

autonomia, a traversare il centro, anche se al centro non è destinato.

Però alcuni schermi qua e là sparsi, ostruendo il regolare svolgimento del movimento, producono delle artificiose deviazioni, con conseguenti ingorghi ed addensamenti eccessivi in alcune vie.

Tutti sappiamo che il diaframma della ferrovia di Genova, senza facili traversamenti carreggiabili, obbliga buona parte del transito pesante che deve passare tra la zona a levante (dal lato via Nizza), a quella a ponente (dal lato via Sacchi), a convogliarsi verso la stazione di P. N., che forma come perno di girazione sul tratto del corso Vittorio che la fronteggia, anzichè suddividersi, come sarebbe naturale, in molti piccoli rigagnoli per parecchie delle venti strade che stanno fra il corso Bramante e il corso Vittorio Emanuele.

Così tutto l'ingente movimento, il più ingente di tutta la città, nel senso nord-sud e viceversa, che impegnerebbe le 5 importanti arterie interposte fra la via Accademia Albertina e la via Venti Settembre, invece di ramificarsi spontaneamente per tutte tali vie, deve congestionarsi in qualche tratto delle due vie estreme, o subire qua e là ingorghi per artificiosi ed arbitrari deviamanti; e questo perchè la massa degli edifici del Duomo, del Palazzo del Governo, e di quelli annessi fino alla via Rossini, occludono di traverso per oltre 600 metri ogni transito.

Così dicasi, sebbene con minor importanza, del blocco ancora esistente delle carceri, delle officine ferroviarie, del poligono ferrovieri, che, per oltre un chilometro, intasa al di là della ferrovia di Milano, anche ora che il ribassamento del piano del ferro consentirebbe liberi i traversamenti, ogni comunicazione alle popolose regioni di S. Paolo e Monginero e della Crocetta, che devono convogliarsi per le vie estreme, la via Montenegro ed il corso Vittorio Emanuele.

Da queste e simili anomalie, talune anche

transitorie, provengono quasi soltanto le cause delle più o meno critiche congestioni di alcuni punti della città.

Abbiamo detto che il movimento più ingente della città è nella direzione sud-nord e viceversa; e questo perchè, sebbene le varie arterie principali raggiungano la città con disposizione stellare in ogni direzione, le vie provenienti direttamente dall'est e dall'ovest, sono fortemente depauperate nel loro traffico dalla minore produttività della larga zona collinare boschiva da un lato e montagnosa dall'altro: mentre, nel senso nord-sud, si convogliano verso la città, oltre agli emungimenti diretti di plaghe estesissime e fertili, anche i canali, che, pure raccogliendo gli emungimenti di regioni orientali (l'astigiano, il vercellese ed il novarese), dovendo correre ai piedi della collina, vengono distanziati verso sud e verso nord della nostra città, cosicchè vi devono pure anch'essi giungere appunto da nord o da sud: e questo per il corso Moncalieri e la via Nizza da sud, e per il corso Ponte Mosca da nord. Perciò quasi tutto il movimento di Torino ha prevalentemente la direzione nord-sud.

Difatti, a solo titolo sintomatico, si può citare che l'entrata daziaria delle quattro barriere interessate dal movimento nella predetta direzione e cioè la Barriera di Piacenza, Ponte Isabella, Nizza, e Milano, è circa 3 volte e mezza maggiore delle altre 9 barriere sulla direzione trasversale, e cioè di Chieri, Stura, Francia, Lanzo, Casale, Orbassano, Stupinigi, Ponte Trombetta e Pianezza.

Però l'ostruzione che il duomo ed i palazzi contigui, quasi dorsale della città antica, ossia del vecchio centro cittadino, presentano al massimo movimento della città, obbliga tale movimento a dividersi, lasciando libera la regione più centrale e più eletta della città. Essa costituirà per Torino una provvidenziale preparazione alla risoluzione del più tormentoso e delicato problema delle altre città, e cioè la sistemazione dei centri antichi.