1966

XXVIII

C I T T A' di T O R I N O

CONSIGLIO COMUNALE

sessione straordinaria

*****

Estratto dal verbale della 28^ seduta - lunedì 27 giugno 1966.

*****

Convocato il Consiglio nelle prescritte forme, sono intervenuti, nell'aula consiliare del Palazzo civico, oltre il Sindaco, prof. Giuseppe GROSSO, i signori Consiglieri: ACCIARINI = AIMETTI = ALTAMURA = ALTISSIMO = ARDUINO = ASTENGO = BECHIS = BECKER = BENZI = BIANCHI Armando = BIANCHI Fernando = BODRATO = BOSISIO = CALSOLARO = CARLI = CASALEGNO = CASTAGNO = CECERE = CERESA = CIAVARRA = CONTI = COSTAMAGNA = CURCI = DAMICO = DEMARCHI = DEZANI = DI PIETRANTONIO = DOLZA = DOTTI = FEDELI = FIORE = FRANCHI = GARABELLO = GARAVINI = GARRONE = GEUNA = GRASSINI = GROSA = GUGLIELMINETTI = JONA = LAMBERTO = LUCCI = MAGLIANO = MALAN = MARCHIARO = MASSUCCO COSTA = MICCO = MINA = MORETTI = MUSSA IVALDI VERCELLI = NOBILE = NOVELLI = PAGELLA = PECCHIOLI = PENSA = PICCO = POLCARI = PORCELLANA = RAFFO = RAMELLA PAIRIN = SCALVINI = SECRETO = SIBILLE BERAUD = STROPPIANA = TODROS = VALENTE = VINCIGUERRA = VIZIALE = ZANATTA = ZIGNOLI.

In totale, col Sindaco, n. 71 Consiglieri.

Con l'assistenza del Segretario Generale Reggente GILETTI.

SEDUTA PUBBLICA

N. 14 - L'ordine del giorno reca al n. 16

Elenco di tutti i sedimi stradali, gravati di servitù di pubblico uso, esistenti nel territorio della Città di Torino a tutto il 31 dicembre 1964.

Viene presa in esame la seguente proposta della Giunta Municipale:

Doc.1177

VIII Amm. LL.PP.
295/04/DG

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE IN DATA 21 GIUGNO 1966

ELENCO DI TUTTI I SEDIMI STRADALI, GRAVATI DI SERVITU' DI PUBBLICO USO, ESISTENTI NEL TERRITORIO DELLA CITTA' DI TORINO A TUTTO IL 31 DICEMBRE 1964.

Il Sindaco Grosso,
a nome dell'Assessore Geuna,
di concerto con gli Assessori Garabello e Porcellana, riferisce:

L'entrata in vigore del nuovo piano regolatore generale e l'intenso sviluppo edilizio, avutosi in questi ultimi anni, impongono, non solo, un aggiornamento dell'elenco di tutti i sedimi stradali, gravati di servitù di uso pubblico, esistenti nel territorio della Città, ma bensì, la formazione di un elenco completamente nuovo delle strade, vie, piazze, viali e corsi, che comprenda, pure, tutte le variazioni e le aggiunte adottate, con regolari provvedimenti, a tutto il 31 dicembre 1964.

L'elenco suddetto si compone di due parti:

a) - strade e vie da classificarsi fra le comunali;

b) - strade vicinali e vie private, gravate di servitù di uso pubblico.

Tale elenco, è stato compilato a sensi degli atti 17 e 18 (1° comma) della Legge 20 marzo 1865, allegato F, titolo II, Capo I, Sezione III e degli articoli 7 e 8 della Legge 12 febbraio 1958, n. 126 per le vie comunali e, per criteri di omogeneità, anche per le strade vicinali e le vie private gravate di servitù di uso pubblico.

L'elenco rispecchia la situazione di fatto esistente a tutto il 31 dicembre 1964; i dati dimensionali citati sono da ritenersi validi unicamente a scopo indicativo o statistico; non fanno fede per ogni altro uso.

La Giunta Municipale,

Viste le disposizioni contenute nella legge 20 marzo 1865 n. 2248 allegato F, titolo II, Capo I, Sezione III, articoli 17-18 (1° comma) e negli articoli 7 e 8 della Legge 12 febbraio 1958, n. 126;

Propone al Consiglio Comunale di approvare:

a) l'unito elenco (allegato n.), delle vie, piazze, viali e strade, da classificarsi fra le comunali, risultanti nel territorio della Città di Torino a tutto il 30 dicembre 1964;

b) l'unito elenco (allegato n.), dei sedimi stradali, strade vicinali e vie private, gravati di servitù di uso pubblico, risultanti nel territorio della Città a tutto il 31 dicembre 1964.

Il Consiglio Comunale, con votazione per alzata e seduta approva la proposta della Giunta all'unanimità.

Il verbale di cui fa parte il presente estratto venne approvato seduta stante.

Pubblicato all'albo pretorio di questa Città dal 29 GIU 1966 al 13 LUG 1966 senza che siansi prodotte opposizioni.

Estratto conforme all'originale, rilasciato in carta libera ad uso amministrativo.

Torino, li 14 FEB 1967

IL SEGRETARIO GENERALE REGGENTE

CITTÀ DI TORINO SEGRETERIA GENERALE

PREFETTURA DI TORINO

Div. G N. 10569/2452

Vista ed approvato dalla Giunta Provinciale Amministrativa in adunanza 23-2-1967

IL PRESIDENTE
F.to CASO

P. C. C.
IL CONSIGLIERE

Città di Torino
Divisione Patrimonio, Innovazione e Sviluppo, Lavoro e Formazione Professionale, Servizi al Cittadino
Settore Archivi e Gestione Documentale
Archivio Storico

^ ^ ^

La presente copia, composta di n. 3 pagine, per complessive n. 3 facciate, è conforme all'originale esistente presso questo Archivio Storico (Deliberazione del Consiglio Comunale 27 giugno 1966, Doc. 1177, pubblicata all'Albo Pretorio dal 29 giugno al 13 luglio 1966 senza opposizioni).

Torino, [illegible]

Il Dirigente

1177

ALLEGATO N. 13
Deliberazione 27 GIU. 1966
Verb. XXVIII 8 14

CITTÀ DI TORINO
RIP. VIII - Amm. LL. PP.

VIE PRIVATE - STRADE VICINALI

1/5 x 400
+ 50 x 400
125

MARCA DA BOLLO
LIRE 400

SEGRETERIA

VIE, STRADE, PIAZZE, VIALI, CORSI, Ecc. COMUNALI

ELENCO, aggiornato a tutto il 31 dicembre 1964.

1062	PASSO BUOLE	via		1810	Via Nizza - Corso Unione Sovietica	16		
1063	PASSO del BRENNERO	via		95	Corso Monte Grappa - Via Salabertano	15		
1064	PASTRENGO	via		505	Via Sacchi Paolo - Corso Galileo Ferraris	12		
1065	PAVESE Cesare	via		260 +	dal numero civico 511 del Corso Unione Sovietica	40		
1066	PAVIA	via		205	Corso Palermo - Via Aosta (ancora da aprire il tratto compreso tra le Vie : Alessandria ed Aosta)	12		
1067	PAVONE	via		88	Via Boccardo Giovanni Michele - Via Vibò	15		
1068	PEANO Giuseppe	via		138	Via D'Ovidio Enrico - Corso Luigi Einaudi	27		
1069	PECETTO	strada		4300 +	Strada Santa Margherita - Confine Comune di Pecetto	variabile da 5 + a 8 +	Prevista, in parte, di 1° Categoria dal N.P.R.	

./.

Borgo Lingotto

Categoria

Circoscrizione / Circoscrizioni 8

Quartiere / Quartieri 10: Lingotto, Mercati Generali

1. Codifica complesso

Scheda / Schede M_18

ID Edificio

Collegamento a scheda



Vista aerea dell'ambito di Borgo Lingotto, con in evidenza le due direttrici caratterizzanti della ferrovia e del fiume Po (Google Maps, 2021).

2. Ubicazione

Foglio PRGC 12B, 13A, 16B, 17A

Foglio

Particella

Cinta daziaria Tra la prima e la seconda cinta daziaria

3. Denominazione

Attuale Lingotto

Storica Borgo Lingotto

4. Periodizzazione

Fondazione impianto attuale

L'impianto attuale deriva dalle trasformazioni avviate n seguito all'insediamento dei primi stabilimenti industriali ottocenteschi e, successivamente da quelli della prima decade del Novecento, specialmente lungo via Nizza, a cui si aggiungono le trasformazioni normate dal Piano Regolatore del 1906-08 e le conseguenti varianti.

Indicazioni specifiche

A partire dalla seconda metà del XVIII secolo si riscontra la presenza di un borgo originario centrale, costituitosi in prossimità dell'attuale via Passo Buole, identificabile nella *Carta topografica della Caccia* (1761-66) e riconoscibile per la presenza di campi, edifici rurali e cascine di importanti dimensioni con i corrispettivi coltivi e viali di accesso. Tra queste si distinguono La Generala, La Robilante, La Ciattigliera, e la cascina Lingotto che conferisce il nome al borgo. L'organizzazione rurale dell'area permane fino alla seconda metà dell'Ottocento, in cui si distinguono ancora dei sistemi di cascine isolate e i primi fabbricati industriali, verso cui si sposterà il centro del borgo in concomitanza con i successivi ampliamenti.
Un nucleo ancora più antico si attesta attorno al cosiddetto "Castello del Lingotto", di fatto una cascina con caratteri di fortilizio, che appare già allo stato di rudere in età moderna, ma che dà origine al "Feudo del Lingotto" annotato dal Grossi nella mappe relative alle cascine e ville della città di Torino (1791). Questa più antica presenza appare comunque ormai riaccorpata nel contesto dell'organizzazione prevalentemente rurale definita nel corso del XVIII secolo e annotata sia nella *Carta Topografica della Caccia*, sia nel dettaglio del successivo catasto napoleonico.

Data primo impianto

E' presente già dalla seconda metà del XVIII secolo, un piccolo nucleo di connotazione rurale, denominato il Lingotto, toponimo che deriva da una delle cascine principali incluse nel sistema di coltivi ed edfici agricoli.

Indicazioni specifiche

L'assetto urbano originario di matrice rurale, connotato dalla presenza di cascine e coltivi, è oggi scomparso; tuttavia si distinguono stentatamente ancora alcuni elementi identificativi del borgo inseriti nel tessuto edilizio attuale. Nel volume *Beni Culturali Ambientali* vengono citate infatti alcune cascine documentate nel Settecento, attualmente demolite oppure trasformate con nuove destinazioni d'uso, rispettivamente la cascina nota come "Il Lingotto", che conferì il nome all'omonimo borgo, aventi dimensioni importanti e situata in via Passo Buole 50, la "Meina" in corrispondenza di via delle Basse e via Duino, la "Chiabotti" in via Torrazza Piemonte 34 e "Il Martini", in via Canelli 79, di proprietà del conte Martini di Cigala.
Tra gli edifici particolarmente significativi, al margine con il contiguo borgo di Mirafiori, rientra poi la cosiddetta "La Generala", oggi Istituto Ferrante Aporti, in corso Unione Sovietica 325, 327, nota per i numerosi cambi di destinazione d'uso nel corso del tempo: in origine era una cascina signorile di metà Seicento fatta costruire da Giovan Battista Trucchi, dopo la morte del quale, poi passa sotto la proprietà dell'Ospedale San Giovanni, tra il XVIII e il XIX secolo. Qui viene convertita in ospedale militare nei primi decenni dell'Ottocento, divenendo poi laboratorio chimico nel 1818 e successivamente ricovero per prostitute fino al 1839 e, infine, istituto correzionale per giovani, su progetto dell'arch. Piolti.
Nonostante il tessuto urbano dell'ambito sia oggi prevalentemente connotato da edifici multipiano contigui di tipo residenziale, che delineano gli assi stradali, si individuano alcuni nuclei di villini risalenti ai primi decenni del Novecento, situati tra via Nizza (di gusto neomedievale), in via Felizzano e tra le vie Pizzi, Oberdan, Dublino e Kerbaker, che costituiscono un aggregato urbano di interesse ambientale.
Nel periodo compreso tra le due guerre si consolidano alcuni assi stradali e ne vengono tracciati di nuovi, a partire dall'insediamento primitivo del nucleo urbano, del quale rimane ancora qualche traccia, come la via Passo Buole e la via Rocca de' Baldi, che costituiscono l'antico tracciato viario della strada da Moncalieri a Grugliasco. Tra queste, si annoverano anche la via Ellero, già originariamente privata, che inizia da un edificio di corso Spezia, per poi articolarsi in altre sezioni stradali, lungo le quali si identificano differenti tipologie edilizie, la via Richelmy, con un particolare tracciato diagonale che spezza il tessuto urbano e, ancora, via Biglieri e corso Spezia, che si distinguono per le alberature e presentano diversi tipi di edilizia intensiva ed estensiva.
Si individuano inoltre alcuni corsi stradali principali, rispettivamente i corsi Giambone, Spezia, Maroncelli, Traiano, Unione Sovietica e Unità d'Italia e le vie Nizza e Vigliani (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1912), Bruno, Corradino, Corsica, Genova, Ventimiglia, Tunisi, nonché quelle più significative interne all'ambito quali via Ellero, via Passo Buole, via Rocca de' Baldi, via Sommariva e via Sette Comuni.
Si distinguono inoltre alcuni complessi di edilizia popolare, tra cui il quartiere Q17 in via Tunisi, via Montevideo, via Taggia (degli anni Trenta), il quartiere "Le bulgare" via Biglieri, via Ventimiglia (su progetto dell'arch. Umberto Cuzzi del 1936); le case Gescal del 1950 di via Baiardi e quelle del 1952 di via Genova; il quartiere QSR1 del 1950 in via Ventimiglia e via Baiardi.
All'interno dell'ambito si individuano alcuni servizi primari, quali alcuni edifici scolastici: in particolare la scuola materna in via Passo Buole 47, costruita dalla Federazione per gli asili urbani nel 1883 (segnalata anche in *Beni Culturali Ambientali*), ora in disuso, le scuole elementari edificate dal Comune, rispettivamente da Feltre, tra le vie Genova, Spotorno, Finalmarina (su progetto dell'ing. Barale del 1916), Umberto I, tra le vie Vigliani, Nizza e Maroncelli (su progetto dell'ing. Scanagatta del 1929), la scuola elementare Duca degli Abruzzi, in via Montevideo 11 (progetto dell'ing. Alby, del 1934), l'istituto Burgo, in via da Brescia 22 e via Rosario Santa Fè, databile tra il XIX e il XX secolo, di gusto eclettico.
Si individuano inoltre spazi dedicati all'attività sportiva, come il campo "Torino F.C." tra via Filadelfia 36 e via Bruno 122 (risalente agli anni venti del Novecento, su progetto di Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana, unico esempio superstite tra i primi stadi calcistici a Torino, conservato integralmente negli impianti, nelle strutture e nelle parti accessorie). Un altro centro sportivo significativo e fortemente caratterizzante l'area è l'Oval (*Oval Olympic Arena*), uno degli edifici che ha ospitato le gare di pattinaggio artistico alle Olimpiadi Invernali 2006, in via Giacomo Trucco 70.
Si segnalano inoltre alcuni poli religiosi, tra cui la Chiesa San Giuseppe in via Biglieri 5, in stile neomedievale, costruita nel 1927 sopra a un edificio preesistente.
A partire dai primi decenni del XX secolo all'interno dell'ambito sorgono numerosi edifici e complessi industriali, specialmente a ridosso della linea ferroviaria, inizialmente come siti isolati, per poi dare adito a un processo di infittimento del tessuto edilizio circostante. Infatti, la linea ferroviaria, che si estende da Porta Nuova e separa in due aree distinte l'ambito, funge sia da elemento polarizzante che definisce la direttrice degli ampliamenti del quartiere, sia come elemento chiave per la creazione di ulteriori servizi, legati al comparto industriale. Tra le prime fabbriche si individuano, citate anche da *Beni Culturali Ambientali*, alcuni edifici attualmente in disuso o demoliti, tra cui gli stabilimenti FIAT Lingotto, in via Nizza 250 (precedentemente via Maestri del lavoro 10, su progetto di Giacomo Mattè Trucco nel 1914, poi inaugurato nel 1923), il complesso della società Carpano, costituito da due edifici, situati in via Bisalta e in via Nizza 224 (di cui uno del 1914 che richiama un linguaggio tipico dell'*art nouveau* e l'altro di fine Ottocento, di gusto eclettico poi ristrutturato in seguito ai danni bellici nel 1945), gli uffici della ex fabbrica Chinino, tra le vie Bruno Montevideo 45 e Taggia (costruiti nel 1922, di gusto eclettico).
Tra gli spazi dedicati all'attività commerciale, si segnala la presenza dei Mercati generali in via Bruno 181 (uno dei primi esempi di architettura razionalista torinese, significativa anche per la presenza dei padiglioni, dal punto di vista tecnico-strutturale), il mercato di corso Spezia e la piazza Tancredi Galimberti (su progetto di Umberto Cuzzi del 1933). La piazza assume significato di spazio di interesse ambientale e di relazione per la presenza di esercizi commerciali lungo le cortine di contorno, che richiamano il fondale della piazza che costituisce l'ingresso dei Mercati Generali retrostanti.
Tra gli altri edifici significativi si individuano il Museo dell'automobile, in corso Unità d'Italia 40 (su progetto del 1960 di Amedeo Albertini) e il complesso di edifici “Italia ‘61”, che include rispettivamente il Palazzo del Lavoro, in corso Unità d’Italia (via Ventimiglia 201, su progetto di P. e A. Nervi), il Palazzo a vela, in via Ventimiglia 45 (progetto di A. e G. Rigotti), il padiglione delle regioni, sito in corso Unità d'Italia (su progetto di Nello Renacco) tutti databili al 1960. Infine, un altro edificio dalla forte emergenza visiva nel contesto del macroambito è il cosiddetto "grattacielo Fuksas", dell'omonimo architetto, in corso di progettazione dal 2011 e futura sede della Regione Piemonte, situato sul lotto dell'ex stabilimento FIAT Avio, tra l'ambito di Lingotto e Nizza Millefonti.
Si ricordano poi gli uffici doganali, con la dogana in corso Sebastopoli 1,3 (di gusto eclettico e costruita tra il XIX e il XX secolo) e l'ex quartiere di guardia daziaria, in piazza Bengasi (edificato in relazione alla nuova cinta daziaria del 1912).
Vi sono poi due ex gruppi rionali fascisti, il "Porcù del Nunzio", sitauto tra corso Unione Sovietica e corso Giambone 2 (costruito nel 1938 su progetto di Mario Passanti e Paolo Perona) e il "Filippo Corridoni" tra via Ventimiglia e via Biglieri.

6. Riconoscibilità logiche insediative

[X] Riconoscibilità del nucleo originario

[X] Presenza di stratificazioni successive/demolizioni/lacune rispetto al nucleo originario

Indicazioni specifiche

Durante le trasformazioni previste dal Piano Regolatore del 1906-08 e, con le successive varianti, l'originario nucleo insediativo del borgo perde la propria centralità, in favore di nuovi assi stradali e polarità che determinano nuove direttrici di espansione e consolidamento del tessuto edilizio.
E' possibile però leggere ancora alcune tracce dell'antico borgo del Lingotto, specialmente nel tratto più esterno a meride, in cui emerge un tessuto edilizio misto dalle altezze e volumetrie discontinue, dove gli edifici più antichi si alternano a grandi palazzi a cortina che seguono l'andamento degli isolati, dimensionalmente più imponenti e più recenti. Le zone dove è ancora possibile osservare alcuni aspetti originali del borgo sono quelle in corrispondenza di via Passo Buole, anche se molto frammentate, e lungo la via Nizza, un'importante direttrice per lo sviluppo urbanistico.
La fisionomia del borgo è leggibile solo in maniera discontinua, in quanto emerge solo in singoli edifici isolati e poco integrati con il contesto circostante, composto prevalentemente da residenze multipiano disposte lungo le vie principali; si riscontra una maggiore leggibilità dei caratteri originari dove persistono alcuni piccoli aggregati compatti del costruito. Questi caratteri insediativi si perdono nella complessità del tessuto urbano dell'ambito privo di caratteri tipologici unitari, dovuti ai processi di completamento delle lottizzazioni susseguitesi durante il corso del Novecento, che hanno portato a uno stravolgimento dell'assetto originario, costituito da piccole case isolate in un contesto ancora privo di rigidi regolamenti urbanistici.
Oggi l'identità caratterizzante dell'ambito, piuttosto che nell'antico insediamento del borgo, risiede nel costruito destinato alle attività produttive, che emerge come preminente rispetto all'edificato residenziale anonimo.

7. Elementi di connessione con il territorio circostante

[X] Relazioni con il sistema viario

[X] Relazioni con il sistema ferroviario

[X] Relazioni con il sistema idrico

[X] Relazioni con il contesto territoriale

Indicazioni specifiche

L'ambito urbano, a partire dalla sua perimetrazione, presenta una forte connessione con il sistema viario, quello ferroviario e con il sistema idrico, in quanto risulta delimitato rispettivamente da corso Sebastopoli, dalla linea ferroviaria Torino-Genova, corso Spezia, via Genova, confine comunale di Moncalieri, via Onorato Vigliani, piazzale Caio Mario, Corso Unione Sovietica, piazzale San Gabriele di Gorizia.
Nello specifico si segnala la presenza di percorrenze significative che caratterizzano l'ambito e lo connettono alle altre aree cittadine, quali i corsi Giambone, Spezia, Maroncelli, Traiano, Unione Sovietica e Unità d'Italia e le vie Nizza e Vigliani, nonchè quelle più interne come via Bruno, Corradino, Corsica, Genova, Tunisi, Ventimiglia, Ellero, Passo Buole, Rocca de' Baldi, Sette Comuni e Sommariva.
Il tracciato del fiume e la linea ferroviaria si identificano come importanti direttrici che caratterizzano profondamente l'ambito, definendo di conseguenza importanti relazioni rispettivamente con il sistema ferroviario, poichè la direttrice Torino-Genova attraversa e separa in due aree distinte l'ambito e con il sistema fluviale, in quanto il corso del fiume Po e, una piccola parte del torrente Sangone, delimitano l'ambito a sud est.
La relazione con il contesto territoriale risulta debole se si osserva l'intero ambito, tuttavia è maggiormente significativa in relazione ai margini fluviali, dove il tessuto edilizio è meno fitto, poichè regolato dalle norme relative alle fasce di rispetto fluviale.

8. Vincoli e prescrizioni

[X] P.R.G.

[ ] P.P.R.

[X] Soprintendenza (singoli edifici)

[ ] Altre tutele

Indicazioni specifiche

9. Norme urbanistico edilizie di attuazione

[X] Inclusione nelle aree ZUT/ATS

Indicazioni specifiche

Sono numerose le aree di trasformazione urbana, rispettivamente concentrate in corrispondenza della tratta ferrroviaria che si collega a Porta Nuova, quelle in prossimità della direttrice ferroviaria, del complesso ex industriale Lingotto, Oval e quella in corrispondenza dell'ambito delle Molinette.

10. Descrizione e considerazioni (cronologie, comparazioni, riferimenti)

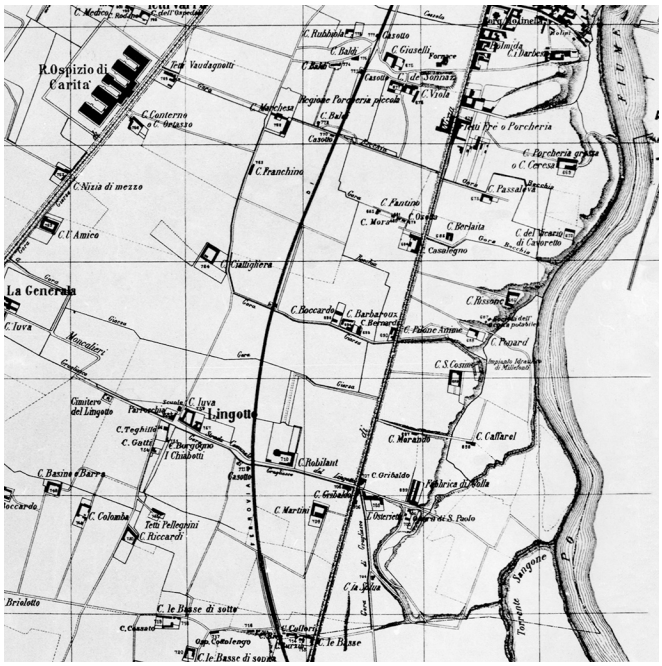
Il borgo si sviluppa all'esterno alla cerchia fortificata, per estendersi poi in epoca contemporanea tra la prima e la seconda cinta daziaria, in seguito a una trasformazione che ha previsto lo spostamento del nucleo preesistente, in funzione di un nuovo complesso insediativo, anche e soprattutto determinato dalla presenza del grande complesso industriale della Fiat.
In origine, infatti, era presente un nucleo originario centrale connotato da un tessuto di tipo rurale, con alcune cascine diffuse nel territorio, quali la cascina Lingotto, le cascine Ciattigliera, la Generala, il Robilant, connotate dai rispettivi viali di accesso e campi coltivati. Tra le preesistenti percorrenze che connotano l'ampio intorno territoriale della capitale, destinate a rimanere come elemento di accancio della pianificazione di diversi macroambiti urbani si distingue l'assialità della direttrice, allora viale alberato, noto come "*Strada da Torino a Stupiniggi*", effettivo collegamento tra la *Strada da Torino a Pinerolo* che si interseca con la *Strada vecchia di Moncalieri* e il grande stradone di Stupinigi.
Durante il XIX secolo, e in maniera più consistente nel secondo decennio del Novecento, hanno iniziato a insediarsi nell'area alcuni complessi industriali che hanno determinato lo spostamento del nucleo centrale del borgo e la conseguente lottizzazione e densificazione lungo via Nizza, in corrispondenza dello stabilimento Fiat Lingotto e dell'area antistante, nota come Millefonti, stravolgendo dunque l'originaria identità del borgo rurale in funzione di un borgo operaio. Come si osserva nel Catasto Rabbini, l'area è identificata da due polarità distinte per tipologia e insediamento. Da un lato, a ovest, emerge ancora la prevalente connotazione agricola con cascine sparse sul territorio, presso un'area contrassegnata dalla del castello omonimo del Lingotto ormai in degrado, che si estendono fino all'asse ferroviario Torino-Genova; dall'altro lato invece, lungo l'asse di via Nizza, si distingue la seconda polarità definita da alcuni gruppi di cascine e dalla presenza delle prime industrie, come la *Fabbrica da Colla* (anche nota come *Industria Fornara*), verso il quale successivamente si sposterà il centro del borgo.
La presenza del nucleo originario in prossimità dell'attuale via Passo Buole risulta ancora distinguibile nel primo Novecento, con una distinzione tra il centro e le case sparse. Questa configurazione del borgo permane ancora qualche decennio più tardi, in cui si attesta lungo il canale, noto come la *Gora di Grugliasco* e la *strada da Grugliasco a Moncalieri* (oggi vie Passo Buole e Rocca de' Baldi), nei pressi del *Cimitero del Lingotto* e della linea ferroviaria di Genova, a sua volta prossima alla cascina Robilant. Oltre alla direttrice di collegamento tra Grugliasco e Moncalieri, il nucleo è raggiunto anche dalla *Strada comunale di Torino*, ossia lo stradone di Stupinigi (oggi corso Unione Sovietica), insieme alla *Strada di Nizza* (attuale via Nizza) e dalla contigua Borgata Molinette, estendendosi fino al corso del fiume Po, che costituisce il limite orientale dell'ambito, sebbene in concomitanza di questo vi siano prevalentemente cascine isolate di grandi dimensioni.
Nei primi anni del XX secolo, la configurazione rimane similare con l'asse ferroviario di Genova che delimita, da un lato, il polo delle Molinette (a sua volta delimitato da corso Bramante e dal Po a est) e, dall'altro lato, il polo del Lingotto. Si ossesrva un infittimento del tessuto urbano prevalentemente per quanto riguarda la *Frazione delle Molinette* in direzione del Po, con un nucleo che assume una posizione predominante rispetto alla *Frazione H Lingotto*, avente invece una centralità corrispondente alla parrocchia e al suo intorno (come si osserva nel *Piano Topografico del Territorio* del 1911). In questo periodo oltre alla già citata Fabbrica di Colla, si registra la presenza di altri complessi industriali, come il saponificio Fratelli Debernardi (già insediatosi nel 1889). A cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, vengono inoltre prolungate le direttrici principale oltre la prima cinta daziaria, superando la barriera di Nizza, raggiungendo i nuclei delle Molinette e del Lingotto; inoltre anche la linea del tram viene estesa fino alla cascina dell'Osterietta.
Negli anni successivi, in particolare nei primi decenni del Novecento, l'identità centrale del borgo si disperde all'interno delle grandi maglie derivanti dalla prosecuzione di assi viari preesistenti e dalla progettazione di nuove percorrenze, soprattutto private, derivanti dai nuovi processi di pianificazione e ampliamento, che inquadrano l'ambito quasi totalmente all'interno della nuova cinta daziaria del 1912. Il processo di ridefinizione che avviene in questo periodo è quello che conduce alla configurazione attuale dell'ambito, riorganizzando l'area intorno allo allo scalo ferroviario (Basse del Lingotto), nei pressi della quale si collocherà successivamente il comparto industriale della FIAT. In questa prima fase di riorganizzazione urbana, si assiste a una densificazione del costruito intorno a via Nizza, sebbene il nucleo originario centrale lungo la direttrice tra Mirafiori e Moncalieri sia ormai disperso all'interno delle nuove logiche, con alcuni elementi ancora visibili. In questo contesto risulta significativa la prima configurazione del lungo corso Sebastopoli, che si rivela un asse ripartitore di due specifici ambiti urbani, separando da un lato il nucleo preesistente, ormai integrato nelle ridefinizioni previste dal Piano Regolatore e, dall'altra l'agglomerato urbano che si sviluppa a partire da via Nizza, collegando le polarità individuate in precedenza di Lingotto e Molinette.
Un elemento di cesura interessante è il confine che viene a crearsi tra il borgo Lingotto e la borgata Molinette attraverso il limite tangibile di corso Spezia. Si tratta di un vero e proprio margine che distingue e divide i due ambiti, originatosi in seguito alle trasformazioni normate dal Piano Regolatore del 1906-08 e successive varianti.
Nel volume *Borghi e Borgate di Torino*, si osserva inoltre che in una Guida di Torino, edita da Paravia negli anni venti del Novecento, compaiono ancora le piccole borgate *Pulcheria* e *Orti Nuovi*, tangenti a corso Spezia e al prolungamento di corso Sebastopoli, che possono essere considerate alla stregua di propaggini del Lingotto, legate a cascine e a nuclei produttivi agricoli.
Le trasformazioni previste dal Piano Regolatore del 1906-08, e le rispettive successive varianti, hanno determinato ulteriori espansioni del tessuto urbano lungo nuovi assi viari di corso Maroncelli, corso Traiano e via Vigliani e in prossimità di piazza Bengasi, nonché nella costruzione di *piazza Balilla* (oggi nota come piazza Galimberti) dove sorge anche il grande Mercato ortofrutticolo. A quest'ultimo si collegano la strada di via Monte Corno e la strada delle Basse del Lingotto, verso corso Unione Sovietica, in corrispondenza della quale vengono progettate grandi aree a servizio sociale, come il *Regio Riformatorio Ferrante Aporti* che viene costruito nell'area già precedentemente occupata dalla Generala, cascina signorile appartenente al primo nucleo insediativo. Anche la sponda lungo il fiume Po subisce una riorganizzazione in accordo a un'idea di lottizzazione immersa nel verde, sebbene nei primi decenni del Novecento non sia ancora portata a compimento. Nell'ambito di questa riorganizzazione urbana, il nucleo originario si ritrova parzialmente isolato, situato sul retro dell'asse delle trasformazioni, affacciato su via Nizza e via Genova, a essa parallela.



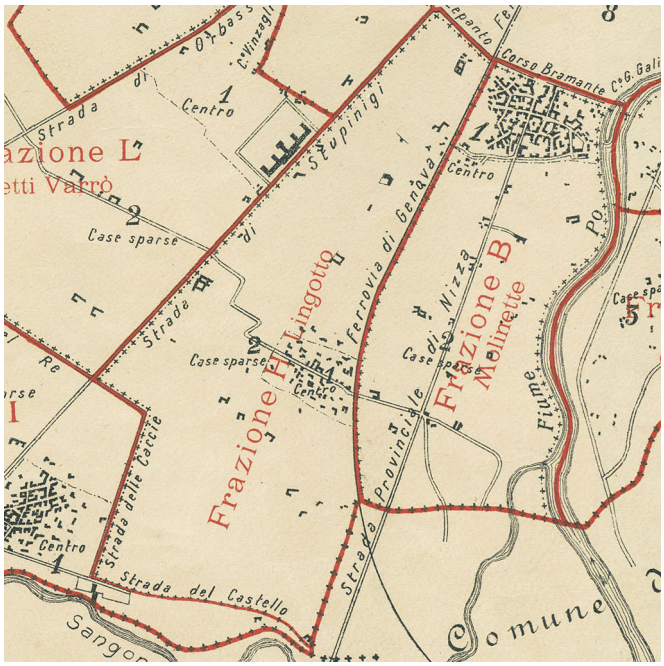
Topografo piemontese, Carta topografica della Caccia, 1761–1766, ASTO, Corte, Carte Topografiche Segrete, Torino, 15.A.VI rosso (nord in basso).



Antonio Rabbini, *Mappa originale del Comune di Torino ("Catasto Rabbini")*, 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXXI, XXXV.



Ufficio Lavori Pubblici Municipale, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879–98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.



Comune di Torino, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

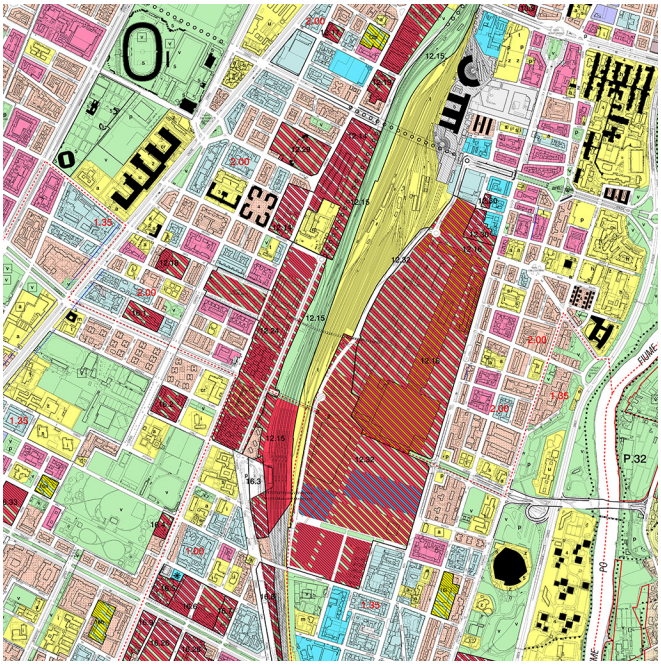


Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone a piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915*, 1916. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8.



Servizio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935*, (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

11b. Documentazione cartografica attuale



Piano Regolatore 1995. Tavv. 12b, 13a, 16b, 17a (Geoportale Comune di Torino).



Ortofoto dell'ambito Lingotto (Google Maps, 2021).



Stabilimento FIAT Lingotto. Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 1° dicembre 1943 (Archivio Storico della Città di Torino/Archivio Storico Vigili del Fuoco, UPA 4216_9E04-41; Museo Torino: https://www.museotorino.it/view/s/f5eeecc167124bed8e2b3530cffce892).



Stabilimento FIAT Lingotto, secondo crollo, prima fase. Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 29 marzo 1944 (Archivio Storico della Città di Torino/Archivio Storico Vigili del Fuoco, UPA 4427_9E05-57; Museo Torino: https://www.museotorino.it/view/s/223aa279976c4d1cbdfc2ba9321821ba).



FIAT Lingotto, via Nizza. Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea dell'8-9 dicembre 1942 (Archivio Storico della Città di Torino, UPA 2842D_9D02-02; Museo Torino: https://www.museotorino.it/view/s/7719871bae3043ed8ef583a00266c3e8).



Stabilimento FIAT Lingotto. Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 3 gennaio 1944 (Archivio Storico della Città di Torino/ Archivio Storico Vigili del Fuoco, UPA 4308_9E04-54; Museo Torino: https://www.museotorino.it/view/s/d8f3317757d84536bb20b996c77463d7).



Cascina Le Basse, via Torrazza Piemonte 34 (Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984, p. 461).



Cascina Maina, nota anche come Meina (foto: Museo Torino: https://www.museotorino.it/view/s/12243fcab4aa488b8dbc5072f142c399).

12b. Documentazione attuale



Cascina Juva, anticamente nota come Il Lingotto, risalente al XVI secolo e afferente all'omonimo castello e feudo, in via Passo Buole 60 bis (foto: Johanna Barilani, 2012. Museo Torino).



Veduta del Lingotto, via Nizza 250. (foto: Michele d'Ottavio, 2010. Museo Torino).

13. Documentazione archivistica

- Topografo piemontese, *Carta topografica della Caccia*, 1761-1766, ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso;
- Antonio Rabbini, *Mappa originale del Comune di Torino* ("Catasto Rabbini"), 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXXI, XXXV;
- Ufficio Lavori Pubblici Municipale, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8;
- Comune di Torino, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17;
- Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone a piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915*, 1916. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8;
- Servizio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana* [...] *e della Zona collinare* [...] *aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935*, (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8;
- Comune di Torino, Ufficio del Piano Regolatore, Studio Gregotti Associati, *Piano Regolatore Generale*, 1995, Settore Urbanistica del Comune di Torino.

14. Documentazione bibliografica

- Bassignana, Pier Luigi, *Torino sotto le bombe nei rapporti inediti dell'aviazione alleata*, Edizioni del Capricorno, Torino 2013;
- Città di Torino, Assessorato all'Urbanistica, *PRG, Qualità e valori della struttura storica di Torino*, Torino 1992;
- Coppo, Dino; Osella, Anna (a cura di), *Il disegno di luoghi e mercati a Torino*, Celid, Torino 2006;
- Davico, Pia; Devoti, Chiara; Lupo, Giovanni Maria; Viglino, Micaela, *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino 2014;
- Giusti, Maria Adriana; Tamborrino, Rosa, *Ex Mercati generali*, in Giusti, Maria Adriana; Tamborrino, Rosa (a cura di), *Guida all'architettura del Novecento in Piemonte (1902-2006)*, U. Allemandi, Torino 2008, pp. 260-261;
- Giusti, Maria Adriana; Tamborrino, Rosa, *Stabilimenti Fiat Lingotto*, in Giusti, Maria Adriana; Tamborrino, Rosa (a cura di), *Guida all'architettura del Novecento in Piemonte (1902-2006)*, U. Allemandi, Torino 2008, pp. 242-243;
- Guidi, Guido, *Le chiese di Torino danneggiate dalla guerra*, in Torino. Rivista mensile municipale, A. XXV, n. 8, agosto 1949, Torino, pp. 9-15;
- Guidi, Guido, *Le industrie torinesi danneggiate da eventi bellici*, in "Torino. Rivista mensile municipale", A. XXV, n. 10, ottobre 1949, Torino, pp. 25-34;
- Levi, Giorgina, *Il Lingotto: storia di un quartiere operaio (1922-1973)*, in Levi, Giorgina, *Cultura e associazioni operaie in Piemonte: 1890-1975*, Franco Angeli, Milano 1985, pp. 156-242;
- Miletto, Enrico; Sasso, Donatella, *Torino '900. La città delle fabbriche*, Edizioni del Capricorno, Torino 2015, pp. 74-89;
- Olmo, Carlo (a cura di), *Il Lingotto, 1915-1939: l'architettura, l'immagine, il lavoro*, U. Allemandi, Torino 1994;
- Pace, Sergio, *Stabilimenti Fiat Lingotto*, in Comoli Mandracci, Vera; Olmo, Carlo (a cura di), *Guida di Torino, Architettura*, U. Allemandi, Torino 1999, pp. 176-177;
- Politecnico di Torino, Dipartimento Casa Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino 1984, I;
- Pozzetto, Marco, *La Fiat Lingotto: un'architettura torinese d'avanguardia*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1975;
- Re, Luciano, *Stabilimenti Lingotto*, in Magnaghi, Agostino; Monge, Mariolina; Re, Luciano, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino 1995, pp. 108-109;
- Re, Luciano, *Mercati Generali*, in Magnaghi, Agostino; Monge, Mariolina; Re, Luciano, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino 1995, p. 135;
- Rosso, Michela, *Mercati Generali*, in Comoli Mandracci, Vera; Olmo, Carlo (a cura di), *Guida di Torino. Architettura*, U. Allemandi, Torino 1999, p. 190;
- Viglino, Micaela (a cura di), *Storia e architettura della città*, Atti delle Giornate di Studio *Beni Culturali e Ambientali nel Comune di Torino*, Edizioni dell'Orso, Torino 1986.

15. Sitografia

- Ex circoscrizione 9: https://www.museotorino.it/view/s/52536cc46b024b0dbd01663ff75e2ff7;
- Il Lingotto: https://www.museotorino.it/view/s/64519083764c47479661beac83d2a43f;
- FIAT Lingotto: https://www.museotorino.it/view/s/f4bb09cd541a40a3a114d2c47d63345a;
- Cascina Maina: https://www.museotorino.it/view/s/12243fcab4aa488b8dbc5072f142c399;
- Mercati Generali: https://www.museotorino.it/view/s/a9e0b7397bbe47ff84e91bf225b00a64;
- Cascina Juva: https://www.museotorino.it/view/s/bb0baefa46a54604bf40025ab31eb7b9;
- Stabilimento FIAT: https://www.museotorino.it/view/s/2da9c2e6c07446ed89d7480f08820cae;
- FIAT Lingotto, Immagini del cambiamento: https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/ML32.html.

16. Compilazione e revisione

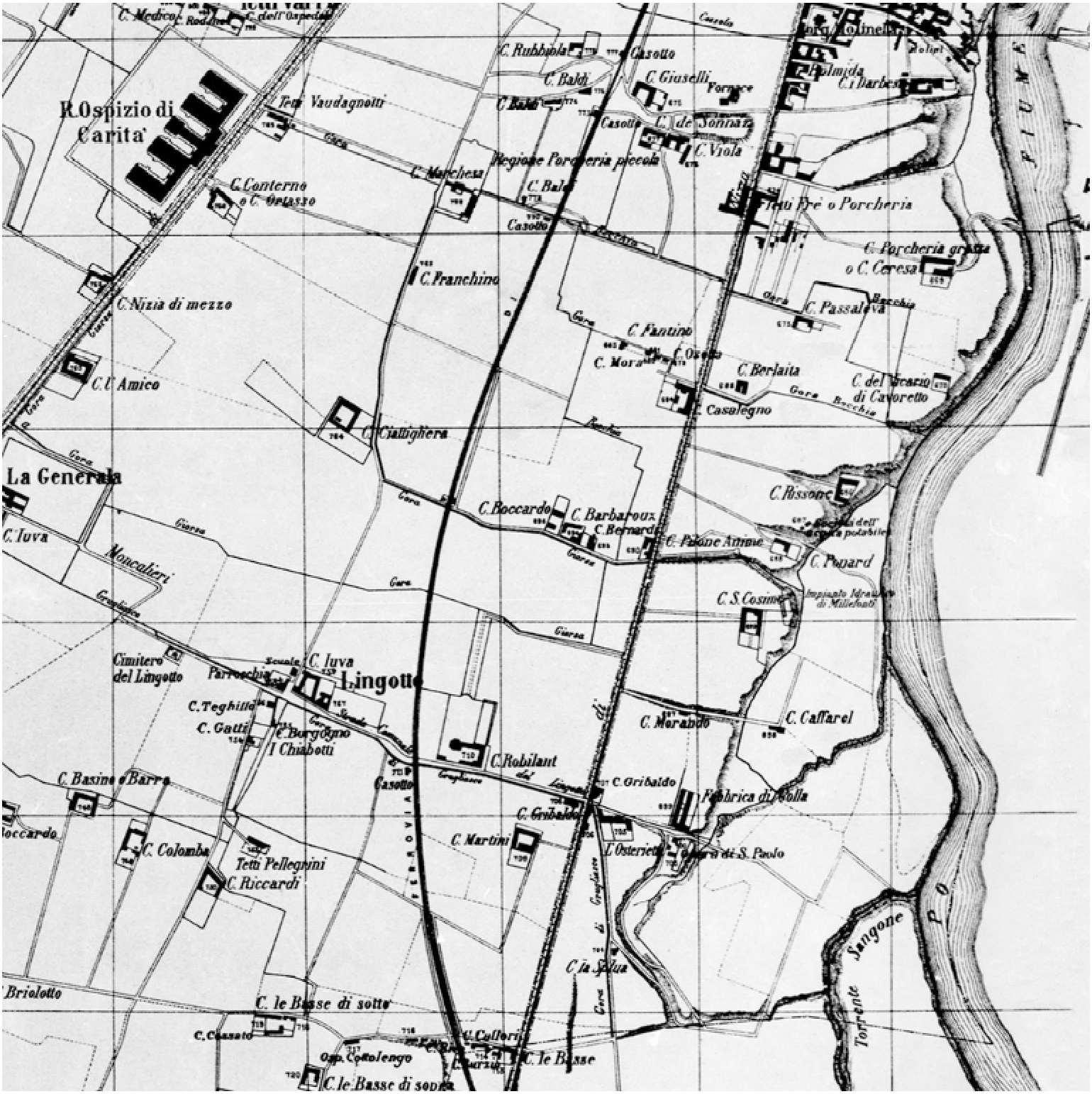
Compilatore scheda:	Giulia Bergamo
Data compilazione:	Luglio 2021
Revisore scheda:	Chiara Devoti
Data revisione:	Gennaio 2022



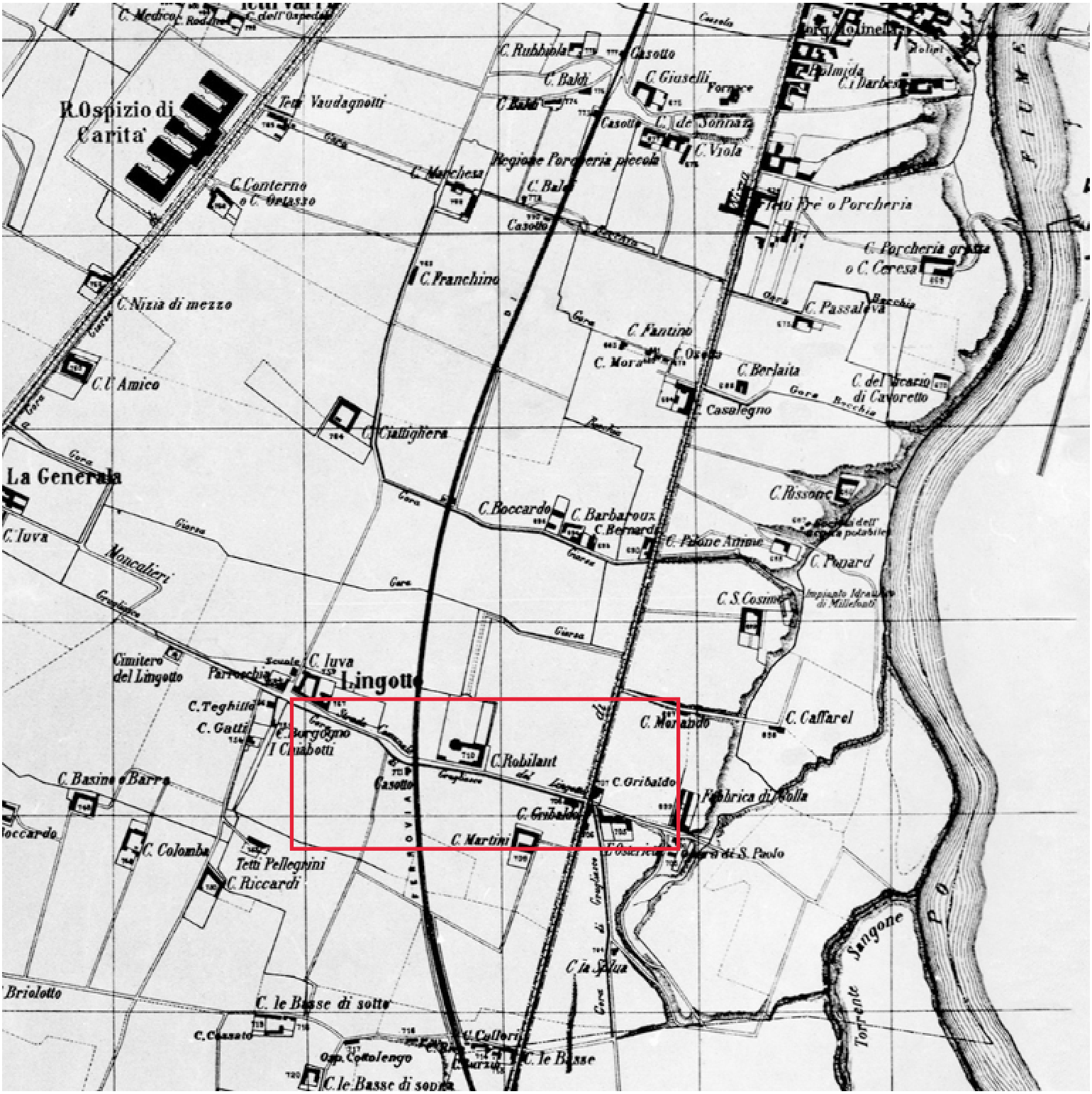
Antonio Rabbini, *Mappa originale del Comune di Torino ("Catasto Rabbini")*, 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXXI, XXXV.



Antonio Rabbini, *Mappa originale del Comune di Torino ("Catasto Rabbini")*, 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXXI, XXXV.



Ufficio Lavori Pubblici Municipale, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.



Ufficio Lavori Pubblici Municipale, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

PIANTA DI TORINO

COLL' INDICAZIONE DEI DUE PIANI REGOLATORI E DI AMPLIAMENTO RISPETTIVAMENTE DELLA ZONA PIANA (vigente per Legge 5 Aprile 1908 e R. Decreto 15 Gennaio 1920) E DELLA ZONA COLLINARE (vigente per Decreto Luog. 10 Marzo 1916) AGGIORNATI COLLE VARIANTI APPROVATE SUCCESSIVAMENTE SINO A MARZO 1926

COMPILATA DALLA DIVISIONE III DELL'UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI

Scala 1:5000

SEGNI CONVENZIONALI RELATIVI AL PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO DELLA PARTE PIANEGGIANTE DELLA CITTÀ A SINISTRA DEL FIUME PO ED ALLA DESTRA DELLO STESSO SINO ALLA NUOVA CINTA DAZIARIA.

1. Zona riguardante i vecchi piani interamente approvati con Regi Decreti.
2. Zona a cui si estendono le disposizioni riguardanti il piano regolatore unico e di ampliamento approvato con Legge 5 Aprile 1908.
3. Zone riguardanti le nuove strade, piazze, ecc. di cui nel R. Decreto 15 Gennaio 1920.
4. Modificazioni al piano vigente per Legge 5 Aprile 1908 e R. Decreto 15 Gennaio 1920.
5. Linee soppresse del piano regolatore vigente suddetto.
6. Aree destinate a giardino ed a parco.
7. Linee di fabbricazione soppresse transitoriamente con Legge 5 Aprile 1908.
8. Linee di fabbricazione del vigente piano regolatore suddetto approvate transitoriamente posteriormente alla Legge 5 Aprile 1908 con deliberazioni del Consiglio Comunale.
9. Aree private vincolate a giardino chiuso con cancellate senza fabbr.
10. Sedi ferroviarie risultanti nel piano vigente approvato con Legge 5 Aprile 1908.
11. Nuove sedi ferroviarie.
12. Fabbricati cadenti nelle tracce del piano regolatore e di ampliamento soggetti a demolizione.
13. Aree nelle quali la fabbricazione è vincolata a villini e per le quali dall'area della proprietà ed alle condizioni stesse imposte con R. Decreto 31 Novembre 1901 di cui nella Deliberazione Consigliare 22 Aprile 1900. "Vincolo confermato con Legge 5 Aprile 1908.
14. Aree nelle quali la fabbricazione è vincolata a villini e per su tutta dall'area della proprietà ed alle condizioni di cui nel Capitolato del 1873 per la vendita dei terreni dell'ex Piazza d'Armi di cui nelle Deliberazioni Consigliari 15 Gennaio 1889 e 26 Febbraio 1902. "Vincolo confermato con Legge 5 Aprile 1908.
15. Aree nelle quali la fabbricazione è vincolata a villini per il terzo dell'area della proprietà ed alle condizioni che regolano la fabbricazione dei terreni dell'ex Piazza d'Armi di cui nel capitolato approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione 15 Gennaio 1913.
16. Aree nelle quali la fabbricazione è limitata a m. 14.50 in conformità delle Deliberazioni del Consiglio Comunale 19 e 21 Giugno 1872 e 26 Febbraio 1902. "Vincolo confermato con Legge 5 Aprile 1908.
17. Linee indicanti l'altezione dell'obbligo di costruzione delle case con portici.
18. Linee di fabbricazione per futuri ampliamenti.
19. Nuova Cinta daziaria.

SEZIONI NORMALI DELLE STRADE DELLA ZONA COLLINARE

SCALA 1:100



Strade di 1.ª Categoria - Larg. m. 10,50 - Pend. mas.ma 6,50 %

Strade di 2.ª Categoria - Larg. m. 7,00 - Pend. mas.ma 9,00 %

Strade di 3.ª Categoria - Larg. m. 5,00 - Pend. mas.ma 12,00 %

SEGNI CONVENZIONALI RELATIVI AL PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO DELLA ZONA ESCLUSIVAMENTE COLLINARE A MONTE DELLA NUOVA CINTA DAZIARIA E DEI TRATTI DELLE STRADE DI CASALE E DI MONCALIERI ESTERNI ALLA CINTA STESSA.

Zone e vie ai riferiscono le disposizioni riguardanti il piano unico regolatore e di ampliamento approvato con Legge 5 Aprile 1908.

Zone riguardanti le nuove Strade, Piazze, ecc. di cui nel Decreto Luogt. 10 Marzo 1916.

STRADE DI 1.ª CATEGORIA

STRADE DI 2.ª CATEGORIA

STRADE DI 3.ª CATEGORIA

Modificazioni al piano vigente per Legge 5 Aprile 1908 e Decreto Luogt. 10 Marzo 1916.

Linee soppresse del piano vigente suddetto.

Aree destinate a giardino, a parco od a boschetto.

Fabbricati cadenti nelle tracce del piano regolatore e di ampliamento soggetti a demolizione.

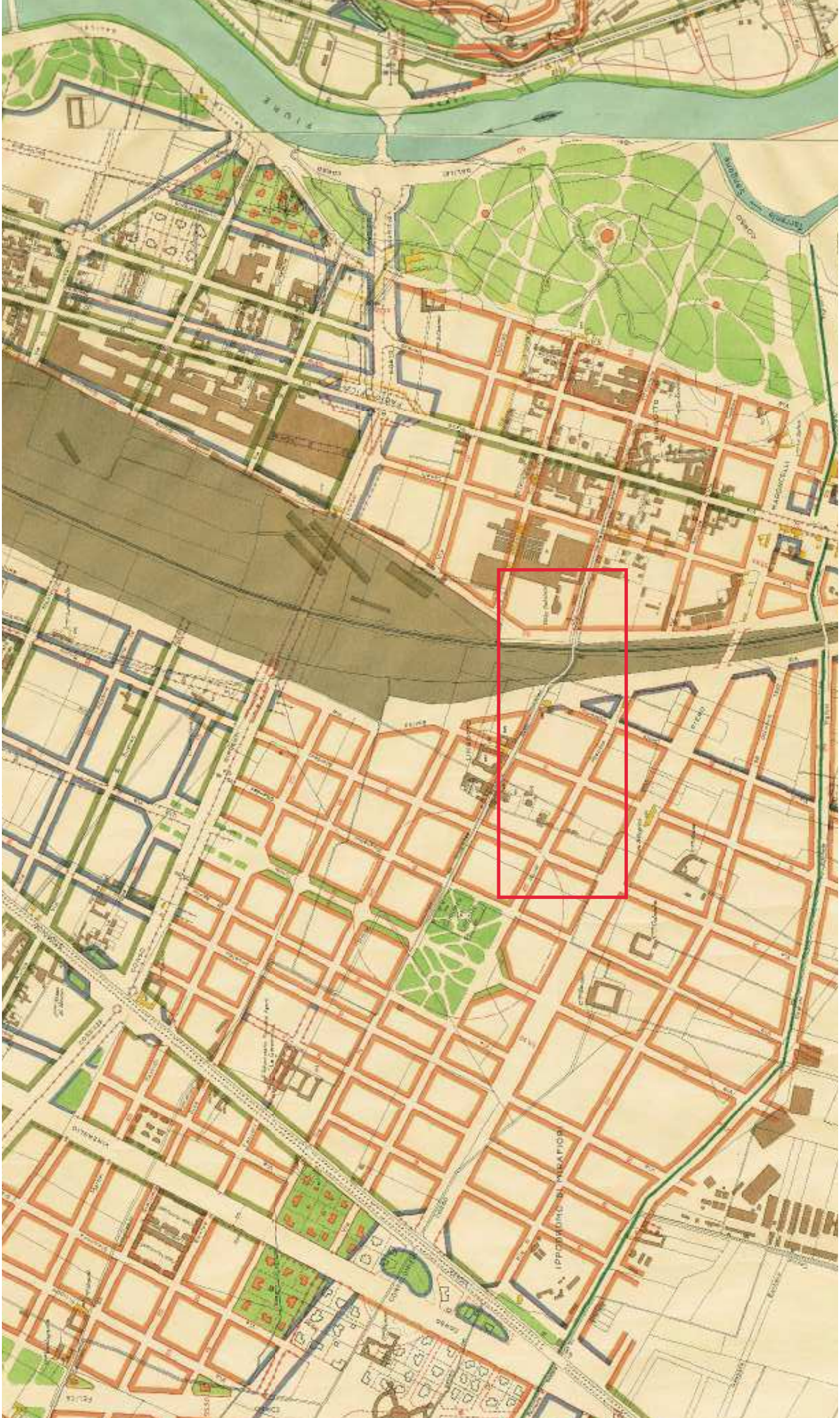
Tracciati per eventuali strade private di 2.ª Categoria.

Linee di delimitazione dei vincoli culinari.

Cinta daziaria.

Prezzo della pianta completa in 8 fogli L. 80; cadun foglio separato L.15.

LIT. DOYEN di L. SIMONDETTI - TORINO



ATTIVITÀ MUNICIPALE

ATTI DELL'AMMINISTRAZIONE DEL COMUNE

DELIBERAZIONI DEL PODESTÀ - SETTEMBRE 1927

PIANO REGOLATORE EDILIZIO E SISTEMAZIONE STRADALE

Corso Stupinigi. Sistemazione dei controviali nel tratto fra corso Marsiglia e corso Rapallo. Affidamento dei lavori alla ditta Cagnasso cav. uff. Ernesto.

Corso Trapani. Sistemazione di un tratto di controviale compreso fra corso Peschiera e la via Frejus. Affidamento dei lavori alla ditta Campra Lorenzo.

Strada di raccordo fra la borgata Berthoulla e la Strada di S. Mauro. Cessione al Comune dei terreni occorrenti. Accordo coi proprietari interessati.

Via Passo Buole. Apertura e sistemazione fra la via Nizza ed il cavalcavia sulla ferrovia di Genova. Accordo con il sig. Carlo Bertoldo per la cessione di uno stabile. Apertura dal corso Stupinigi al Cimitero del Lingotto. Pagamento di maggior indennità al cav. Garavini per esproprio terreni.

Via Cristalliera. Sistemazione. Affidamento dei lavori alla ditta Artusio Michele.

Corso Girgenti. Apertura fra il corso Stupinigi e la ferrovia Torino-Genova. Piano di esecuzione ed elenco parcellare delle proprietà espropriande.

Corso Orbassano. Allargamento tra la Strada del Portone ed il confine del Comune di Beinasco. Accordo con alcuni proprietari per l'espropriazione di terreni.

Corso Moncalieri. Allargamento tra il Ponte Isabella e la strada di Cavoretto. Affidamento dei lavori in corrispondenza della parrocchia di Maria SS. Addolorata, alla ditta Serra Marco.

Corso Stupinigi. Completamento dei lavori di sistemazione per la formazione del ballast tramviario e delle banchine tra il corso Sommellier e la nuova barriera daziaria e per la sistemazione del controviale di ponente all'incontro con il corso Parigi. Affidamento dei lavori alla ditta Cagnasso Cav. Ernesto a trattativa privata.

Piazza Carlo Felice. Asfaltatura delle banchine rialzate.

Via Nizza. Pavimentazione in blocchetti di porfido delle zone prospicienti le cancellate degli stabilimenti Società Fiat. Affidamento dei lavori alla ditta ing. G. Barba e G. Pia

Piazza Solferino. Pavimentazione a lastricato della zona nord, in corrispondenza della Fontana Angelica (L. 430.000).

Via Monte di Pietà. Pavimentazione in mattonelle « Plinthos », tra la via S. Francesco d'Assisi e la via dei Mercanti. Affidamento dei lavori alla Società Anonima Plinthos di Genova.

Diga sul torrente Ceronda in Venaria Reale. Opere varie di difesa e di manutenzione. Affidamento dei lavori alla ditta Beatrice Giulio.

EDIFIZI PUBBLICI E SCOLASTICI MUNICIPALI

R. Istituto Industriale. Nuovo salone prospiciente la via Rossini. Impianto di riscaldamento. Affidamento alla ditta Preziani e C.

R. Liceo ginnasio V. Alfieri. Sistemazione del locale destinato per l'insegnamento della storia naturale.

FOGNATURA

Costruzione di un tratto di canale bianco sul corso Stupinigi tra le vie Savonarola e Rivalta. Affidamento dei lavori alla ditta Serra e Bioletto.

Costruzione di canali bianchi nella piazza A. Fontanesi con scarico nella Dora. Affidamento dei lavori a trattativa privata.

Piano di esecuzione delle opere di fognatura da eseguirsi nella zona periferica della città e nella regione Borgo Dora (L. 265.000.000).

BAGNI MUNICIPALI

Costruzione di edificio pei bagni municipali in borgo S. Donato. Appalto ad asta pubblica delle opere murarie ed affini. Capitolato. (L. 750.000).