 1962	Lettera al comitato direttivo della federazione provinciale torinese del partito comunista italiano	/	Pier Giorgio Lucco, Raffaele Radicioni, Biagio Garzena, Gigi Rivalta
C.d.16		b.300,f.6	/	Esame della situazione del Comune di Settimo	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.17		b.300,f.6	4 novembre 1962	Verbale di Deliberazione della Giunta MUnicipale n.78	politica locale- nei singoli comuni	Defassi Edoardo ( sindaco), Bertino Giovanni ( Assessore), Borello Giorgio
C.ar.18		b.300,f.6	26 ottobre 1962	Articoli di giornale legati alla compravendita di terreni edificabili tra Torino e Borgaro	politica locale- nei singoli comuni	
C.l.19		b.300,f.6	/	lettere scritte a mano --- da leggere	appunti personali politica locale- nei singoli comuni / piano regolatore comunale	Sezione del Pci di Borgaro
C.d.20		b.300,f.6	/	La verità sul piano regolatore - unità dei cittadini contro il malcostume e la speculazione	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.21		b.300,f.6	/	appunti scritti a mano - Convenzione immobiliare - borgaro	politica locale- nei singoli comuni	
C.d.22		b.300,f.6	26 ottobre 1963	Convocazione straordinaria del consiglio comunale da parte dei Consiglieri del comune di Borgaro	politica locale- nei singoli comuni / consiglio comunale	
C.l.23		b.300,f.6	26 ottobre 1963	Il Consigliere Comunale Baravalle Giacomo presenta le proprie dimissioni al sindaco	politica locale- nei singoli comuni / consiglio comunale	Baravalle Giacomo

C.I.24		b.300,f.6	19 aprile 1963	lettera alla segreteria della federazione del Pci di Torino		
C.I.25		b.300,f.6	10 giugno 1963	Lettera di Alberto Todros ad Adalberto Minucci con oggetto: Riunione Borgaro	politica locale nei singoli comuni	
C.d.26		b.300,f.6	1 settembre 1963	Considerazione sulla situazione urbanistica nell'area metropolitana torinese con particolare riferimento alla azione del Pci in questo campo	commenti al PRI/ area metropolitana	P.Giorgio Lucco Boriera, Biagio Garzena, Raffaele Radicioni, Gigi Rivalta, del collettivo di Architettura
C.I.27		b.300,f.6	6 marzo 1963	Lettera dal sindaco di Borgaro a Franco Berlanda e Giuseppe Calosso	politica locale nei singoli comuni	
C.I.28		b.300,f.6	10 maggio 1974	Promemoria per i Compagni di Chivasso		
C.d.29		b.300,f.6	/	Bozza di lettera, copia x Rossi ( enti locali) Lettera dal sindaco al Signor Presidente dell'Istituto di Riposo per la Vecchiaia		
C.d.30		b.300,f.6	/	a Berti, Convenzione preliminare tra il Comune di Borgaro e l'Urbanistica Sociale Torinese spa per l'attuazione di un insediamento residenziale in terreni situati in località Cabianca, Palazzetto e Merla.		
C.I.31		b.300,f.6	Borgaro,25 luglio 1964	lettera dal Gruppo consigliere comunista al sindaco di Borgaro	politica locale nei singoli comuni	
C.d.32		b.300,f.6	/	Relazione, confronti con norma del piano comunale	piano regolatore comuni	
C.d.33		b.300,f.6	/	Piano intercomunale di Torino -	commenti al PRI	
C.d.34		b.300,f.6	1962	Memoria per la conferenza stampa indotta dalla Lega dei Comuni Democratici sul Piano Regolatore Intercomunale	commenti al PRI	
C.I.35		b.300,f.6	28 aprile 1961	Lettera del sindaco di Torino ai sindaci degli 8 comuni	area metropolitana	
C.d.36		b.300,f.6	23/25 marzo 1962	Bozze di stampa_ Tendenze dello sviluppo urbanistico dei grandi centri e proposte per l'area di influenza torinese _ Comunicazione al convegno dell' Istituto Gramsci " Tendenze del capitalismo italiano" Roma 23/25 marzo 1962	area metropolitana	Arch. Franco Berlanda
C.d.37		doppio	Torino, 19/25 luglio 1959	Convegno sul problema del Piano Regolatore Intercomunale_ Un'azione popolare che imponga un piano intercomunale democratico e trasformi in modo moderno e civile la vita dei comuni_ Rapporto del comp. Tullio Benedetti, della Segreteria della Federazione e interventi	area metropolitana	Tullio Benedetti, Segreteria della Federazione torinese del Pci
C.I.38		b.300,f.6	2 maggio 1962	Lettera ai Compagni Segretari di Sezione e ai compagni Sindaci e Consiglieri Comunali da parte della Commissione Enti Locali (Luciano Rossi) della federazione torinese del Pci	area metropolitana / commento al PRI	Sezione Enti Locali della federazione torinese del Pci ( Luciano Rossi)
C.d.39		b.300,f.6	30/06/1959	Proposta per l'impostazione degli studi per il piano regolatore intercomunale presentata alla commissione generale nella seduta del 30/06/1959 dai comuni di Alpignano-Collegno-Grugliasco e Venaria	commenti al PRI/ area metropolitana	Ing. Alberto Todros, ing. Gabriele Manfredi
C.d.40		b.300,f.6	28 aprile 1961	Città di Torino-divisione VIII lavori pubblici al Sig. Sindaco del Comune di Beinasco; oggetto: Piano Regolatore Intercomunale - Proposte di Studio	politica locale dei singoli comuni/ commenti del PRI	
C.d.41		b.300,f.6	Torino, 21 maggio 1959	Comitato provincia- Piano regolatore intercomunale- Riunione dei compagni incaricati di seguire i gruppi di studio del 14.5 c/m.firmata dalla Sezione Enti Locali ( Nino Berti)	area metropolitana / commento al PRI	Berlanda, Poli, Manfredi, Bertotti, Giorgina Levi, Nino Berti
C.d.42		b.300,f.6	/	Relazione dell' Assessore prof. dr. Ing. Giancarlo Anselmetti sul programma di lavoro da sottoporre all'esame della commissione di Studio per il piano intercomunale di Torino	commento al PRI	
C.d.43		b.300,f.6	/	Promemoria per il Piano regolatore intercomunale presentato dai comuni di Alpignano, Beinasco, Borgaro, Collegno, Grugliasco, Orbassano, Settimo, Venaria al sindaco di Torino	commento al PRI/ area metropolitana	

C.d.44		b.300,f.6	3 marzo 1964	Cianini_ Segreteria di Città di Moncalieri all segreteria del Partito Comunista Italiano _ Voto espresso dal consiglio comunale di Moncalieri nell'adunanza del 25 febbraio 1964	politica locale	
C.d.45		b.300,f.6	/	Rapporto alla segreteria della Lega dei Comuni Democratici firmato da Luciano Rossi	area metropolitana	commissione), per i comuni aderenti alla Lega: Bertotti per Collegno, Amadei per Alpignano, Scalmato e Manfredi per Grugliasco, Todros per Venaria, Rossi e Berlanda per Beinasco.
C.ar.46		b.300,f.6	7 novembre 1963	Articolo della Stampa an. 97, n.264 Cronaca cittadina- il futuro di Torino e della cintura- Aspra polemica in Consiglio per il piano Intercomunale	commenti al PRI	
C.ar.47		b.300,f.6	6 settembre 1963	Gazzetta del Popolo_ la vita economica- Quante sono le Grugliasco italiane?	politica locale	
C.ar.48		b.300,f.6	5 agosto 1963	Gazzetta del Popolo- La polemica per lo scandalo delle licenze a Grugliasco	politica locale	
C.d.49		b.300,f.6	/	Decisa la revoca di molte licenze ai trafficanti dei Mercati generali		
C.d.50		b.300,f.6	/	Relazione cui incipit: L'ires dallo studio " Panorama economico e sociale della provincia di Torino ...	lavoro commissione PRI / industria e abitare	
C.d.51		b.300,f.6	Milano 31 marzo 1962	brochure per incontro a Milano - Assise sulla Periferia milanese		
C.I.52		b.300,f.6	To, 4 agosto 1959	Carta intestata di Todros, trasmissione al compagno Berti e Bertotti ( Federazione Pci) della copia della lettera inviata da Roma il 31 luglio 1959, per la sezione Enti Locali sulle decisioni della Commissione Urbanistica riunitasi a Roma il 29 luglio 1959 firmata da Aldo Natoli		
C.d.52		b.300,f.6	/	Iniziativa in corso di preparazione e attività che devono essere particolarmente seguite, firma di Nino berti		
C.d.53		b.300,f.6	/	Piano intercomunale di Torino- documento presentato dal compagno arch. Berlanda come studio	commento al PRI	
	Fipag-Fpc-To, b.300, f.7	b.300,f.7, class. 04.04.03_ Piano Regolatore intercomunale_1 959				
C.d. 54		doppio	To, 19/25 luglio 1959	Convegno sul problema del Piano Regolatore Intercomunale_ Un'azione popolare che imponga un piano intercomunale democratico e trasformi in modo moderno e civile la vita dei comuni_ Rapporto del comp. Tullio Benedetti, della Segreteria della Federazione e interventi	commenti al PRI / area metropolitana/ lavoro commissione PRI	
				Coggiola Coggiola Catarzi. sindaco di Collegno		Coggiola Coggiola Catarzi. sindaco di Collegno
				Convegno sul Piano regolatore intercomunale avvenuto nella sala del comitato federale il 19 luglio 1959 - intervento del comp. Bonadies Giuseppe Intervento del compagno Bonadies convegno sul piano intercomunale- interventi del compagno Poli intervento del com. Egidio Sulotto Intervento del compagno Manera del C.D. della sez. di Chivasso Benedetto di Chieri		Bonadies Giuseppe  Poli Egidio Sulotto
				Intervento del compagno architetto Biagio Garzena intervento Arch. Berlanda		
C.d.55		b.300,f.8	To, 27 giugno 1959	Piano Regolatore e Piano Intercomunale di Giampiero Vigliano	lavoro commissione PRI	Giampiero Vigliano
	Fipag-Fpc-To, b.300, f.8	b.300,f.8, class. 04.04.03_ Piano Regolatore intercomunale_1 960				
C.dw.56		b.300, f.8	1960	Mappa del PRI versione 1960, mappa 1:200 000	elaborato grafico	

C.d.57		b.300, f.8	giugno 1960	Cenni preliminari sulla dislocazione delle industrie Fascicolo II	lavoro commissione PRI / industria e abitare	a cura dell' Ufficio Studi del Piano Regolatore Intercomunale presso la città di Torino
	Fipag-Fpc-To, b.300, f.9	b.300, f.8 b.300, f.9, class. 04.04.03_ Piano Regolatore intercomunale_1960				
C.d.58		b.300, f.9	24 luglio 1961	Piano regolatore Intercomunale Rielievo Aerofotogrammetrico del Territorio	elaborati grafici	
C.d.59		b.300, f.9	21 marzo 1960 17:30	Pri commissione generale	lavoro commissione PRI	( moltissimi)
C.d.60		b.300, f.9	26/6/1961	Schema di Pri - relazione della commissione di studio	lavoro commissione PRI	
C.d.61		b.300, f.9		primo tempo di attuazione e secondo tempo di attuazione		
C.d.62 / C.d.69		b.300, f.9	05/07/1961	Relazione dell' assessore ai piani regolatori e al coordinamento urbanistico on.dr. Silvio Geuna alla Commissione generale del Piano	commenti al PRI	
C.d.63		b.300, f.9		VI Congresso Nazionale di Urbanistica Memoria di Giampiero Vigliano	appunti personali	
C.d.64		b.300, f.9	27/ aprile / 1962	Relazione dell'assessore Dott. Ing. Vittorio Catella, Presidente della commissione della rete viaria esposta in commissione generale del pri	Trasporti / lavoro commissione PRI	
C.d.65		b.300, f.9		Elenco del materiale allestito per la sottocommissione della viabilità del PRI	Trasporti / lavoro commissione PRI	
C.d.66		b.300, f.9	marzo 1961	PRI- Schema si proposte formulate dalla Commissione di Studio per la parte collinare del territorio del PRI	lavoro commissione PRI	
C.d.67		b.300, f.9	agosto 1962	allegato 2_ Bozza di proposta di norme speciali per la parte collinare del PRI	lavoro commissione PRI	
C.d.68		b.300, f.9	27/ aprile 1962	Relazione alla commissione Generale del 27/4/1962 per il PRI del Prof. Arch. Giampiero Vigliano presidente della sottocommissione per lo studio delle Norme Comuni per l'attuazione dei PRGC e di RE	lavoro commissione PRI	
C.d.69 / C.d.62		b.300, f.9	27 / aprile/ 1962	Relazione sui lavori della Commissione di Studio e dell' Ufficio Studi esposta dall' Assessore on. dr. Silvio Geuna alla Commissione Generale del Piano Regolatore Intercomunale di Torino	commenti al PRI	
C.d.70		b.300, f.9	agosto 1962	Osservazioni alle norme di attuazione proposte dalla sottocommissione del PRI	lavoro commissione PRI / commenti al PRI	per la consulenza tecnica del comune ing. gabriele manfredi
C.d.71		triplice copia	febbraio 1960	Appunti sulla natura del piano regolatore intercomunale a cura dell' Ufficio del PRI presso la città di Torino	lavoro commissione PRI	
C.d.72		b.300, f.9	agosto 1962	Allegato 1_ Bozza di proposta di norme di attuazione comuni di PRGC per i comuni compresi nel PRI - Comuni siti nella parte piana del territorio del PRI	piani regolatori comunali	
C.d.73		b.300, f.9	21 febbraio 1961	Considerazioni dei membri della commissione di studio sulla relazione " la zona collinare del territorio del pri"	commenti al PRI	
	Fipag-Fpc-To, b.301, f.10	b.300, f.9 b.301, f.10, class. 04.04.03_ Piano Regolatore intercomunale_1960-1965				
C.dw.74		b.301, f.10		Tav.2- nord- stato attuale 1.25:000-	elaborati grafici / lavoro commissione PRI	ufficio tecnico LL.PP. città di torino
C.dw.75		b.301, f.10		Tav.2- sud- stato attuale 1.25:000-	elaborati grafici / lavoro commissione PRI	ufficio tecnico LL.PP. città di torino
C.d.76		b.301, f.10		Schema di relazione sul piano intercomunale torinese	commenti al PRI	
C.tb.77		b.301, f.10		tabella situazione degli acquedotti nei comuni della cintura al 1 gennaio 1963	paesaggio e ambiente	
C.d.78		b.301, f.10	30 marzo 1965	Osservazioni sul piano regolatore intercomunale di Torino	commenti al PRI	
C.tb.79		doppia copia		tabella situazione delle fognature nei comuni della cintura al 1 gennaio 1963		
C.tb.80		doppia copia		tabella attrezzature sportive pubbliche e di uso pubblico nei comuni della cintura al 1 maggio 1963		



C.ar.81		b.301,f.10	12 giugno 1965	Torino e i satelliti- articolo di Raffaele Radicioni e Luigi Rivalta su Rinascita n.24- anno 22_ sezione polititca italiana		
C.d.82		b.301,f.10		Statuto del consorzio intercomunale per l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare nell'area metropolitana di torino_ legge del 18 aprile 1962 n. 167		
C.dw.83		b.301,f.10		mappa pri- settore operativo ovest- azzonamento 1:50 000	elaborati grafici	
C.dw.84		b.301,f.10		mappa zona ovest con assi		
C.d.85		b.301,f.10	agosto 1965	Piano di lavoro per la formazione di programmi operativi nel settore ovest del pri	lavoro commissione PRI	città di Torino- Ufficio tecnico dei LL.PP._ pri
C.d.86		b.301,f.10	dicembre 1960	la zona collinare del territorio del PRI	lavoro commissione PRI	a cura dell' Ufficio Studi del Pri presso la città di torino
C.d.87		duplice copia	marzo 1960	Cenni preliminari sulla dislocazione delle industrie	lavoro commissione PRI /industrie e abitare	a cura dell' Ufficio Studi del Pri presso la città di torino
C.d.88		b.301,f.10		Tipologia dei consorzi: i consorzi stradali	lavoro commissione PRI	a cura dell' Ufficio Studi del Pri presso la città di torino - a cura del dr. Giuliano Marini
C.d.89		b.301,f.10		Strumenti consorziali nell'attuazione del PRI	lavoro commissione PRI	a cura dell' Ufficio Studi del Pri presso la città di torino - a cura del dr. Giorgio Lombardi
C.d.90		b.301,f.10	luglio 1963	Le attrezzature sociali nel piano regolatore comunale - parte generale	piani regolatori comunali	intestazione ex libris di copertina di Giuseppe Calosso architetto
C.d.91		b.301,f.10	marzo 1961	lo sviluppo della popolazione nel territorio del PRI	industrie e abitare	a cura dell' Ufficio Studi del Pri presso la città di torino - estensore Arch. Gian Paolo Venero del PRI, con la collaborazione del Dott. Mario Panero dell' Ires
	Fipag-Fpc-To, b.302, f.11	b.302,f.11, class. 04.04.03_ Piano Regolatore intercomunale_1961				
C.I.92		b.302,f.11	18 aprile 1961	Caro Ugo, lettera> In allegato 12 punti, sembra una relazione	appunti personali	carta intestata a Dr. Arch. Franco Berlanda
C.d.93		b.302,f.11	/	Promemoria per il Piano regolatore intercomunale		
	Fipag-Fpc-To, b.302, f.12	b.302,f.12, class. 04.04.03_ Proposta di legge sulle aziende municipalizzate	2 ottobre 1961	lettera al compagno Adalberto Minucci? da parte della sezione degòli enti locali ( Edoardo d' Onofrio), in allegato la proposta di legge		
	Fipag-Fpc-To, b.302, f.13	04.04.03_ 1961-1964 documentazion e varia relativa al Comune di Torino e al piano regolatore con documentazion e antecedente dal 19946 al 1959				
	Fipag-Fpc-To, b.302, f.14	04.04.03_ Piano per l'edilizia economica e popolare legge 167				
	Fipag-Fpc-To, b.302, f.14	04.04.03_ Piano regolatore intercomunale 1962				
C.d.94		b.302,f.15	dic. 1961- mar. 1962	PRI _ ciclo di conferenze della società degli ingegneri e degli architetti - numero speciale del comune di torino	lavoro commissione PRI/ commenti al PRI	
C.I.95		b.302,f.15	1962	Lettera dei sindaci dei Comuni del PRI al sindaco di Torino e al presidente della commissione generale del PRI	lavoro commissione PRI /area metropolitana	
C.d.96		b.302,f.15	27 marzo 1962	situazione del PRI	lavoro commissione PRI	
C.d.140	Fipag-Fpc-To, b.306, f.24 FONDO PCI	b.306, fs.24	1965	Federazione torinese PCI	commenti al PRI	
C.d.141		b.306, fs.24	/	La scelta e gli scopi del PRI	lavoro commissione PRI	

C.d.142		b.306, fs.24	30-mar-65	Quaderni amministrativi lega dei comuni democratici , "Osservazioni al Piano Regolatore Intercomunale"	commenti al PRI	
C.tb.143	Fipag-Fpc-To, b.306, f.29 FONDO PCI	b.306, fs.29	1967	dati movimenti della popolazione	Trasporti	Assessore alla Statistica di Torino Salvatore Paonni
C.tb.148	Fipag-Fpc-To, b.306, f.33 FONDO PCI	b.306,fs.33	1968	dati statistici	lavoro commissione pri	
C.ar.145		b.306,fs.33	1967	Gabrielli formazione e crisi del Pri in"Urbanistica"	commenti al PRI	Bruno Gabrielli
C.d.146	Fipag-Fpc-To, b.348, f.1 FONDO PCI	b.348,fs.1	1960	Appunti Todroos	commenti al PRI	Todros
C.d.147		b.348,fs.1	lug-59	Convegno sul PRI, "Un'azione popolare che imponga un piano intercomunale democratico e trasformi in modo moderno e civile la vita dei comuni"	commenti al PRI	
C.d.148		da verificare	/	Lettera al sindaco di Torino sulla metropolitana	Trasporti	
C.d.149		da verificare	/	Propemoria per il piano regolatore intercomunale	lavoro commissione pri	
C.d.150	Fipag-Fpc-To, b.348, f.4 FONDO PCI	b.348,fs.4	mar-62	Tendenze dello sviluppo urbanistico dei grandi centri_Berlanda_ Comunicazione al convegno dell'Istituto Gramsci "Tendenze del capitalismo italiano", Roma 23-25 marzo 1962	commenti al PRI / industria e abitare	Arch. Franco Berlanda
C.d.151	Fipag-Fpc-To, b.348, f.5 FONDO PCI	b.348,fs.5	/	Appunti per una scheda sulle aree fabbricabili	industria e abitare	
C.d.152		b.348,fs.5	settembre 1963	Considerazioni sulla situazione urbanistica _PCI_1963	commenti al PRI	P.Giorgio Lucco Boriera, Biagio Garzena, Raffaele Radicioni, Gigi Rivalta, del collettivo di Architettura
C.ar.153		b.348,fs.5	set-64	Il topolino partorito con 10 anni di travaglio, da relazione di Berti, articolo "Unità"?	commenti al PRI	
C.d.154		b.348,fs.5	1958	Urbanizzazione Terracorta a Collegno	politica locale nei singoli comuni	
C.d.155	Fipag-Fpc-To, b.348, f.14 FONDO PCI	b.348,fs.14	07-feb-65	Intervento al Convegno della lega dei comuni democratici	commenti al PRI / industria e abitare	
V.d.97	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 241	faldone 69, fs. 241	Torino, luglio 1975	La pianificazione dell'area metropolitana nell'area metropolitana torinese- aspetto territoriale e localizzazione delle industrie	area metropolitana/ industrie e abitare/ paesaggio	
V.d.98	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 241	faldone 69, fs.242	Torino, luglio1976	Comune di Torino, la politica urbanistica del comune di Torino, le scelte e gli strumenti.	politica locale	
	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 244	faldone 69, fs.244		Ruggero M.F., Vaudetti F.,Vigliano G. L'organizzazione dei piani comunali		
V.d.99		faldone 69, fs.244	1956	Il PRI di Torino, appunti preparativi a articolo A.R.I., 1956, Roggero, Vaudetti, Vigliano	commenti al PRI. appunti personali	
	Fondo G.Vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 245	faldone 69, fs. 245	Novembre 1956	Vigliano G., Spunti critici in margine al VI congresso di Urbanistica in " Atti e Rassegna Tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino, novembre 1956	appunti personali	
V.d.100		faldone 69, fs. 245	1956	Spunti critici in margine al VI congresso di Urbanistica		
	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 246	faldone 69, fs.246	Dicembre 1956	Vigliano G.,Il VI congresso di Urbanistica in " Atti e Rassegna tecnica.", dicembre 1956	commenti al PRI	
V.d.101		faldone 69, fs.246	1956	VI congresso nazionale di urbanistica, Memoria di Mario Federico Ruggero, Falvio Vaudetti e Giampiero Vigliano , per una tipologia ed una organizzazione dei piani intercomunali	commenti al PRI	
	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 247	faldone 69, fs.247		Dattiloscritti, appunti e tavole sul piano intercomunale di Torino		
V.d.102		faldone 69, fs.247	Torino, 29 aprile 1956	Il piano inercomunale di Torino	lavoro commissione PRI	
V.d.103		faldone 69, fs.247	1956	Appunti e disegni a mano sul PRI	appunti personali/ commenti al PRI	
	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 69,fs. 248	faldone 69, fs.248	1948/1962	Dattiloscritti, appunti e tavole sul piano intercomunale di Torino 1948/1962		
V.d.104		faldone 69, fs.248	10 ottobre 1961	Note illustrative del Piano Regolatore Intercomunale espote dal Prof. Giampiero Vigliano nella commissione generale del 10 Ottobre 1961	appunti personali/ commenti al PRI	
V.d.105		faldone 69, fs.248	Ottobre 1960	Regolamentazione edilizia ed urbanistica vigente nei comuni del PRI	industria e abitare	

V.ar.106		faldone 69, fs.248	Febbraio 1962	Ritagli di articolo di giornale " Corriere lombardo" e lettere di ringraziamento da parte di Guido Lombardo	appunti personali	
V.d.107		faldone 69, fs.248	Torino, 23 marzo 1962	relazione di Flavio Vaudetti inviata a Vigliano su richiesta di questo ultimo , svolta in occasione dei dibattiti sul Piano Intercomunale tenuti presso la Società degli Ingegneri e degli Architetti	appunti personali , commenti al PRI	
V.d.108	Fondo G.vigliano, APRI archivio del DIST, faldone 40, fs.150 ( fs. dal 150 al 158)	faldone 40, fs.dal 150 al 158		Scritti di Giampiero Vigliano sul Piano intercomunale di Torino		
V.d.109		faldone 40, fs. 150	1957	Vigliano G., Vaudetti F., Roggero M.F., L'organizzazione dei piani intercomunali estratto da " Atti e Rassegna Tecnica .." gennaio 1957	commenti al PRI	
V.ar.110		faldone 40, fs.151	1961	Vigliano G., Il piano intercomunale di Torino_cronistoria di un piano, in " Atti e Rassegna..." , marzo 1961	commenti al PRI	
V.ar.111	presente in duplice copia	faldone 40, fs. 152	1956	Vigliano G., Piano Regolatore Intercomunale di Torino, estratto da "Atti e Rassegna...", febbraio 1956	commenti al PRI	
V.d.112/ C.d.94		faldone 40, fs. 153	Torino, dic.1961-marz. 1962	Piano Regolatore Intercomunale di Torino, ciclo di conferenze della società degli ingegneri e degli architetti , numero speciale a cura del comune di Torino	commenti al PRI	
V.ar.113		faldone 40 fs. 154	Novembre 1956	Vigliano G., Spunti critici in margine al VI congresso di Urbanistica in " Atti e Rassegna Tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino, novembre 1956	appunti personali	
V.ar.114		faldone 40, fs. 155	Dicembre 1956	Vigliano G.,Il VI congresso di Urbanistica ( Torino, 18-21 ottobre 1956) in " Atti e Rassegna tecnica..", dicembre 1956	commenti al PRI	
V.ar.115		faldone 40, fs. 156	1965	Vigliano G., Il piano Regolatore Intercomunale di Torino: Un' esperienza da meditare , in Casabella n. 297, 1965	commenti al PRI	
V.d.116		faldone 40, fs. 157	Febbraio 1956	Vigliano G., Illustrazione di alcuni elementi del territorio compreso entro i limiti del piano Intercomunale di Torino: la periferia delle grandi città e dei suoi sobborghi , febbraio 1956	paesaggio e ambiente	
V.ar.117	4 copie	faldone 40, fs. 158	1962	Vigliano G., Le modalità di sviluppo dei centri abitati nelle indicazioni del piano intercomunale di Torino, con particolare riguardo delle lottizzazioni a scopi residenziali estratto da "il Geometra " n. 3, 1962	industrie e abitare/ commenti al PRI	
V.ar.118				Vigliano G., Le modalità di sviluppo dei centri abitati nelle indicazioni del piano intercomunale di Torino, con particolare riguardo delle lottizzazioni a scopi residenziali estratto da "il Geometra " n. 1, 1963	industrie e abitare/ commenti al PRI	
	Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco					
G.d.119	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	10-nov-59	Relazione della Commissione Generale del 10 novembre 1959	lavoro commissione pri	
G.d.120	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	24-lug-59	Relazione della Commissione Generale del 24 luglio 1959	lavoro commissione pri	
G.d.121	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	30-giu-59	Relazione della Commissione Generale del 24 luglio 1959	lavoro commissione pri	
G.d.122	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	mar-60	Cenni Preliminari sulla dislocazione delle industrie a cura dell'Ufficio Studi del "Piano Regolatore Intercomunale" presso la città di Torino	industria e abitare	
G.d.123	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	lug-64	Disciplina dell'attività urbanistica ed edilizia nel quadro del piano regolatore intercomunale	industria e abitare	
G.d.124	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	21-gen-67	Convegno dei sindaci dei comuni della cintura per il piano regolatore intercomunale	commenti al PRI	
G.dw.125	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	/	Progetto per la linea metropolitana della città di Torino	Trasporti	
G.d.126	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	1962	Relazione sull'attività dell'ufficio del PRI nel 1962	lavoro commissione pri	
G.d.134	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	27-apr-62	Piano Regolatore Intercomunale 1:25 000, 1962	elaborati grafici dei PRI	
G.d.127	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	Gennaio 1952	Proposta di studio di un piano intercomunale, relazione sommaria, Servizio tecnici dei LL.PP. Divisione urbanistica	lavoro commissione pri	
G.d.128	Comune di Grugliasco	faldone 1: PRIT	1952	copia dell'art.12 Legge n.1150 del 1942	lavoro commissione pri	

G.d.129	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	1952	Atto di nascita del PRIT: Riunione dei sindaci dei Comuni limitrofi tenuta presso la città di Torino il 4 febbraio 1952	lavoro commissione pri	
G.d.130	Comune di Gruglisco	faldone 2: PRIT	1965	Certificato di Pubblicazione e deposito del PRIT	lavoro commissione pri/ elaborati grafici	
G.d.131	Comune di Gruglisco	faldone 2: PRIT	1965	Elenco dei documenti facenti parte della copia del Piano Regolatore Intercomunale	elaborati grafici dei PRI	
G.d.132	Comune di Gruglisco	faldone 2: PRIT	18-gen-65	Manifesto di pubblicazione del PRIT	lavoro commissione pri	
G.dw.133	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	28-nov-63	Piano Regolatore Intercomunale 1:100 0000, 1963	elaborati grafici dei PRI	
G.d.135	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	20-ago-65	Osservazioni al PRI e relativo registro di protocollo 1965 del Comune di Grugliasco	politica locale nei singoli comuni/ commenti al PRI	
G.d.136	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	mag-64	Bozza della relazione del Dr.Prof. Arch. Giampiero Vigliano in merito al progetto di "Azzonamento" inviato ai Comuni in occasione della Commissione del 15 maggio 1964 da parte dell'ufficio tecnico dei LL.PP _Piano Regolatore Intercomunale_ Città di Torino	lavoro commissione pri	
G.d.137	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	mar-61	Piano Regolatore Intercomunale di Torino, Schema di proposte formulate dalla Commissione di Studio per la parte collinare del Territorio del PRI	lavoro commissione pri	
G.d.138	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	15-giu-59	Relazione dell'Assessore Prof.dr.ing Giancarlo Anselmetti sul programma di lavoro da sottoporre all'esame della Commissione di Studio per il piano Intercomunale di Torino	commenti al PRI	
G.d.139	Comune di Gruglisco	faldone 1: PRIT	07-ott-59	Risposta del Comune di Pino in merito ai quesiti posti dal Comune di Nichelino con nota del 7 ottobre 1959	politica locale nei singoli comuni	
<b>Articoli "Stampa"</b>						
S.ar.1	Archivio online "La Stampa"	num.162, p.2	15/07/1954			
S.ar.2	Archivio online "La Stampa"	num. 276, p.2	21/11/1963			
S.ar.3	Archivio online "La Stampa"	num.10, p.2	12/01/1963			
S.ar.4	Archivio online "La Stampa"	num.264, p.2	07/11/1963			
S.ar.5	Archivio online "La Stampa", Stampa Sera	num.50,p.2	28/02/1963			
S.ar.6	Archivio online "La Stampa"	num.247,p.2	20/10/1956			
S.ar.7	Archivio online "La Stampa"	num.14,p.2	17/01/1963			
S.ar.8	Archivio online "La Stampa"	num.139,p.2	13/06/1962			
S.ar.9	Archivio online "La Stampa"	num.51,p.2	01/03/1963			
S.ar.10	Archivio online "La Stampa"	num.122,p.2	23/05/1964			
S.ar.11	Archivio online "La Stampa", Stampa Sera	num. 148,p.2	25/06/1963			
S.ar.12	Archivio online "La Stampa"	num.245,p.2	19/10/1956			
S.ar.13	Archivio online "La Stampa"	num.298,p.7	16/12/1961			
S.ar.14	Archivio online "La Stampa", Stampa Sera	num.159,p.2	13/07/1964			
S.ar.15	Archivio online "La Stampa"	num.143,p.2	17/06/1962			
S.ar.16	Archivio online "La Stampa"	num.253,p.2	24/10/1957			
S.ar.17	Archivio online "La Stampa", Stampa Sera	num.23,p.2	28/01/1965			
S.ar.18	Archivio online "La Stampa"	num.78,p.2	01/04/1962			





# RINGRAZIAMENTI

Un ringraziamento a tutte le persone e agli enti che si sono sempre dimostrati gentili e disponibili nel fornirmi la documentazione richiesta per la stesura di questa tesi e il loro prezioso tempo.

Agli archivisti della Federazione Istituto piemontese Antonio Gramsci del polo del Novecento

A Enrica Bodrato del DIST\_Dipartimento interateneo Scienze, Progetto e Politiche del territorio del Politecnico di Torino, per l'accesso al Fondo Giampiero Vigliano.

Alla Dott.ssa Paolo Comotto del Servizio Gestione Documentale e Privacy del Comune di Grugliasco  
All'Arch. Aldo Bisi dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Grugliasco

Un ringraziamento speciale va al relatore di questa tesi: il Professor Filippo De Pieri, per avermi saputo guidare al meglio con pazienza e ascolto.

