

re ordinamento della fabbricazione e della viabilità che era consigliato dall'esperienza e da una ragionevole fiducia nella progressiva prosperità della Città. Ma coordinamento qui significa passaggio da uno stato di fatto preesistente, che non può essere distrutto di sana pianta, ad un altro più recente (nuova cinta daziaria) che non aveva col primo una stretta relazione essendo stato originato da necessità diverse; era perciò un'opera vincolata, e quindi tale da non permettere quell'ampia libertà geniale, così cara a tutti, che a prima vista sembra potersi concedere a chi vi si accinge.

Il nuovo piano fu pertanto compilato seguendo essenzialmente le direttive seguenti:

evitare il più possibile la demolizione dei fabbricati esistenti;

usare uno speciale riguardo alle strade già aperte in pretendimento di quelle interne del piano vigente procurando di conservarle, allargandole e rettilineandole opportunamente;

assegnare una conveniente ampiezza alle strade facenti capo alle nuove barriere per agevolare il movimento della periferia verso il centro della città;

favorire la viabilità a mezzo di grandi comunicazioni ad anello, allo scopo di collegare adeguatamente le borgate e le regioni fuori dell'antica cinta daziaria;

prevedere nell'interesse dell'estetica e dell'igiene della città la formazione di grandi parchi, procurando inoltre di sistemare ad aiuole quei reliquati di terreno che per la loro forma speciale, o per la loro ubicazione non si prestano convenientemente alla fabbricazione.

Nel nuovo piano risultano inoltre molte piazze ed un gran numero di slarghi, i quali mentre permettono di eliminare degli incroci irregolari ed antiestetici, contribuiscono ad interrompere la monotonia delle lunghe arterie, con vantaggio dell'estetica, nonchè ad agevolare la viabilità.

Nell'intento di rendere possibile anche in località lontane la costruzione di abitazioni

comode in quartieri abbelliti, vennero vincolate alla fabbricazione a villini con giardini, alcune zone eccentriche distribuite in vari punti del territorio della città compreso nel piano.

Vennero tenuti inoltre nella dovuta considerazione i progetti immediati dell'Amministrazione ferroviaria riguardanti in modo speciale l'abbassamento del piano del ferro, e le linee di raccordo ai nuovi scali ferroviari, provvedendo al razionale coordinamento della rete stradale con i nuovi impianti ferroviari e progettando in corrispondenza delle grandi arterie degli spaziosi cavalcavia in sostituzione degli attuali passaggi a livello.

Nell'ipotesi inoltre che tosto o tardi il Cimitero generale unico non basterà più alle sepolture, e nella considerazione che nonostante i migliorati ed aumentati mezzi di comunicazione la sua ubicazione a nord della città riuscirà ben presto incomoda per le estreme regioni sud della città, dove si estendono le disposizioni del piano edilizio, venne previsto fuori della nuova barriera di Orbassano un nuovo grande Cimitero, la cui effettuazione permetterà anche la soppressione dei Cimiteri suburbani di quella località, i quali in avvenire, potrebbero diversamente riuscire di intralcio all'esecuzione del piano regolatore.

Per quanto riguarda *la zona collinare* l'Amministrazione civica preoccupata del fatto che la libera fabbricazione avrebbe deturpato la bellezza naturale della collina la quale costituisce un mirabile sfondo sul lato levante della città, ha fatto allestire un apposito piano regolatore della regione collinare, secondo le direttive del Servizio tecnico dei Lavori pubblici, dai sigg. ingg. Quaglia e Marescotti specialisti in materia, e competenti conoscitori della collina per averne eseguito prima un particolareggiato rilievo.

Tali direttive possono essere brevemente così riassunte:

1) creare una viabilità comoda ed estesa sulle falde a giorno della Val S. Martino, Val Salice, della collina di S. Vito e della Val Pattonera, le quali per il loro dol-