

Nella discussione sul tema « Vantaggi economici del Piano regolatore » sono venuti in un certo qual senso assommandosi tutti i problemi inerenti ai piani regolatori.

Al voto del Congresso espresso su tale tema e richiedente che tutti i vari piani regolatori siano inquadrati in una rete di piani regolatori regionali, i quali consentano di coordinare tra loro la sistemazione e lo sviluppo di centri abitati vicini, quale mezzo per il raggiungimento del massimo dei vantaggi economici conseguenti ad un razionale assetto urbanistico, ha dato valido e fattivo contributo la amministrazione municipale di Torino con la seguente relazione del Podestà, ing. Sartirana, che ha riscosso la più larga eco di approvazioni.

LA RELAZIONE DEL PODESTÀ

« IL CAPOLUOGO E IL PIANO REGIONALE. »

« Consentirete che un Amministratore di una grande città italiana, il quale ha tuttavia fatto le sue prime armi come Podestà di un piccolo Comune, vi intrattenga in nome soltanto della sua esperienza pratica su di un problema squisitamente urbanistico che ha già richiamato l'attenzione degli studiosi, ma che ha ancora bisogno di essere sentito dallo Stato e dai suoi organi legislativi.

« Intendo accennare alla situazione che specialmente si riscontra nei più grandi centri italiani, in cui il piano regolatore, dilatandosi per necessità di naturale sviluppo a tutto il territorio, prende aspetti e assume necessità quasi di piano regionale.

« Non è necessario ricorrere ad esempi presi dall'estero per citare, a voi studiosi ed espertissimi in materia, come al piano regionale si arrivò in molti casi per l'omogeneità che sotto alcuni caratteristici aspetti (minerari ed industriali) presentavano regioni assai note, come la Ruhr e la zona industriale di Manchester.

« Non è di questi piani che io voglio intrattenermi e non rientrerebbe neppure nella mia specifica competenza di civico amministratore.

« Capita a Torino, come negli altri grandi centri italiani, che l'influenza della città capoluogo, man mano che questa assume complessità non previste fin a pochi decenni or sono, si dilata oltre la zona oggetto del piano regolatore e di ampliamento e va a toccare ed incidere territori che sono all'infuori dello stesso territorio del Comune creando necessità di intese e di concorde lavoro.

« E tanto è viva e caratteristica questa influenza, da determinare un afflusso di interessi polarizzati sul Capoluogo che li assomma, li amalgama e deve assumere perciò la responsabilità di rappresentarli e di coordinarli.

« Tutti questi interessi seguono la fortuna del Capoluogo, i suoi sviluppi e persino le sue evoluzioni. Così l'influenza politica sulla Regione Piemontese della Torino capitale nel Risorgimento si mantiene e si trasforma in quella della Torino industriale dei nostri giorni. Così Milano vede rapidamente incrementare la sua influenza sulla regione, per virtù dell'intensificarsi del movimento commerciale, conseguente all'apertura dei nuovi tra-

fori alpini che potenziano la sua favorevole posizione geografica.

« Così Genova mentre si dilata verso le rive del suo mare, lancia la camionale a infrangere la barriera appenninica per assicurare al movimento del porto i traffici del suo retroterra.

« E così Roma, mentre affronta con ampiezza degna della sua tradizione il rinnovamento del suo centro, sente la necessità di spingersi verso il mare per adeguare e disciplinare il suo sviluppo in relazione alla nuova funzione di Capitale dell'Impero e centro di influenza nel Mediterraneo.

« Tutto questo fervore di iniziative e di opere creato dallo spirito nuovo che anima la Nazione sotto il Regime Fascista si trova in netto contrasto colla bardatura che al Capoluogo è imposta dalla concezione di un piano regolatore realizzato con visioni arretrate ed insufficienti.

« Infatti, a parte le deficienze della legge del 1865, anche se il Comune fosse dotato di mezzi legislativi idonei a disciplinare veramente la costruzione, a guidare l'iniziativa privata in modo consono allo sviluppo economico dei servizi, a risanare le zone edilmente cadenti e igienicamente infette, a ordinare la circolazione e in una sola espressione ad attuare il suo piano regolatore, non tutte le questioni che interessano il capoluogo sarebbero risolte, anzi, possiamo dire che le più importanti e decisive per l'avvenire e la fortuna della città sarebbero ancora da affrontare.

« Di fatto i problemi della circolazione esterna sono da studiare e da regolare " da lontano », e interessano quindi non soltanto i Comuni limitrofi al Capoluogo, ma qualche volta l'intera regione. Teniamo presente a questo proposito che, fino a tanto che il grande traffico si è svolto esclusivamente per la rete ferroviaria, una direttiva generale, un coordinamento potevano ancora esserci per il carattere unitario e nazionale che ha l'organizzazione ferroviaria. Ma oggi, che i trasporti stradali hanno raggiunto l'importanza che è nota e che tende ad aumentare ogni giorno, sebbene il Regime abbia providamente istituito l'Azienda stradale che ha potenziato e unificato la rete delle grandi vie di comunicazione, manca un criterio unitario per tutto il cospicuo patrimonio formato dalla rete delle strade provinciali e dalla viabilità minore affidata ai Comuni.

« Tale complesso di strade si innesta sempre in punti delicatissimi del territorio del Capoluogo e ha bisogno continuamente di rettifiche, allargamenti, protezioni, deviazioni, ecc. e quindi di continue intese tra lo Stato, le Provincie e i Comuni, perchè lo stesso problema di attraversamento interno od esterno, che con adeguati mezzi era risolto dalla ferrovia, è diventato ben più complicato a risolvere per la sola Amministrazione del Capoluogo.

« I problemi della zonizzazione, specie della zonizzazione industriale, con lo sviluppo assunto dalle industrie, con la convenienza di allontanarle dal centro, con la necessità di servirle di mezzi di trasporto adeguati per i materiali e per le maestranze, tendono ad esorbire dal territorio limitato dal piano regolatore cittadino e interessano i territori limitrofi del Comune o di altri Comuni. E con la zonizzazione industriale si