

complesso svariato di centri minori importanti, qualche volta disposti assai vicini al territorio del Capoluogo. È questo il caso, sempre per Milano, di Busto Arsizio, Monza, Gallarate, Saronno, ecc.

« Si rifletta che ho citato centri tanto importanti che in quasi tutti si è bandito un concorso nazionale di piano regolatore. Io non so quali risultati abbiano dato questi concorsi, ma è certo che il problema particolare deve aver presentato difficoltà enormi nei punti di contatto col piano regolatore del capoluogo e debbo supporre che in pratica si sia dovuto addivenire ad intese particolari.

« Senza dilungarmi ad elencare altre regioni a carattere turistico, minerario, agricolo, ecc. sarà opportuno fermarsi su quelle regioni che intorno al capoluogo presentano un territorio che vorrei dire a tessitura omogenea, senza nodi importanti. È il caso di Roma ed è anche il caso di Torino.

« In queste regioni la città può dilatarsi enormemente, a macchia d'olio, la fabbricazione si distende chilometricamente senza freno e senza disciplina, e mentre i pubblici servizi reclamano un limite e una disciplina interna, il territorio richiede da parte sua misure che non lo compromettano a capriccio ma che prevedano la formazione delle borgate satelliti. Le recenti misure adottate provvidamente dal Governatorato di Roma sono la prova più evidente del male e del pericolo che si corre e nel caso di Torino basterebbe esaminare la situazione verso Rivoli o quella verso Chieri, diversissime tra di loro ma altamente significative per il conforto della nostra tesi.

« È bastato infatti che, 25 anni or sono, con preponderante finanziamento del capoluogo, si attuasse un collegamento tranviario celere che portava da Torino a Rivoli in meno di mezz'ora perchè non soltanto la popolazione di Rivoli si raddoppiasse, ma nascesse tutta una nuova città lineare lungo la strada Torino-Rivoli e si incrementassero enormemente tutti i piccoli centri come Collegno e Grugliasco prossimi alla nuova direttrice.

« Per contro la città di Chieri, illustre per tradizioni storiche, che vide il primo telaio meccanico, che potentemente si era affermata nell'industria tessile, separata da Torino dalla barriera della collina torinese, trascurata nelle opere di aggiornamento stradale, vede di anno in anno la sua industria intristire e con fenomeno impressionante, diminuire la sua popolazione: cosicchè una plaga che per tradizioni storiche, per popolazione industriale, per ridentissima ubicazione, aveva tutte le possibilità di un felice avvenire, vede frustrate le sue più fondate aspirazioni per le deficienti comunicazioni col capoluogo, che oggi tanto se ne preoccupa da aver condotto a termine lo studio del traforo della collina torinese nell'interesse della regione comune.

« Altri fatti, come questo significativi, potrebbero citarsi e, per ritornare al caso di Rivoli, ricordo che nel 1932 l'accordo per le paghe dei metallurgici della città di Torino si estese a tutte le maestranze degli stabilimenti disposti su una striscia di qualche chilometro, che da Torino si stendeva fino a Rivoli. Ecco quindi la realtà del piano regionale che prepotentemente si afferma sul terreno strettamente economico, ecco che il fatto urbanistico viene presentato da organismi che

semberebbero assorti nel loro gioco economico e che per la loro sola sensibilità, senza la preparazione di studi e di indagini, avvertono il nuovo stato di cose che è venuto maturando.

« In altro campo, in quello dei canali e corsi d'acqua per scopi agricoli o industriale, sarebbe anche opportuna una esemplificazione, e basterebbe citare il progressivo allontanamento del Lambro e dell'Olonza che replicatamente si è imposto alla città di Milano. Per la città di Torino basterebbe dire che qualche rete di canali che invade il territorio cittadino, ha origine ad una distanza di oltre trenta chilometri dal concentrico, di modo che Torino deve subire le conseguenze di una situazione che nasce ben oltre i suoi limiti di piano regolatore, oltre i suoi limiti di Comune, in quella più vasta zona che vorremmo definire di piano regionale.

« Per venire al caso dei servizi più strettamente cittadini ricorderemo due fatti. Il primo sul servizio dell'acquedotto municipale; Torino provvede infatti anche al rifornimento idrico di alcuni Comuni disseminati lungo le sue reti di canalizzazione, e il fatto si ripete certamente per altri grandi capoluoghi italiani con tutte le conseguenze logiche che è inutile ripetere.

« Il secondo riguarda la rete delle comunicazioni tranviarie extra-urbane. I vari servizi erano infatti così scollegati e deficienti che il Comune di Torino ha dovuto procedere allo acquisto di essi, e col servizio tranviario opera di rimodernamento e di coordinamento col servizio delle tranvie urbane è riuscito non soltanto a favorire il pubblico della città e dei nuovi dintorni ma a rendere attivi i magri bilanci di prima.

« Infine una breve considerazione che riguarda l'impianto del nuovo campo di aviazione. Non vi è certamente nessun Comune che abbia tale vastità di terreni da assicurare non solo l'impianto dell'aeroporto, ma tutte le zone vincolate circostanti. Ed ecco che per Torino si presenta oggi la necessità di incorporare altre parti di territorio di altri Comuni, seguendo una via che è la sola che ci rimane ma che evidentemente non è la più agevole per risolvere un problema che è regionale, anzi che dovrebbe essere nazionale.

« Tralascio di parlare della tutela del paesaggio e della protezione dei punti panoramici che enorme importanza hanno per esempio in tutta la riviera ligure, nella riviera amalfitana; nelle zone dei laghi e nelle zone delle grandi vallate alpine, ma non è detto che la stessa Torino non abbia avuto occasione di affrontare la questione nell'esecuzione ad esempio della nuova sua strada collinare che ha richiesto per il suo tracciamento e per la sua protezione paesistica l'ampio acquisto di zone dei Comuni limitrofi». L'elenco di fatti e di necessità potrebbe continuare; ritengo fin d'ora però dimostrata la necessità di un piano regionale, nell'interesse del capoluogo e nell'interesse della regione.

L'esame molto sommario fatto a proposito delle diverse caratteristiche che presentano le regioni-zone di influenza del capoluogo, può aver dimostrato come sia da escludere l'impostazione di un metodo unico per la delimitazione del territorio oggetto del piano regionale.

Analoghe difficoltà presenta la questione dell'organizzazione degli Enti incaricati di preparare il piano regio-