# CITTA' DI CUNEO

# Piano Regolatore Generale 1969

# RELAZIONE

# CITTA' DI CUNEO
# Piano Regolatore Generale 1969

Copia in carta libera per uso amministrativo conforme all'originale in bollo.
Cuneo, li 19 MAG. 1970
IL SEGRETARIO GENERALE SUPPL.
(Mario Quaranta)

Visto: IL SINDACO
(Tancredi Dott. Rosso)

CITTA' DI CUNEO
Segreteria Generale

# RELAZIONE

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n° 236 del 10. 6. 1969

---

e

**DELIBERAZIONI DEL C.C. N° 73 e 74 DEL 11 e 18. 2. 1970**

INDICE DELLA RELAZIONE


Cap. 1 INTRODUZIONE

1.1. PREMESSE Pag. 1

1.2. IL CONCORSO DI IDEE " 4

1.3. LA COMMISSIONE CONSILIARE E LA CARTA PROGRAMMATICA " 5

1.4. LA CONFERENZA DEI SERVIZI " 7

nota al Cap. 1

Cap. 2 IL QUADRO SOCIO-ECONOMICO

2.1. CONSIDERAZIONI GENERALI " 11

2.1.1. Programmazione urbanistica e programmazione economica " 11

2.1.2. L'esigenza di flessibilità nella pianificazione urbanistica " 13

2.1.3. Il contesto territoriale per il Piano Urbanistico di una città " 14

2.2. TENDENZE SOCIO-ECONOMICHE DI CUNEO E DELLA SUA REGIONE " 19

2.3. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO " 26

2.3.1. Lo sviluppo industriale e i suoi riflessi sull'area del cuneese " 26

2.3.2. Le prospettive di sviluppo del turismo e i suoi riflessi sull'area " 29

2.3.3. Una politica organica di sviluppo condizione necessaria per lo sviluppo dell'area " 32

2.4. LE PROSPETTIVE DELLO SVILUPPO ECONOMICO E DEMOGRAFICO DELL'AREA " 34

2.4.1. Le prospettive di sviluppo dell'area economica " 34

2.4.2. Le prospettive demografiche per la città di Cuneo " 35

Note al Cap. 2

Cap. 3 L'IMPOSTAZIONE DEL DISEGNO GENERALE

3.1. PREMESSE STORICO-GEOGRAFICHE E MORFOLOGICHE " 38

3.2. LE INDAGINI " 46

3.3. LE PROPOSTE SETTORIALI DELLE DIVERSE ALTERNATIVE " 53

3.3.1. Le proposte per la viabilità Pag. 53

3.3.2. Le ipotesi di sviluppo per le aree industriali " 56

3.3.3. Le proposte di rilocalizzazione delle attrezzature mercatali " 58

3.3.4. Le ipotesi di riassetto dei servizi " 60

3.3.5. Le proposte per il sistema del verde " 61

3.4. LE ANALISI COMPARATIVE DELLE ALTERNATIVE " 63

3.4.1. Viabilità " 63

3.4.2. Aree industriali " 64

3.4.3. Mercati e attrezzature connesse " 65

3.4.4. Assetto dei servizi " 65

3.5. LE LINEE GENERALI DEL PIANO " 68

Note al Cap. 3

Cap. 4 CARATTERI E STRUTTURE DEL PIANO

4.1. I CARDINI FUNZIONALI DEL PIANO " 76

4.2. LA ZONIZZAZIONE " 87

4.3. LA VERIFICA DEL D.M. 2/4/1968 " 112

4.4. DAL PIANO GUIDI ALLA VARIANTE ORGANICA " 121

Note al Cap. 4

Cap. 5 ATTUAZIONE E GESTIONE DEL PIANO

5.1. IMPOSTAZIONE GIURIDICO-NORMATIVA " 128

5.1.1..... " 129

5.1.2..... " 130

5.1.3..... " 132

5.1.4..... " 132

5.1.5..... " 133

5.1.6..... " 133

5.1.7..... " 135

5.1.8..... " 135

5.1.9..... " 136

5.2. PROBLEMI OPERATIVI E FLESSIBILITA' DEL PIANO " 138

5.2.1. Gli elementi fondamentali della normativa Pag. 138

5.2.2. I Piani esecutivi " 142

5.2.3. I programmi di attuazione " 148

5.2.4. Il Piano-processo " 156

Note al Cap. 5

La relazione è stata curata dall'Assessore all'Urbanistica Avv. Franco Mazzola (Cap. I°), dal Prof. Siro Lombardini (Cap. 2°), dall'Architetto Giovanni Picco (Cap. 3.1. e 4.4.), dal Prof. Giorgio Lombardi (Cap. 5.1.), dall'Architetto Roberto Gambino (Cap. 3.2., 3.3., 3.4., 3.5., 4.1., 4.2., 4.3., 5.2.).

## ELENCO DELLE TAVOLE E DEGLI ALLEGATI

| | | |
|---|---|---|
| a.0 | ASSETTO GENERALE DI PIANO | Sc. 1/25.000 |
| a.1 | " " " " | " 1/10.000 |
| a.2 | " " " " | " 1/5.000 |
| a.3 | " " " "(e profili delle rive) | " 1/2.000 |
| b.1 | ASSETTO VIARIO E DEI TRASPORTI PUBBLICI | " 1/10.000 |
| b.2 | ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI | " 1/25.000 |
| b.3 | " " " (altopiano) | " 1/5.000 |
| b.4 | ASSETTO DEI TRASPORTI PUBBLICI | " 1/25.000 |
| c.1 | TABELLE DI ZONA | |
| c.2 | SCHEDE DI ZONA | " 1/50.000 |
| d.1 | IPOTESI DI RIFERIMENTO TERRITORIALE | " 1/100.000 |
| d.2 | IL SISTEMA LIGURE-PADANO | " 1/600.000 |
| d.3 | L'AREA DI CUNEO NEL SISTEMA DI COMUNICAZIONI LIGURE-PADANO | " 1/300.000 |
| e.1 | STATO DI FATTO | " 1/10.000 |
| e.2 | STATO DI FATTO | " 1/5.000 |
| e.3 | STATO DI FATTO | " 1/2.000 |
| e.4 | STATO DI FATTO ( reti acquedotto, gas, fogne) | " 1/10.000<br>1/25.000 |
| f.1 | VIABILITA' DI P.R.G. | " 1/5.000 |

g.1 SCHIZZO : La punta di Cuneo dalla tangenziale Nord-Est

g.2 " : La zona F1 a volo d'uccello

g.3 " : La zona F2, interno della Stazione di interscambio

g.4 " : La zona F2, veduta frontale

g.5 " : La zona F2, schema funzionale

g.6 " : Le zone F5, F7, scorcio del centro direzionale

g.7 " : Le zone F5, F7,il corso Francia da Sud

g.8 " : La zona F5, schema funzionale

g.9 " : La zona F10, scorcio interno

g.10 " : La zona F11 (mercato) vista dalla punta del cuneo

g.11 " : La zona F16 (nuovo Cimitero vista a volo d'uccello

h.0 SINTESI D LLO SVILUPPO STORICO DI CUNEO

h.1 RILIEVO DEI VALORI AMBIENTALI E MONUMENTALI DEL CENTRO STORICO

h.2 RILIEVO DEI COMPLESSI AMBIENTALI DEL CENTRO STORICO

h.3 RAFFRONTO TRA LA NORMATIVA ESISTENTE E LA NUOVA

h.4 SEZIONI TIPO NELLA NORMATIVA ESISTENTE E NELLA NUOVA

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| i.1 | PIANO DI SETTORE VIABILITA' | : | Soluzione "a" | Sc. | 1/50.000 |
| i'.1 | " " " " | : | " "a" analisi paesaggistica | " | 1/50.000 |
| i.2 | " " " " | : | Soluzione "b" | " | 1/50.000 |
| i'. | " " " " | : | " "b" analisi paesaggistica | " | 1/50.000 |
| i.3 | " " " " | : | Soluzione "C" | " | 1/50.000 |
| i'.3 | " " " " | : | " "C" analisi paesaggistica | " | 1/50.000 |
| i.4 | " " " INDUSTRIA | : | Soluzione "a" | " | 1/50.000 |
| i.5 | " " " " | : | " "b" | " | 1/50.000 |
| i.6 | " " " " | : | " "c" | " | 1/50.000 |
| i.7 | " " " " | : | " "d" | " | 1/50.000 |
| i.8 | " " " MERCATI | : | " "a,b c,d" | " | 1/50.000 |
| i.9 | " " " SERVIZI | : | " "a" | " | 1/50.000 |
| i.10 | " " " " | : | " "b" | " | 1/50.000 |
| i.11 | " " " " | : | " "c" | " | 1/50.000 |
| i. 2 | 'HEMA DEL VERDE | | | " | 1/50.000 |

l.1 PRIMA FASE DI ATTUAZIONE: di riorganizzazione

IPOTESI DI SVILUPPO SULL'ALTOPIANO

l.3 IPOTESI DI SVILUPPO VERSO EST

l.4 IPOTESI DI SVILUPPO VERDO NORD

TABELLE

I^ Diagramma della popolazione residente in Cuneo (comune) dal 1901 al 1981

2^ Notizie topografiche del Comune

3^ Dinamica demografica nelle diverse arti del territorio di Cuneo

4^ Riepilogo dei s rvizi esistenti e proposti per nuclei fra zionali

5^ Ripartizione del territorio comunale per zone "censuarie" e per zone "omogenee"

ALLEGATI

I^ Tabelle delle attrezzature per l'istruzione

stralci catastali " " "

II^ Previsione di spesa

III^ Quadri comparativi delle alternative settoriali

IV^ Programma delle indagini al 1967

# CAPITOLO I°

# CAPITOLO PRIMO

## INTRODUZIONE

### 1.1. PREMESSE

Con decreto del Capo dello Stato in data 7 febbraio 1950, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 115 del 20 maggio dello stesso anno, furono approvati il Piano Regolatore della Città di Cuneo e le norme edilizie riguardanti la attuazione del medesimo.

Il Piano approvato era stato redatto, unitamente a tutti gli elaborati complementari (relazione, planimetria di dettaglio, profili regolatori altimetrici, regolamento edilizio), dall'Arch. Ignazio Guidi di Roma, e fu uno dei primi piani Regolatori allestiti ed approvati in conformità ed in applicazione della Legge Urbanistica del 17 Agosto 1942 numero 1150.

Sulle sue direttive si è sviluppata la fabbricazione cittadina, che, a partire dall'epoca di adozione del Piano e con ritmo sempre più intenso ha più che raddoppiata l'originaria estensione della città di Cuneo, la quale estendendosi su di un'area di oltre 2 chilometri quadrati, ha raggiunto il limite del territorio che all'epoca dell'approvazione del Piano le era stato assegnato come zona di ampliamento dell'aggregato urbano.

Tale fatto ha determinato una crisi della validità del Piano stesso, crisi evidenziatasi fin dal 1964 e relativa sia al superamento intrinseco dello strumento urbanistico sia alla carenza, nell'ambito del Piano, di aree libere da destinare all'edificazione pubblica e privata.

Infatti le innovazioni determinate dall'impulso edilizio, dalla motorizzazione, dall'incremento scolastico, dai nuovi insediamenti industriali ed in definitiva dall'imprevedibile aumento della popolazione urbana, sono state tali e tante da mutare completamente nel giro di pochi anni la tipica fisionomia della città di Cuneo che da modesta cittadina si è oggi trasformata in un centro urbano pieno di vita e di attività.

Posta in posizione preminente rispetto al territorio circostante su di un pianoro a forma di cuneo - da cui derivò il suo nome - alla confluenza di due corsi d'acqua, il fiume Stura ed il Torrente Gesso, ma in elevato rispetto ad essi, quasi al centro del meraviglioso ed imponente arco che nel Sud del Piemonte la catena alpina forma volgendo verso Nord, la Città di Cuneo trovò le sue origini

nel XII° secolo dell'epoca volgare.

Costruita come piazzaforte militare e circoscritta da possenti mura essa costituì all'epoca napoleonica un valido e sicuro baluardo contro il quale, a più riprese e con ben scarsa fortuna, si alternarono i vari eserciti che le vicende storiche portavano ad operare in Italia ed in Piemonte.

Fu in seguito alla battaglia di Marengo che si decisero le sorti della città; con il Decreto 4 luglio 1800 il Primo Console Napoleone ordinò lo smantellamento delle mura e la distruzione delle opere di difesa. La città perse così la prerogativa di fortezza ma acquistò nel contempo una funzione assai più importante per il suo destino.

Le fu infatti attribuito il grado di capoluogo del dipartimento della Stura e fu dotata di un primo Piano Regolatore denominato "Piano Napoleonico".

Al di fuori dell'attuale nucleo storico, nella direzione impostale dalla particolare conformazione del pianoro su cui sorge, essa intraprese da allora la sua espansione, dapprima lentamente, poi con vigore a mano a mano crescente fino a raggiungere le attuali dimensioni.

Per il suo sviluppo la città si valse sempre di piani regolatori opportunamente predisposti.

A quello Napoleonico del 1802 seguirono i piani del 1835, del 1857, del 1913, del 1921 ed infine quello in vigore redatto negli anni 1942-43 ed approvato, come già detto, nel 1950. Piani tutti che per le epoche in cui furono allestiti rivelano larghezze di vedute e dimostrano l'importanza che i cuneesi hanno sempre attribuito all'ordinato sviluppo della loro città.

Perciò si ritiene di dare doveroso merito alle varie amministrazioni succedutesi nel governo della Città se questa si presenta oggi, sotto tutti gli aspetti, bella e confortevole, dotata di ampie vie e piazze, viali alberati e zone a verde, e particolarmente apprezzata da turisti e forestieri. Tuttavia, come già accenato, la necessità di rivedere gli attuali strumenti urbanistici a disposizione del Comune allo scopo di adeguarli alle odierne esigenze, si rivelava assolutamente indispensabile ed indilazionabile per una serie di importanti ragioni attinenti i seguenti problemi specifici e concreti:

- Il Piano Regolatore vigente è completamente esaurito non sussistendo quasi più aree da destinare alla edificazione sia pubblica che privata entro il perimetro della predisposta zona di ampliamento urbana;

-l'attuale strumento urbanistico, in relazione ai tracciati delle vie di comunicazione, al traffico nazionale ed internazionale, ai trasporti ed ai nuovi grandi insediamenti produttivi non consente l'idoneo inserimento di Cuneo nella sua area ecologica e nell'ambito regionale;

- la nuova dimensione assunta dai piani urbanistici nel quadro della programmazione economica ed in particolare in relazione all'assetto del territorio previsto nel piano di sviluppo regionale richiede uno strumento urbanistico di tipo nuovo e diverso concepito in funzione del processo dello sviluppo economico ed edilizio e non già come semplice disegno della Città;

- le previsioni del Piano Guidi per la conservazione e la valorizzazione del Centro Storico sono quanto ma incerte e non adeguate all'importanza che tale centro presenta;

- anche in relazione alla normativa (norme di attuazione e Regolamento Edilizio) il piano vigente, data anche l'epoca in cui fu elaborato ed allestito, si presenta inadeguato a risolvere i complessi problemi tecnici,sociali ed igienici connessi con il dinamico sviluppo che oggi contraddistingue gli aggregati urbani.

E' pur vero che per adattare, sia pure in forma parziale, il Piano Regolatore Comunale vigente alle sempre crescenti esigenze determinate dall'espansione edilizia e dai nuovi insediamenti industriali, nonchè per migliorare l'assetto urbanistico del concentrico, la rete viaria e le previsioni di zone a verde, furono apportate, in questi ultimi anni, delle modifiche e delle varianti al Piano; esse riguardavano la variazione delle tipologie edilizie, l'istituzione di nuove strade urbane e periferiche, di nuove zone di verde e di nuove zone industriali ed infine la previsione di una zona turistico-termale e di un'altra zona a verde attrezzato ricreativo-sportivo.

Tuttavia, nonostante ciò, i complessi problemi urbanistici della Città di Cuneo non sono stati affatto risolti, nè potrebbero esserlo con la aggiunta di altre modificazioni od innovazioni; la realtà è che solo un nuovo strumento urbanistico, in variante organica per revisione generale e completa dell'attuale Piano Regolatore, potrà condurre verso soluzioni organiche e programmate i problemi esaminati.

Conscia di tale realtà di fatto l'Amministrazione Comunale decise di affrontare globalmente il problema indicendo un concorso nazionale di idee per il nuovo Piano Regolatore di Cuneo.

## 1.2 IL CONCORSO DI IDEE

In data 15 marzo 1965 il Consiglio Comunale decideva di bandire concorso di idee avendo come obiettivo quello di acquisire dalla più vasta cerchia possibile di urbanisti e studiosi proposte ed idee valide per programmare il futuro assetto della città su basi moderne e confacenti all'importanza assunta dalla città.

Il concorso nazionale si chiuse il 4 giugno 1966 con la presentazione di ben 31 progetti.

Immediatamente la Commissione giudicatrice presieduta dal Sindaco e della quale facevano parte i rappresentanti degli ordini professionali designati dai Consigli Nazionali, il Presidente del Comitato Regionale per la programmazione economica del Piemonte, il rappresentante del Ministero della P.I., il Direttore dell'I.R.E.S., il Sovrintendente alle antichità e ai monumenti del Piemonte, gli Assessori all'Urbanistica, ai Lavori Pubblici ed agli Affari Legali ed i rappresentanti di tutti i gruppi consiliari, si metteva all'opera e con una serie di sedute ultimava l'esame dei 31 progetti rassegnando al Consiglio Comunale la relazione conclusiva il 19 settembre 1966.

Nella sua relazione la Commissione Giudicatrice scelse e propose come migliori tre progetti, denominati "Gemini 774","Capud Pedemontis" e "Polo 3", che classificò primi ex aequo, due progetti denominati "Diamante" e "Super 4" secondi ex aequo ed altri due progetti terzi ex aequo, oltre ad altri cinque progetti riconosciuti meritevoli del rimborso spese previsto nel bando di concorso, affermando la validità di tutti questi progetti per qualità di apporti, di concetti e di contributi.

Il Consiglio Comunale, in seduta 19 settembre 1966,faceva proprie le risultanze e le decisioni della Commissione ringraziando i membri della stessa per la notevole mole di lavoro svolta per esaminare in breve tempo i numerosi progetti ed assegnare i premi.

Dall'insieme dei progetti pervenuti all'Amministrazione Comunale a seguito del bando di concorso e particolarmente di quelli ritenuti meritevoli dei premi, risultavano in modo evidente alcune linee fondamentali di proposte urbanistiche che l'Amministrazione Comunale iniziò subito a discutere cercando di suscitare attorno al problema del concorso e del Piano Regolatore una serie di dibattiti nell'opinione pubblica, organizzando la mostra degli elaborati partecipanti al concorso, tenutasi nel dicembre 1966 ed una serie di tavole rotonde con le varie categorie di cittadini, con i sindacati e con le forze politiche, tavole rotonde tenutesi in concomitanza con

la mostra medesima.

Altre due tavole rotonde con dibattito a livello di urbanisti furono tenute rispettivamente a Milano ed a Torino in occasione di altre due esposizioni dei progetti che avevano partecipato al Concorso, esposizioni predisposte in collaborazione fra l'Amministrazione Comunale e la Rivista "Dibattito Urbanistico" a Milano, e fra l'Amministrazione Comunale e l'Istituto Bancario "S. Paolo" a Torino.

In occasione di tali incontri furono ampiamente esaminati e dibattuti i problemi dello sviluppo di Cuneo soprattuto in relazione al ruolo della città, nel quadro della programmazione regionale piemontese ed all'inserimento di Cuneo e del suo hinterland nel sistema della grande viabilità nazionale ed internazionale.

Contemporaneamente il Consiglio Comunale nominava una Commissione Consultiva Permanente per lo studio, la formazione e l'adozione del nuovo Piano Regolatore Comunale della quale erano chiamati a far parte oltre al Sindaco, Presidente, ed agli Assessori all'Urbanistica, ai Lavori Pubblici, alla Viabilità, alle Finanze ed agli Affari Legali, i rappresentanti di tutte le forze politiche presenti in Consiglio Comunale.

## 1.3. LA COMMISSIONE CONSILIARE E LA "CARTA PROGRAMMATICA"

La Commissione Consultiva nelle sue sedute tenutesi i giorni 10-23-28 febbraio e 7 marzo 1967, su proposta dell'Assessorato all'Urbanistica affrontava il problema della redazione di un documento di proposta delle linee di indirizzo politico ed amministrativo per lo studio e la adozione di un nuovo Piano Regolatore Generale per la Città di Cuneo; linee da verificarsi poi in sede di progettazione tecnica.

Il documento denominato "Carta Programmatica per il Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune" era stato indicato come necessario dal Consiglio Comunale nella seduta del 19 settembre 1965 quando aveva fatto propri i risultati del concorso Nazionale di idee; in quell'occasione il Consiglio Comunale aveva indicato l'esigenza che l'Amministrazione Comunale prima di conferire l'incarico di progettazione del nuovo Piano puntualizzasse gli obiettivi che intendeva raggiungere e le linee da seguire al fine di realizzare, sia nell'ambito comunale che in quello comprensoriale, una disciplina urbanistica omogenea e debitamente strutturata; inoltre

il Consiglio Comunale aveva indicato nella carta programmatica lo strumento per inquadrare il problema dell'assetto urbanistico di Cuneo su di un piano intercomunale, intendendo questo termine non già come determinato da una situazione territoriale configurata da meri collegamenti tecnico-amministrativi, ma in riferimento a quell'area ecologica di Cuneo che l'I.R.E.S. nei suoi studi per il Piano di sviluppo economico regionale definisce come l'ambito più appropriato per la impostazione dei problemi di inquadramento territoriale.

In aderenza al mandato ricevuto dal Consiglio Comunale, la Commissione Consultiva discuteva ampiamente una bozza di documento elaborato dall'Assessorato all'Urbanistica e concludeva i suoi lavori rassegnando al Consiglio Comunale la "Carta Programmatica" per la discussione e l'approvazione.

La "Carta Programmatica" consta di una premessa introduttiva e di quattro parti. Nella prima parte sono indicati gli obiettivi generali del Piano, quali la rottura dell'isolamento di Cuneo, l'integrazione della città col territorio su di essa gravitante e la ricerca di una programmazione urbanistica atta ad assicurare la crescita ordinata della città e del suo territorio.

Nella seconda parte vengono delineati i criteri di inquadramento intercomunale con l'impostazione di un inquadramento in riferimento a termini comprensoriali e con la proposta di trasferire concretamente gli obiettivi del Piano intercomunale in altrettanti preliminari "Piani di Settore" dei trasporti e viabilità, delle infrastrutture industriali e di servizi e delle infrastrutture generali.

Nella terza parte la Carta Programmatica indica le linee di indirizzo del Piano affrontando in altrettanti paragrafi i problemi relativi allo sviluppo dell'espansione sull'altopiano, al completamento dell'aggregato urbano esistente, all'espansione al di là dei cue fiumi che delimitano il "cuneo", al centro storico ed alla morfologia urbana, al verde attrezzato, all'agricoltura, all'industria, al settore terziario, alla viabilità, ai trasporti, alle attività direzionali, alle attrezzature scolastiche, alla zona ospedaliera, alle aree militari, ai servizi inerenti gli spettacoli e le manifestazione ed agli elettrodotti.

Ad ognuno di questi problemi il documento indicava una possibilità di definizione e di collocamento nell'ambito di una struttura urbanistica articolata in base a

quelle risultanze del Concorso di Idee che più si erano palesate come omogenee e meglio aderenti alle esigenze della città di Cuneo e del suo territorio. Nell'ultima parte la "Carta Programmatica" affrontava il problema delle operatività indicando nella convocazione di una Conferenza dei servizi il primo strumento operativo cui doveva seguire la fase delle indagini e quindi quella della progettazione vera e propria articolata prima sui piani di settore e quindi sul nuovo Piano Regolatore generale.

Il documento programmatico era chiuso infine da alcune affermazioni relative al livello di pianificazione intercomunale e comprensoriale con l'impegno di promuovere una azione congiunta dei Comuni dell'area ecologica cuneese e dell'Amministrazione Provinciale, avente come obiettivo la costituzione di un Consorzio per lo studio e l'impostazione di un Piano Comprensoriale, nel quadro delle direttrici per l'assetto del territorio indicate dal Piano Regionale Piemontese di sviluppo economico.

La "Carta Programmatica" veniva approvata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 139 del 16 marzo 1967; successivamente in seduta 5 aprile 1967 con deliberazione n. 145 affidava ai due gruppi autori di progetti "Gemini 774" e "Diamante", rispettivamente classificatisi 1° e 2° ex aequo nel Concorso Nazionale di Idee, l'incarico di procedere allo studio ed alla redazione dei vari elaborati riguardanti il nuovo ordinamento urbanistico del territorio comunale, e precisamente di redigere il progetto per la variante organica del P.R.G., il nuovo Regolamento Edilizio, le nuove Norme di Attuazione ed il Piano Particolareggiato del Centro Storico, questo ultimo da presentarsi al Consiglio Comunale entro sei mesi dall'adozione della variante organica del P.R.G.

In data 18 settembre 1967 il Consiglio Comunale con delibera n. 256 autorizzava il Sindaco ad inoltrare domanda diretta al Ministero dei Lavori Pubblici per il rilascio dell'autorizzazione preventiva per la revisione generale del Piano Regolatore della città di Cuneo per aggiornamento, autorizzazione preventiva richiesta dall'art. 10 della legge 17 agosto 1942 numero 1150.

## 1.4. LA CONFERENZA DEI SERVIZI

A questo punto, ed in relazione a quanto affermato nel documento programmatico, si profilò l'esigenza di indi

re a Cuneo la Conferenza dei servizi per approntare e dibattere in una sede responsabile e democraticamente aperta tutti i problemi relativi alle grandi infrastrutture ed ai servizi necessari per un ordinato sviluppo della comunità cuneese, nonchè per confrontare e possibilmente rendere omogenee e coordinate fra loro le varie iniziative delle diverse Amministrazioni ed Enti Pubblici.

La convocazione della Conferenza venne richiesta dal Sindaco al Prefetto e quest'ultimo dispose per la seduta inaugurale la data del 24 giugno 1968 convocando nel palazzo del Governo i responsabili di tutti gli Enti Pubblici, delle varie branche dell'Amministrazione dello Stato, degli ordini professionali, dei sindacati, delle associazioni di categoria.

La relazione introduttiva presentata dall'Assessorato Comunale all'Urbanistica sulla scorta di quanto approvato dalla Civica Amministrazione nella "Carta Programmatica", indicava gli obiettivi della Conferenza: primo fra tutti, quello di essere uno strumento per poter superare i tradizionali muri di "irresponsabilità" ed evitare che gli Enti Pubblici eludessero i problemi non essendovi sedi responsabili di discussione e confronto delle reciproche posizioni, venivano inoltre indicati gli strumenti già predisposti dall'Ufficio per il nuovo Piano Regolatore Comunale e particolarmente le indagini di settore necessarie per approfondire la situazione esistente e fornire la base per la qualificazione dei fenomeni di sviluppo o di recessione prevedibili.

In questo quadro la relazione introduttiva forniva i criteri di metodo delle indagini e gli obiettivi delle medesime; dette indagini riguardavano i seguenti settori: l'agricoltura, onde avere indicazioni sugli effetti e riflessi che lo sviluppo e la trasformazione del settore comporterà in immediata ed a lunga scadenza sullo sviluppo urbano del Comune di Cuneo e reperire dati sulle esigenze e sui fabbisogni che già esistono o che saranno posti ed evidenziati dagli sviluppi del settore; l'industria, onde conoscere la distribuzione nel territorio degli insediamenti industriali dal 1951 al 1967 ed i rapporti tra i luoghi di lavoro e le residenze; l'attività terziaria, e particolarmente i pubblici uffici, onde conoscere il rapporto di lavoro e la capacità attrattiva del centro su tutto il territorio in termini di addetti, la distribuzione nel centro urbano e la relazione spaziale-funzionale con le altre attività. Sempre nel quadro delle attività terziarie venivano indicate come necessarie altre particolari indagini relative al commercio al minuto, ai mercati, al macello ed agli impianti accessori, agli Ospedali ed ai servizi

sanitari, alle Chiese ed attrezzature religiose, alle scuole, al gas, all'acquedotto ed alle fognature, agli elettrodotti, alle attrezzature sportive, alla viabilità ed ai trasporti.

La relazione introduttiva si concludeva infine con la proposta di articolare i lavori della Conferenza in commissioni; e precisamente: 1° Commissione, "Viabilità e trasporti"; 2° Commissione, "Istruzione, Cultura, servizi sociali e religiosi"; 3° Commissione, "Mercati ed Attrezzature Commerciali"; 4° Commissione, "Assetto Geografico - idrogeologico ed agricoltura"; 5° Commissione, "Attrezzature Ospedaliere ed Assistenziali";6° Commissione "Turismo, Sport, e tempo libero".

L'Assemblea generale della Conferenza approvava la relazione e l'articolazione in Commissioni e fin dal mese di luglio le Commissioni medesime intraprendevano i loro lavori.

Si metteva così operativamente in moto uno strumento particolarmente importante sia sotto il profilo del metodo democratico che sotto quello delle implicanze concrete per i problemi della città e del suo territorio e per l'attività dei vari Enti pubblici preposti ed interessati alla loro organica impostazione e soluzione.

Sulla base delle risultanze dei lavori della varie Commissioni della Conferenza dei Servizi il gruppo di architetti incaricato della redazione del Piano condusse le indagini indicate e passò quindi alla progettazione dei piani di settore sui quali la Commissione Consultiva Consiliare in una prima tornata di lavori iniziò e condusse avanti un ampio ed articolato dibattito.

Contemporaneamente la Civica Amministrazione, conscia delle notevoli implicanze socio-economiche e giuridiche che la stesura del nuovo strumento urbanistico comportava, deliberava di affidare un incarico di consulenza al prof. Siro Lombardini, direttore dell'I.R.E.S., ed al prof. Giorgio Lombardi rispettivamente per i problemi economico-sociali e per i problemi giuridici,questi ultimi resi più complessi in relazione alla "Legge Ponte" prima ed alla "Legge Natali" poi.

Assunte in sede di Commissione Consultiva Consiliare le direttrici fondamentali in ordine ai problemi impostati nei piani di settore della viabilità e trasporti, del verde e dei servizi, sempre in aderenza a quanto indicato nella "Carta Programmatica", il gruppo di architetti progettisti passava all'ultima fase di progettazione vera e propria.

Questa in sintesi la metodologia seguita dall'Amministrazione Comunale di Cuneo in relazione a tutto il complesso lavoro di studio, impostazione e proposta di soluzione dei problemi urbanistici della città e del suo territorio.

I risultati concreti di tale lavoro nelle sue varie componenti socio-economiche, giuridiche e di progettazione tecnica sono esposti ed ampiamente illustrati nella parte successiva della presente relazione di accompagnamento alla proposta di variante organica per aggiornamento e revisione del Piano Regolatore della Città di Cuneo.

Ciò che pare opportuno ed interessante rilevare al termine di questa parte introduttiva della relazione è il metodo seguito, metodo che pur con tutte le pecche, le lacune e le inevitabili strozzature determinate dalla esigenza di arrivare tempestivamente a delle conclusioni, ha voluto rappresentare un tentativo di democrazia allargata e di stretta collaborazione tra tecnici e politici in un lavoro svolto a stretto contatto.

La proposta di piano che ne è scaturita, lungi da risolversi in un mero disegno della Città vuole essere il tentativo di articolare le ipotesi di sviluppo in modo nuovo e soprattutto con una normativa nuova e diversa che consenta al potere pubblico di essere il protagonista, insieme con i privati, dello sviluppo della Città stessa e non già il mero spettatore.

Il metodo seguito e la proposta scaturitane possono senz'altro essere ritenuti, almeno per quanto attiene alla volontà politica che ha sorretto questa operazione, un tentativo di adeguarsi alle realtà nuove dell'epoca e della situazione in cui viviamo.

NOTA AL CAPITOLO 1°

(1) L'organizzazione del gruppo di studio per il P.R.G. di Cuneo si è fondata sulla seguente articolazione di responsabilità:

| | Settore | Quaderni di studio | Documenti conclusivi | |
|---|---|---|---|---|
| Relatore | | | | Giovanni Picco arch. |
| Coordinatore | | Q.I÷5 | Relaz.e norme | Roberto Gambino " |
| Responsabili per : | -problemi di mobilità, infrastrutture generali e attrezzature industr. | Q.I, Q.5 | P.settore | Nico Campora "<br>Valerio Demaria " |
| | -servizi e strutture urbane | Q.2 | P.settore | Martino Chiuminatto " |
| | " | appendici I° e III° al Q.2, Q.4 | P.settore Tabelle e schede zona | Giuseppe Giordanino " |
| | -rilievi sul Centro Storico, il verde e le attr. turistiche | Q.3, appendice II° al Q.2 | | Enrico Cellino "<br>Giuseppe Maggiora " |
| | -viabilità e trasporti pubblici | Q.5 | P.settore | Valerio Demaria " |
| | -progettazione generale | | P.generale | Nico Campora " |
| | -elaborazioni grafiche e organizzazione tecnica | | | Franco Isnardi " |
| Collaboratore per : | -problemi giuridico-normativi | | Norme<br>Relazione sull'impostazione normativa | Prof. Giorgio Lombardi |
| " " | -problemi socio-economici | | Relazione socio-economica | prof. Siro Lombardini |
| Consulente per : | -problemi tecnici di traffico e viabilità | Q.5 | P.di settore | Ing. Mario Ricono |

L'Ufficio Tecnico per il piano regolatore (che ha svolto la sua attività, nella sede del Palazzetto Civico, messa a disposizione dal Comune, dal 1967 al 1969) si è avvalso inoltre di alcuni collaboratori fissi (in particolare il Geom.Sergio Tanaceto) e altri saltuari.

Esso è stato affiancato (per tutto quanto di sua competenza) dall'Ufficio Tecnico del Comune di Cuneo (Ingegnere Capo - Alberto De Giovanni, Geom.Fiorenzo Toselli e Geom.Luigi Majo), dall'Ufficio Statistica (sig.Tarditi) e dal Cav.Quaranta e, per i problemi di stampa, dal Centro Litografico del Comune (Renato Giraudo, Bruno Iginio e Roscio G.Battista).

Per le ricerche, l'Ufficio Studi per il P.R.G. si è altresì avvalso, sia in sede di Conferenza dei Servizi, sia con contatti diretti, della collaborazione della Provincia (in particolare l'Ing.Vassallo, per i problemi viabilistici e il censimento della rete viaria provinciale), del Consorzio Agrario Provinciale (per le elaborazioni automatiche effettuate col proprio Centro Meccanografico), dell'Associazione CC.DD. (per le indagini sull'agricoltura), della C.C.I.A. (in particolare, il geom.Bignami), dell'Unione Industriale (per le indagini sui pendolari dell'industria), dell'Associazione Artigiani (per le indagini sui pendolari dell'artigianato), dell'Associazione Commercianti, dell'E.P.T., dell'A.C.I., dell'Ospedale, del Provveditorato agli Studi, dell'Ispettorato alla Motorizzazione (in particolare, l'Ing.Scamardella, per le indagini sui trasporti pubblici), della Diocesi, dell'E.N.P.A.S., dell'I.N.A.D.E.L., e di tutti gli altri Enti, Associazioni, Sindacati, che hanno voluto portare il loro prezioso contributo all'elaborazione del Piano.

# CAPITOLO 2°

# CAPITOLO SECONDO

# IL QUADRO SOCIOECONOMICO

## 2.1. CONSIDERAZIONI GENERALI :

Per intendere gli orientamenti che sono stati seguiti nella formulazione del piano regolatore di Cuneo appare opportuno richiamare alcune considerazioni generali sui problemi e sugli scopo della programmazione urbanistica.

### 2.1.1. PROGRAMMAZIONE URBANISTICA E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA :

La programmazione urbanistica deve oggi rispondere a due esigenze fondamentali:

a) creare un sistema di infrastrutture che garantisca a tutta la popolazione dell'area di partecipare ai vantaggi della vita cittadina (è noto come una delle cause dell'esodo dell'agricoltura sia il rifiuto da parte dei lavoratori della terra del tipo di vita proprio della vecchia cultura contadina) e che crei le premesse per una adeguata e razionale valorizzazione delle risorse della zona;

b) realizzare l'organizzazione del territorio secondo dimensioni e ritmi temporali che si armonizzano alle prospettive di sviluppo economico dell'area.

Per poter soddisfare a queste due esigenze la pianificazione urbanistica deve realizzarsi a livello di area ecologica (comprensoriale) e inquadrarsi in un piano regionale che preconfiguri i futuri sviluppi delle varie attività economiche della regione e la loro distribuzione tra le varie aree ecologiche.

Tra il piano regionale ed il piano nazionale si debbono stabilire dei rapporti dialettici. Solo così, infatti, è possibile assicurare che le programmazioni regionali forniscano indicazioni valide per la formulazione definitiva del piano nazionale e che il piano nazionale assicuri la coerenza tra i diversi piani regionali e determini i valori delle variabili che a livello regionale debbono essere considerate come esogene.

Anche tra la pianificazione urbanistica e la pianificazione economica dovrebbero stabilirsi rapporti dialettici. La programmazione urbanistica non è mera esecuzione tecnica di indicazioni contenute nella programmazione economica. L'urbanistica, [illegible]

lizzando possibili organizzazioni del territorio, che sono il risultato di attività creative oltre che di soluzioni di problemi tecnici, offre elementi per meglio valutare la rilevanza di certe risorse della regione (valori paesaggistici ad esempio) e le possibilità di valorizzare efficientemente certe risorse della regione (ad esempio la popolazione così come [illegible]stribuita).

Purtroppo, nel nostro paese, la sola programmazione che, sia pure tra mille difficoltà, si riesce ad impostare e a realizzare è la pianificazione urbanistica a livello comunale. La pianificazione nazionale è stata recentemente avviata con l'approvazione di un documento che intende fornire gli elementi per orientare la politica economica. La pianificazione regionale è ancora allo stadio della raccolta - non troppo coordinata in verità - di indicazioni e di studi. E' da auspicarsi che la costituzione della regione renda possibile un più deciso avvio della pianificazione regionale e che si possano presto stabilire i rapporti di interazione che sono necessari a garantire l'efficienza della pianificazione nazionale e di quelle regionali.

La pianificazione urbanistica incontra ancora gravi difficoltà per la mancanza di strumenti che subordinino gli interessi particolari all'interesse generale della collettività (condizione questa indispensabile per una razionale valorizzazione delle risorse della zona) e che consentano una efficiente realizzazione delle infrastrutture, razionalmente distribuite nel tempo.

In queste condizioni non è possibile procedere ad una realizzazione coordinata del piano regionale e dei piani comprensoriali. Occorre osservare peraltro che molti problemi che si pongono al piano urbanistico (come quelli relativi al sistema stradale e alle vie di comunicazione e i problemi connessi alla riorganizzazione del centro storico) non possono essere ulteriormente rinviati. La loro soluzione deve essere ricercata attraverso un processo di approssimazione. Occorre cioè utilizzare sia gli studi che si possono condurre sull'area interessata al piano sia le indicazioni di cui si dispone per aree maggiori (fino alla regione) per impostare validamente i problemi e ricercare le soluzioni tecnico quantitative.

L'impossibilità di attuare efficacemente e tempestivamente la programmazione regionale tende i dati re

lativi alle prospettive di sviluppo della città, per cui si elabora il piano urbanistico, altamente incerti.

2.1.2. L'ESIGENZA DI FLESSIBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA :

L'insufficiente coordinamento tra pianificazione urbanistica e programmazione economica, inevitabile in questa fase, accentua l'esigenza di assicurare al piano urbanistico una adeguata flessibilità. Questa esigenza è suggerita anche da altre considerazioni:

a) per quanto efficiente sia il piano economico, le previsioni che esso incorpora presentano un certo grado di incertezza, non solo perchè esse dipendono dalle decisioni di politica economica che il piano propone e che purtroppo possono essere in parte o totalmente non attuate, ma anche perchè molto degli eventi futuri, suscettibili di influire sui valori previsti sono incerti. Le previsioni del piano possono, quindi, al meglio, essere considerati i valori più probabili che possono assumere alcune grandezze per le quali non sono esclusi altri valori alternativi (meno probabili). Per facilitare un giudizio sull'azione della pubblica amministrazione, al fine di stabilire in che misura il piano è stato attuato, sarebbe desiderabile che questi incorporasse non una sola serie di previsioni (una per ogni variabile) ma diverse serie, ogni serie corrispondendo a particolari modalità che possono assumere eventi esogeni (ad esempio quelli posti in essere dalla politica sindacale cui dovrebbe essere riconosciuta la necessaria autonomia), per ciascuna modalità essendo determinate le decisioni più appropriate che debbono essere prese dalla pubblica amministrazione. Si può allora dire che il piano determina le strategie della pubblica amministrazione.

In ogni caso le decisioni che col piano urbanistico possono essere prese debbono essere tali da consentire nel futuro gli adattamenti che si possono rendere necessari qualora le modalità di certi eventi risulteranno essere quelle, meno probabili, non considerate dal piano economico.

b) il progresso tecnologico può influire notevolmente sulla domanda di spazio specie da parte delle imprese e da parte delle pubbliche amministrazioni per le infrastrutture. Si pensi alle esigenze che si potranno determinare con la realizzazione di nuovi sistemi di trasporto quali potranno rendersi possibili con il progresso tecnico e necessari per risolvere i gravi problemi creati dalla congestione. Si pensi ancora alle maggiori quantità di spazio che si potranno rendere necessarie per i servizi pubblici, se la propensione ai consumi socializzati della popolazione dovesse aumentare. Le esigenze di spazio per l'industria potrebbero mutare con il progresso tecnico e con il concomitante evolversi delle strutture architettoniche. Per queste ragioni, il piano urbanistico deve articolare l'uso del territorio in modo da facilitare questi eventuali utilizzi del territorio che oggi non possono essere visualizzati in modo specifico.

I piani urbanistici (regolatori) sono stati fin qui concepiti come piani rigidi che dovrebbero essere attuati in modo univoco, indipendentemente dai concreti andamenti che assumeranno l'attività economica e i movimenti della popolazione. Inoltre anche per la mancanza di validi strumenti per assicurare il finanziamento delle infrastrutture, non si procede, in generale, alla formazione di un piano finanziario. Il piano urbanistico, così, mentre trova immediata attuazione per i vincoli che pone alla edificazione dei privati, è generalmente realizzato in modo parziale e sporadico per quanto riguarda le infrastrutture, le quali, ex post, risultano, quindi, spesso non razionalmente strutturate anche a prescindere dalla maggiore o minore efficienza del piano quale è stato concepito ex ante. Per tutte queste ragioni appare opportuno che il piano sia concepito in termini di programmi urbanistici, suscettibili di graduale applicazione, in modo da assicurare che esso abbia buone probabilità di risultare valido ex post.

### 2.1.3. IL CONTESTO TERRITORIALE PER IL PIANO URBANISTICO DI UNA CITTA'

Per chiarire i contesti spaziali in cui occorre muoversi bisogna richiamare qualche considerazione sugli schemi che oggi si suggeriscono per una valida

organizzazione del territorio. L'adozione dell'uno o dell'altro di questi schemi in Piemonte ha gravi conseguenze per la Città di Cuneo.

Dobbiamo anzitutto osservare che il contesto cittadino tradizionale non è più sufficiente per impostare e risolvere i problemi di un piano regolatore, per una serie di ragioni.

a) In primo luogo, occorre tenere conto delle discontinuità tecniche per cui certi servizi ed infrastrutture possono essere gestiti e realizzati efficientemente solo se concepiti e realizzati a certi livelli.

b) Una seconda serie di ragioni è da ricercarsi negli accresciuti effetti polarizzanti che certe attività economiche esercitano richiamando in aree vicine a quella in cui si localizzano altre attività e creando nelle stesse aree condizioni più favorevoli all'insediamento di altre attività (aumentata disponibilità di mano d'opera e di servizi ecc.);

   La tendenza ad una accentuazione degli effetti di polarizzazione si spiega per le accresciute dimensioni delle imprese e per la crescente rilevanza che assumono le complementarietà spaziali tra attività economiche.

c) Infine si deve ricordare la sempre più diffusa tendenza - tra individui in diversi strati sociali - a ricercare la residenza in ambiti socio-economici che offrano vaste alternative di occupazione, nei quali quindi si trovino le migliori prospettive di carriera per i figli. L'accentuata urbanizzazione si spiega per questa tendenza e per il rifiuto della vita contadina. A sua volta l'urbanizzazione accentua i fenomeni di cui si è detto al punto b).

Due orientamenti possono essere proposti per la determinazione di un contesto territoriale, per il piano urbanistico della città, che tenga conto delle anzidette esigenze. Un primo orientamento mira alla formazione di megalopoli. Una tendenza questa che per il Piemonte sembra corrispondere alle tendenze in atto per cui le attività economiche si collocano in misura crescente lungo gli assi Torino-Milano e Torino-Alessandria-Genova.

Una tendenza che altrove (negli Stati Uniti ad esempio) sembra contrastata da reazioni contrarie che il fenomeno della urbanizzazione ha provocato.

L'orientamento alla formazione di una grande megalopoli padana non ci sembra debba essere favorito :

a) perchè la megalopoli, a seconda delle modalità di realizzazione, provoca processi di concentrazione con fenomeni di congestione oppure non consente una razionale strutturazione ed utilizzazione delle infrastrutture.

b) perchè provoca l'abbandono di zone particolarmente adatte per residenze, svantaggiate solo per le accidentalità storiche che hanno determinato l'insediamento di attività economiche polarizzanti in altre zone.

L'abbandono di queste zone ha effetti negativi per l'agricoltura (con la conseguente perdita di capitali cospicui che sono stati investiti nei terreni) e per il turismo, il cui sviluppo, in alcune zone,non dipende solo dai valori paesaggistici e dalle caratteristiche che rendono l'area particolarmente atta ad essere utilizzata a scopo turistico, ma anche dalla preesistenza di una urbanizzazione minima.

Altre ragioni, attinenti alla preservazione e valorizzazione di valori paesaggistici e culturali sconsigliano la megalopoli.

L'altro orientamento consiste nella realizzazione di una struttura regionale per aree ecologiche con diversi gradi e diversi tipi (qualitativi) di polarizzazioni. Si tratta cioè di realizzare una città regionale multipolare, della quale l'area ecologica rappresenta una entità urbanistica relativamente autonoma, in quanto in grado di garantire al suo interno la produzione e l'offerta dei servizi necessari a caratterizzare la vita di un complesso cittadino. La divisione della regione in aree ecologiche deve quindi rispondere ad un criterio di "minimassimo".

Si tratta infatti di minimizzare l'area (così da realizzare la massima diffusione territoriale delle possibilità di vita cittadina onde evitare i ricordati inconveniente della megalopoli) e di massimizzare il numero di servizi cittadini che in essa si possono realizzare in condizione di efficienza tecnica ed economica.

Il carattere di città regione è quindi assicurato dall'esistenza di poli che dovranno esercitare la loro influenza su tutta la regione.

Di rilevanza regionale può essere più di un polo.Nella regione di Torino piemontese, il polo di Torino è il solo che avrà una rilevanza regionale per un numero ampio di funzioni (concernenti la pubblica ammini

strazione, certe attività finanziarie e commerciali, alcune attività culturali che, come il previsto dottorato di ricerca, esigono adeguate concentrazioni). Questo fatto impone degli orientamenti alla soluzione del problema dei trasporti.

Perchè si possa realizzare una città regione è necessario che a Torino si affianchino altri poli che dovranno esercitare una funzione di polarizzazione su un certo numero di aree ecologiche contigue.

Anche questa esigenza non può non riflettersi sulla impostazione del problema dei trasporti.

Un'attività che dovrà essere decentrata da Torino è l'attività universitaria.

La riforma universitaria dovrà affrontare il problema delle funzioni dell'università, oggi compromesse dalle strutture feudali che la caratterizzano, dalla rigidità dei programmi, dall'inadeguata formazione critica e dall'insufficiente valorizzazione del ruolo attivo dello studente. Un diverso rapporto dovrà stabilirsi tra l'università e la vita culturale e sociale. Queste nuove esigenze ripropongono in termini nuovi il problema del decentramento universitario, che si rende necessario anche per la tendenza all'espansione della popolazione universitaria.

Esso, se si accompagnerà ad una efficace attuazione del diritto allo studio potrà facilitare l'accesso agli studi superiori di categorie sociali che sono oggi, di fatto, in gran parte, escluse.

Per il Piemonte, nel prossimo futuro, appare ragionevole prevedere tre sedi universitarie oltre a quella regionale di Torino : una da collocarsi ad Alessandria, una nel Cuneese ed una nell'area Novara-Vercelli (1). Peraltro può essere opportuno decentrare certe attività in altre sedi; alcune di esse potranno avere una rilevanza regionale (attività di ricerca e di insegnamento specializzato per alcune industrie ad esempio).

Questa considerazione suggerisce un'altra considerazione più generale : alcuni dei centri polarizzanti minori possono esercitare la loro influenza, limitatamente ad alcune funzioni specifiche, su tutta la regione. Questo fatto concorre a definire ed a caratterizzare la Città regione che non si risolve nella mera gravitazione di diverse città su una città capoluogo.

La formazione della Città regione è favorita dalle probabili tendenze che si verificheranno nel sistema dei trasporti. Proprio per consentire un razionale utilizzo del mezzo privato occorrerà affrontare e ri

solvere adeguatamente il problema dei trasporti pubblici. Alcuni progressi tecnici avvenuti in altri paesi e sopratutto quelli che si preannunciano per il futuro consentiranno la realizzazione di sistemi di trasporto - che oggi si direbbero interurbani - tali da permettere a persone che abitano a 50-80 chilometri da una certa area, di partecipare alle manifestazioni di vita cittadina che per ragioni economiche, sociologiche ed urbanistiche si è ritenuto di concentrare nell'area in parola.

Un piano urbanistico per Cuneo quindi :

- deve consentire una funzione polarizzante sulle aree ecologiche vicine;
- deve prevedere la possibilità che Cuneo possa ospitare attività di rilevanza regionale;
- deve inquadrarsi in un contesto urbanistico regionale che faciliti la formazione della regione.

Gli sviluppi verificatisi nel passato e gli orientamenti della programmazione regionale confermano questi orientamenti.

Purtroppo non è oggi possibile formulare un piano finanziario che determini tempi ed intensità di attuazione dei programmi urbanistici. Ciò non solo per le incertezze che impongono, come si è detto, una certa flessibilità la quale peraltro deve conciliarsi con la esigenza di garantire una struttura minima di infrastrutture necessaria ad assicurare gli obiettivi essenziali della pianificazione, ma anche per la necessità di rimediare nei prossimi anni all'insufficiente sviluppo delle infrastrutture verificatosi negli anni passati, sia per la inadeguata pianificazione urbanistica, sia per la mancanza di strumenti validi di intervento e di congrui mezzi finanziari. Il ritardo con cui i problemi relativi a certi servizi pubblici viene affrontato nel nostro paese comporta il concentrarsi nei prossimi anni di spese relativamente elevate. Questa situazione è generale e richiederà interventi ad hoc che potranno consistere nella realizzazione di certe infrastrutture ad opera dello Stato e delle Regioni o nell'attribuzione di più adeguati mezzi finanziari ai comuni.

Queste considerazioni valgono sopratutto per il piano urbanistico di Cuneo che non ha solo un interesse locale ma che ha anche un rilevante interesse regionale. La realizzazione del piano urbanistico di Cuneo dovrebbe quindi essere considerato in gran parte un intervento regionale.

Allo stato attuale non si può che auspicare che sulla base delle prime indicazioni di massima sui probabili

ordini di grandezza degli interventi finanziari-che sono forniti in altra sede (2) - si affrontino i problemi istituzionali ed amministrativi cui si è accennato così da rendere possibile una seria programmazione finanziaria che permetta di fissare in modo più preciso la programmazione urbanistica anche nel suo sviluppo temporale.

## 2.2. TENDENZE SOCIO ECONOMICHE DI CUNEO E DELLA SUA REGIONE

L'analisi demografica conferma l'ipotesi che tra le varie aree che grosso modo corrispondono alla provincia di Cuneo si stabiliscano delle complementarietà (3).

Mentre l'area Cuneo-Mondovì costituita da un gruppo di comuni collocati in zone precollinari lungo un asse di seperazione tra una zona di montagna ed una di pianura, manifesta una certa stazionarietà per quanto riguarda le variazioni nel livello globale della popolazione, grazie a certi effetti polarizzanti che esercita Cuneo, il resto della Provincia manifesta in generale una tendenza al deflusso emigratorio.

Nel periodo 1951-61 il deflusso interessa la quasi totalità della provincia. Se consideriamo in particolare la area ecologica di Cuneo (4) aumenti della popolazione si registrano in pochi grandi comuni in cui si è verificato un aumento negli indici di industrializzazione : Borgo San Dalmazzo, Dronero e Cuneo. Nel periodo 1951-61 i comuni di dimensioni minore, tra i 2 mila ed i 5 mila abitanti, manifestano un certo potere di polarizzazione : Boves, Busca e Centallo per la loro dimensione demografica (si tratta di comuni con popolazione superiore ai 4 mila abitanti) e altri sopratutto per l'aumentato indice di industrializzazione (Cervasca, Limone, Robilante e Roccavione). Due centri relativamente grandi (Caraglio e Peveragno)manifestano invece una tendenza alla diminuzione probabilmente a causa della forza polarizzante che Cuneo ha potuto esercitare su alcuni comuni vicini anche grandi.

L'analisi dei saldi migratori non basta a fornire un quadro completo dei movimenti demografici. Il decennio 51-61 è stato caratterizzato da notevoli ricambi di popolazione : l'emigrazione, specie in alcuni comuni di media dimensione verso centri maggiormente industrializzati (specie Torino), è stata in parte compensata (in alcuni più che compensata) dall'emigrazione proveniente da piccoli comuni (specie montani). L'instabilità demografica risulta quindi maggiore di quanto appaia dai saldi migratori.

Per quanto riguarda le attività industriali, in verità Cuneo rappresenta un polo in grado di sostenere un sistema abbastanza diffuso grazie alla presenza di poli come

Fossano e Saluzzo che possono rafforzare la loro struttura industriale e collegarsi a Cuneo così da avvantaggiarsi delle condizioni favorevoli che la creazione di un grande polo subregionale determina, continuando a sfruttare le condizioni particolari che a ciascuno di essi si offrono.

La posizione di Cuneo nei confronti di ben cinque aree turistiche che gravitano su di essa (5) (una certa autonomia presentano le aree di Mondovì e di Garessio)accentua la potenzialità di polarizzazione del capoluogo della provincia.

Le analisi svolte per il piano regolatore (quaderni 1 ÷ 5) mostrano una crescente polarizzazione di Cuneo,in concomitanza della diminuzione del saldo pendolare negativo dell'intera area, che si è registrato negli ultimi anni. La polarizzazione del centro provinciale si esercita ormai non solo verso le vallate ma interessa anche buona parte della pianura sopratutto nel settore nord.

Queste tendenze sono spiegate da fattori sociologici (l'intensificarsi della vita di relazione e quindi delle comunicazioni che contraddistinguono la cultura cittadina la quale va sempre più imponendosi), e da ragioni economiche (l'industrializzazione delle aree del cuneese, sopratutto dell'area industriale che si è formata all'esterno della città verso nord). Invero la industrializzazione dei comuni vicini a Cuneo è dovuta prevalentemente allo sviluppo delle attività industriali in detta area come stanno a provare i valori che per questi comuni assume l'indice di dipendenza industriale da Cuneo (cioè il rapporto tra i pendolari del Comune e la popolazione attiva addetta all'industria dello stesso comune).

La zona di Sud Ovest del Piemonte (ad est di Alba ed a Sud di Villafranca e di Racconigi) si presenta invece come una vasta area di insufficiente sviluppo economico. Essa è in gran parte interessata ai movimenti pendolari con Torino che hanno un certo rilievo anche in aree montagnose a sud di Cuneo. Si possono tuttavia distinguere in questa area le tre aree di pendolarità di Savigliano, Cuneo e Mondovì : quella di Cuneo ha una estensione doppia rispetto a quella di Savigliano (e a quella di Mondovì). (6).

Per superare la situazione di insufficiente sviluppo economico di questa subregione occorre rafforzare il carattere polarizzante di Cuneo. Questo obiettivo non contrasta con l'obiettivo più generale di rafforzare la posizione di alcuni complessi urbani che dovranno avere aree di influenza più vasta di quella attuale.Co-

me abbiamo già osservato, effetti di polarizzazione di varie città possono sovrapporsi, come avveniva nella città tradizionale, per effetti, che possiamo considerare di polarizzazione, che certi quartieri esercitavano su aree cittadine.

Queste considerazioni sulla posizione di Cuneo nella sua area socio-economica possono essere approfondite sulla base dei risultati dell'analisi svolte per la preparazione del piano regionale :

A) L'area di Cuneo è ancora caratterizzata dall'importanza prevalente dell'agricoltura. Il processo di sviluppo dell'agricoltura - che dovrà essere favorito anche per permettere alla nostra agricoltura, di avvantaggiarsi delle prospettive che offre il mercato internazionale o quanto meno di non essere danneggiata dallo sviluppo dell'agricoltura di altri paesi del MEC - accentuerà i fenomeni di esodo dal settore.

Occorre tener presente che l'esodo dell'agricoltura non è determinato solo da ragioni economiche; esso è in gran parte dovuto al rifiuto da parte dei contadini della cultura tradizionale che si collega alle strutture urbanistiche delle residenze sparse che ancora caratterizzano la regione di Cuneo. La scarsa attenzione a questi fenomeni di natura sociologica spiega la sottovalutazione dell'intensità dell'esodo dall'agricoltura, da parte degli organismi che hanno elaborato il piano economico nazionale, come è stato ufficialmente riconosciuto dallo stesso Ministero del Bilancio nella relazione programmata per l'anno 1969. In realtà è difficile fare previsioni sull'entità che potrà assumere l'esodo dall'agricoltura nel lungo periodo, in quanto esso dipenderà non solo dal progresso tecnico che si renderà possibile per il settore agricolo, ma anche dall'intensità dello sviluppo industriale e dalla politica urbanistica che, creando una struttura urbanistica del tipo città regione, potrà ridurre l'esodo a dimensioni fisiologiche, che, cioè, non impediscono una razionale valorizzazione dell'agricoltura.

Negli anni recenti, in verità, come risulta dalle indagini specifiche svolte per il piano regolatore, lo esodo dall'agricoltura sembra essersi rallentato (anche in relazione alle prospettive avanzate col piano regionale). Questo fatto è probabilmente dovuto, soprattutto, agli andamenti congiunturali. Se però si considerano i piccoli comuni e quelli montani (in particolare) l'esodo risulta procedere a ritmo sostenuto : il che avvalora la tesi della notevole incidenza delle motivazioni sociologiche.

Non è da escludere che, permanendo gli attuali orientamenti urbanistici, l'esodo possa procedere a ritmi superiori a quelli che sarebbero giustificato dagli sviluppi tecnologici dell'agricoltura e dalle possibilità ed esigenze di sviluppo di questo settore.

L'esodo dell'agricoltura potrà sostenre ancora per qualche anno la tendenza ad un rafforzamento dei centri urbani che hanno la dimensione minima necessaria a conferire loro il ruolo di piccoli poli polarizzanti su una regione alquanto limitata, anche in presenza di una emigrazione dagli stessi centri dovuta all'insufficiente industrializzazione. Occorre però evitare di essere tratti in inganno da queste tendenze e pensare che il riassestamento demografico interno sia sufficiente a garantire una stabilizzazione economica e sociologica. Come diremo meglio fra poco il problema è più grave.

B) Il grado di industrializzazione è molto basso (intorno al 25%). Modesto è il numero dei comuni che hanno, sia pure in debole misura, caratteristica di comune industrializzato : Cuneo (avvantaggiatosi dell'insediamento del nuovo stabilimento Michelin), Borgo San Dalmazzo, Dronero, Vernante.

Dell'area ecologica di Cuneo solo il Comune di Beinette, Borgo S. Dalmazzo, Boves, Dronero, Caraglio, Cervasca, Roccavione, Valdieri hanno un indice di industrializzazione (rapporto tra addetti alla industria e popolazione totale) maggiore di 0,30.Per gli ultimi quattro di questi comuni la industrializzazione si è verificata sopratutto nel periodo 1951-61 ed è dovuta prevalentemente allo sviluppo dell'area industriale di Cuneo. Se si considerano Comuni relativamente industrializzati (relativamente agli altri della provincia) quelli che hanno un indice di industrializzazione superiore a 0,20, ai comuni anzidetti si aggiungono i Comuni di Cuneo,Limone, Gaiola, Castelletto Stura, Vernante, Robilante, Chiusa Pesio, Villar S. Costanzo e Vinadio (tutti questi Comuni ad eccezione di Cuneo e di Chiusa hanno acquistato un certo rilievo di comuni industrializzati solo dopo il 1951) ed i piccoli comuni di Roccasparvera, Gaiola, Macra, Marmora, Sambuco.

Il processo di insufficiente sviluppo industriale della subregione cuneese si collega al meccanismo di sviluppo industriale in atto in Piemonte che tende a concentrare le principali attività nell'area di Torino e lungo gli assi Torino-Milano e Torino-Genova, e che ostacola una differenziazione della struttura industriale anche perchè non offre nuove prospettive di sviluppo ad alcuni settori industriali (certi comparti della chimica, del tessile, del-

l'industria alimentare).

Il problema dell'industrializzazione del Cuneese si colloca quindi nel contesto della politica industriale della regione che dovrà modificare l'attuale meccanismo di sviluppo. In parte ciò sarà possibile con gli interventi previsti dal Piano regionale, in parte ciò richiederà una nuova politica industriale che potrà trovare attuazione solo a livello nazionale.

Esiste peraltro un ostacolo alla industrializzazione, la cui permanenza è in gran parte da collegarsi al meccanismo in atto e la cui rimozione potrà favorire la nuova politica industriale consentendole di dare tutti i suoi frutti : la posizione marginale che occupa Cuneo.

Essa è dovuta non a ragioni geografiche ma ai sistemi attuali di comunicazione. Per la sua posizione geografica Cuneo potrebbe infatti diventare la cerniera tra la regione piemontese e la Francia meridionale. La mancanza di un sistema di comunicazioni efficienti con la Francia (che non può limitarsi al collegamento autostradale ma che deve comprendere un efficiente collegamento ferroviario), fa si che Cuneo rimanga in una posizione isolata, così da risentire della crescente polarizzazione che si sta sviluppando lungo gli archi Torino-Milano e Torino-Alessandria-Genova.

Le prospettive del futuro non immediato non sono quindi rosee.

Se questo processo di polarizzazione dovesse continuare non controllato, il processo di emigrazione dall'area cuneese potrebbe aggravarsi e mettere in crisi anche i concentramenti urbani oggi relativamente stabili. Questa tendenza potrebbe accentuarsi se la politica economica nazionale riuscisse a realizzare un efficiente sviluppo del Sud, suscettibile di determinare un rallentamento dell'emigrazione verso il Nord. (risultato questo che è da auspicarsi per più di un motivo).

C) I dati che indicano la intensificazione dello sviluppo del settore del terziario (commercio in particolare) non possono essere considerati sempre come indici favorevoli nella valutazione del processo di sviluppo. Lo sviluppo del terziario, rivelato dalla quota della popolazione attiva occupata in altre attività (che non sono quelle industriali e quelle agricole) ha un diverso significato a seconda del processo di sviluppo economico in cui si inserisce.

1) Nelle economie ad alto livello industriale esso è

il risultato del più intenso accrescimento della domanda di servizi rispetto alla domanda di beni industriali.

2) Nelle economie in decollo come è oggi il mezzogiorno, il formarsi di una piccola borghesia, gli ostacoli all'entrata nei settori industriali e le favorevoli aspettative circa i processi di urbanizzazione spiegano il rapido sviluppo delle attività commerciali.

3) Nelle regioni depresse (dove per diverse ragioni il processo di sviluppo industriale non riesce a procedere ad un ritmo adeguato) si determinano fenomeni di esodo. La popolazione addetta alle attività terziarie tende a rimanere accontentandosi di redditi ridotti (che si riflettono nella caduta dei valori dell'avviamento dei negozi che spesso vengono completamente annullati): la percentuale di popolazione attiva occupata nel terziario tende ad aumentare: questo rilievo statistico denuncia un andamento economico globale non certo positivo.

Per quanto riguarda Cuneo possiamo osservare:

a) l'aumento dell'indice di terziarizzazione che si verifica in alcuni comuni denuncia situazioni di tipo patologico. In particolare patologico appare il debole livello di attivizzazione delle unità del commercio al dettaglio, in Cuneo. La densità delle unità di questo tipo rispetto alla popolazione è infatti salita, essendo diminuito il numero di abitanti per esercizio dai 72 nel 1951 ai 61 al 1961; al 1967 si stima che questo indice sia sceso a 48 (Vedi Q. 2).

b) l'aumento dell'indice di terziarizzazione (soprattutto l'aumento dei servizi di distribuzione di prodotti non alimentari) che si è verificato in altri comuni (particolarmente in Cuneo) è dovuto alla crescente polarizzazione di questi comuni che si collega colla ridistribuzione della popolazione cui si è già fatto cenno.

D) La predestinazione di Cuneo ad area ecologica portante della regione sudoccidentale del Piemonte appare anche dalle indagini sulle comunicazioni che sono state effettuate e di cui si parla al quaderno 5.

Particolarmente intense appaiono le comunicazioni tra Cuneo ed i centri relativamente più importanti della subregione; Dronero, Saluzzo, Fossano, Mondovì e Limone.

Basta osservare i diagrammi del traffico per rendersi conto della struttura stellare che va già delineandosi e che vede al suo centro il capoluogo, Cuneo. Queste interrelazioni non assumono ancora modalità ed intensità tale da determinare una struttura di città regione: cioò è dovuto da un lato all'insufficiente sviluppo delle infrastrutture necessarie a conferire a Cuneo un ruolo regionale, dall'altro all'insufficiente sviluppo industriale che a sua volta è in gran parte dovuto alle deficenze nei sistemi di comunicazioni che impediscono a Cuneo di sfruttare le potenzialità che offre la sua posizione geografica.

Per risolvere questi problemi occorre che Cuneo diventi un centro polarizzante di tutta la subregione con qualche attività di polarizzazione, possibilmente di rilievo regionale.

Cuneo quindi si trova - se guardiamo ad un orizzonte sufficientemente esteso, quale si richiede per impostare validamente problemi di organizzazione del territorio - di fronte a due prospettive opposte.

La prospettiva che emerge dal processo spontaneo è il progressivo declassamento dell'intera subregione. Gran parte dell'agricoltura è allora destinata ad essere abbandonata. Cuneo potrà trovare un suo equilibrio socio demografico come città di interesse turistico e come Città residenziale (soprattutto per certe categorie come quella dei pensionati) ad un livello demografico non superiore e assai probabilmente inferiore a quello attuale.

Una efficiente programmazione regionale ed una adeguata pianificazione urbanistica potrà invece giustificare prospettive assai più favorevoli. La rimozione degli ostacoli all'industrializzazione dell'area, l'efficiente soluzione dei problemi dell'agricoltura, l'adeguata valorizzazione delle prospettive del turismo possono fare di Cuneo un centro polarizzante con effetti favorevoli sulle stesse prospettive di sviluppo economico dell'intero Piemonte di cui riuscirà facile il collegamento con i mercati europei.

Può essere allora possibile bloccare le tendenze alla emigrazione dalla subregione verso altre e annullare il saldo negativo dei movimenti pendolari.

## 2.3. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO

Interventi sono previsti dal piano regionale per avviare a soluzione i problemi dell'agricoltura. Lo sviluppo della zootecnica, la ricerca di possibili sviluppi della frutticoltura e la valorizzazione degli indirizzi tradizionali - soprattutto nelle zone di pianura - in imprese a dimensioni adeguate in grado di introdurre tecniche moderne potrà aumentare notevolmente la produttività del lavoro nel settore e garantire stabilità ad una sia pur ridotta occupazione.

La valorizzazione dell'agricoltura è un obiettivo essenziale nel processo di valorizzazione della zona. Se però ad esso non si accompagna uno sviluppo dell'attività industriale ed una valorizzazione delle possibilità turistiche non si potranno realizzare gli obiettivi di sviluppo economico della subregione.

### 2.3.1. LO SVILUPPO INDUSTRIALE E I SUOI RIFLESSI SULL'AREA DEL CUNEESE

Perchè le potenzialità che abbiamo indicato nel paragrafo precedente si realizzino occorre quindi che si intensifichi il processo di industrializzazione. Perchè la politica industriale che il piano regionale dovrà attuare dia tutti i suoi frutti appare opportuno:

a) creare infrastrutture in grado di fare di Cuneo un grande polo subregionale.

b) formare zone industriali attrezzate.

c) rimettere in funzione ad un livello adeguato di efficienza la linea Cuneo-Torino-Breil sur Roja-Nizza, con diramazione Breil sur Roja-Ventimiglia, con il ripristino dell'esercizio nel tratto Vievola-Breil sur Roja e sulla diramazione Breil sur Roja Ventimiglia, e con una riorganizzazione tecnologica dell'intero tracciato che consenta più elevate velocità. In tal modo si assicurerà nel contempo un efficiente collegamento tra Cuneo e Torino - necessario se si vuol realizzare il disegno della città regione piemontese in grado di opporsi all'alternativa altrimenti inevitabile della megalopoli padana - e rapide comunicazioni con la Francia, in particolare con la riviera dei fiori e la Costa Azzurra (attualmente il collegamento tra l'Europa occidentale e queste aree avviene attraverso Milano). Il traforo

del Ciriegia consentirà altresì uno sbocco sulla Costa Azzurra. I vantaggi di questo collegamento si faranno sentire sull'intero asse: Digione, Cuneo, Milano. Cuneo diventerà così un nodo di comunicazioni di rilevanza internazionale, che non avranno solo un significato turistico.

La più diffusa e la più intensa industrializzazione del Piemonte, che si renderà possibile grazie anche alla maggior industrializzazione di Cuneo, e i programmi di valorizzazione della Francia meridionale creano notevoli prospettive di traffico per il traforo del Ciriegia. Questa comunicazione apparirà sempre più complementare (piuttosto che competitiva) con quella del Frejus, destinata a facilitare i collegamenti del Piemonte con la Francia del sud est (Lione) e attraverso la stessa con l'area parigina. In verità i volumi del traffico che potrà svilupparsi attraverso i nuovi trafori appaiono in genere sempre sottostimati e cioè per il fatto che essi sono generalmente stimati sulla base dei dati passati e della convenienza di sostituire la nuova linea di comunicazione a vecchie linee. La creazione di nuove linee di comunicazione modificando le condizioni delle aree interessate ha effetti sullo sviluppo economico (particolarmente lo sviluppo industriale) non facili a prevedersi. Un esempio particolarmente illuminante: il traffico attraverso il traforo del Bianco è risultato più intenso di quanto previsto: inoltre, mentre nelle previsioni il traffico probabile appariva un traffico prevalentemente turistico, è risultato che il traffico industriale ha un rilievo particolarmente notevole.

Un importante contributo allo sviluppo della area di Cuneo verrà anche dal potenziamento della comunicazione del Tenda, soprattutto per i riflessi che essa, collegando Cuneo con la riviera dei fiori, avrà sul turismo. Non appare però che questa linea di comunicazione possa realizzare per una valorizzazione, in un contesto internazionale, di Cuneo, condizioni altrettanto valide quanto quelle che prospetta il traforo del Ciriegia, per cui la prima iniziativa non può concepirsi in alternativa a quest'ultima.

Questi tre ordini di interventi che si riflettono direttamente sul piano urbanistico di Cuneo non sono sufficienti perchè si realizzi un adeguato sviluppo industriale.

A tal fine occorre creare un organismo che coordini la politica di formazione delle infrastrutture con quella di sviluppo delle varie attività industriali, che stimoli tali sviluppi contribuendo alla formazione e allo sviluppo del capitale di rischio delle piccole imprese, che offra a tali imprese una adeguata assistenza tecnica soprattutto allo scopo di risolvere i loro problemi commerciali, facilitando a tal fine i necessari collegamenti ( è noto che nelle economie moderne, non sono tanto le economie di scala della produzione in senso stretto che ostacolano lo sviluppo delle piccole imprese, quanto i problemi di sviluppo delle vendite che solo a certi livelli di concentrazione possono essere validamente impostati e risolti).

Tale strumento è stato indicato dal piano regionale nell'Istituto Finanziario per lo sviluppo regionale (7).

Oltre a creare l'organo di intervento - e con esso - occorre sviluppare una strategia di sviluppo industriale che consenta di trarre il massimo vantaggio dall'impiego degli strumenti oggi disponibili che potranno essere potenziati nel futuro: gli incentivi (8).

La strategia di sviluppo dovrà puntare innanzitutto sulla migliore valorizzazione delle risorse locali, in particolare di quelle agricole.

Occorre però osservare che queste industrie hanno deboli effetti polarizzanti. Inoltre non sembra che anche nelle ipotesi più favorevoli lo sviluppo delle industrie che valorizzano prodotti locali (in particolare prodotti agricoli) sia sufficiente ad assicurare un cospicuo aumento della popolazione e ciò, soprattutto, perchè si tratta di industrie che si svilupperanno in molte regioni italiane e perchè esse non potranno trovare nei prodotti dell'agricoltura locale,per quanto essa potrà essere potenziata, le occasioni per sviluppi di dimensione tale da caratterizzare il processo di espansione dell'area.

## 2.3.2. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL TURISMO E I SUOI RIFLESSI SULL'AREA

Le potenzialità turistiche della regione sono notevoli sia per quanto riguarda il turismo settimanale sia per quanto concerne il turismo stagionale. Le prospettive di sviluppo sono elevate soprattutto per la Val Vermenagna, la Val Gesso e le valli del Monregalese.

Gli ostacoli principali sono rappresentati dalle comunicazioni con Torino e con il resto dell'Italia, che non incoraggiano certo l'afflusso verso queste aree di turisti di altre regioni, dalle inadeguate infrastrutture che si accompagnano a un livello insufficiente e a una cattiva distribuzione dei posti letto. Occorre procedere lungo entrambe le direzioni se si vuole creare le premesse per la valorizzazione delle potenzialità turistiche; la realizzazione di un adeguato sistema di trasporti e la creazione di infrastrutture opportunamente localizzate, in modo da favorire una adeguata offerta dei servizi turistici. Fortunatamente le principali iniziative in tema di comunicazione necessarie per la valorizzazione delle potenzialità turistiche sono le stesse che occorre promuovere per assicurare un adeguato sviluppo industriale: in particolare comunicazioni più efficienti con Torino e con la Francia.

Basti pensare che una valida realizzazione della linea ferroviaria Torino Cuneo Nizza può assicurare un collegamento con Torino in un'ora circa (le aree cuneesi risulteranno allora particolarmente favorite sia per il turismo di fine settimana che di quello stagionale per i torinesi) e con la riviera francese in poco più di un'ora (il che significa offrire ai turisti delle valli cuneesi la possibilità di recarsi al mare la mattina e ritornare per la sera).

Dobbiamo a questo punto osservare che queste nuove linee di comunicazione, così come le grandi infrastrutture cittadine, di cui si dirà, non si giustificano, in termini economici e con riguardo ad un periodo non troppo lungo, per i soli favorevoli effetti che possono avere sulle attività industriali. Solo il contemporaneo sviluppo del turismo, come appare possibile in base alle potenzialità dell'area e in relazione al ritmo crescente con cui si svilupperà la domanda di servizi turistici nella regione, potrà garantire in

un periodo non eccessivamente lungo, una adeguata redditività delle nuove vie di comunicazione e delle grandi infrastrutture.

E' opportuno osservare che nella misura in cui Cuneo saprà realizzare un efficiente sviluppo sia delle comunicazioni stradali che di quelle ferroviarie, la subregione di cui trattasi potrà risultare più conveniente delle altre sia per la localizzazione delle industrie che delle residenze turistiche. La crescente congestione del traffico stradale porterà infatti ad attribuire crescente importanza all'esistenza, accanto ad un sistema viario, di efficienti comunicazioni ferroviarie.

Più difficile appare l'impostazione e la soluzione del problema delle grandi infrastrutture necessarie per lo sviluppo del turismo.

Si debbono infatti affrontare due esigenze contrapposte: una prima esigenza: realizzare un'adeguata concentrazione delle infrastrutture quale è necessaria per realizzare delle organizzazioni territoriali in cui siano disponibili in misura adeguata quei servizi (sportivi, di ricreazione, culturali) che i turisti oggi richiedono. Una seconda esigenza: garantire la più ampia valorizzazione delle diffuse potenzialità turistiche della regione. La soluzione dei complessi problemi che queste esigenze comportano deve avvenire a due livelli, a livello di comprensorio turistico (vallata) e a livello di subregione.

E' difficile - in un ragionevole orizzonte temporale - provedere una concentrazione di infrastrutture sportive, ricreative e culturali nei singoli comprensori: gli investimenti necessari sono al di là delle possibilità della regione ed in genere dell'economia nazionale. Nè è pensabile - per ragioni economiche e sociali - di poter discriminare tra i diversi comprensori. Per molte infrastrutture quindi il problema dovrà essere posto a livello di subregione. Questa impostazione è facilitata dalla posizione di Cuneo e dalla naturale gravitazione verso questa città della maggior parte dei comprensori turistici.

Occorre quindi concentrare in Cuneo servizi culturali, sportivi e ricreativi per tutta la regione e stabilire delle linee di comunicazione rapide tra questo centro socio-culturale e i vari comprensori turistici.

In tal modo è possibile integrare i singoli comprensori turistici in un sistema che, mentre assicura a vaste aree (in pratica, l'intero arco montano circostante Cuneo) la possibilità di accedere ai servizi di cui si parla, è in grado di evitare i fenomeni di congestione che potranno avere riflessi negativi sulle prospettive turistiche di altre aree (si pensi a molti tratti della nostra riviera), soprattutto se lo sviluppo dei trasporti aerei renderà facilmente accessibili le aree turistiche di altri paesi e di altri continenti.

La concentrazione delle grandi infrastrutture a Cuneo faciliterà non solo la soluzione dei problemi del turismo ma anche di quelli dello sviluppo industriale. Abbiamo più volte osservato che solo la creazione di un grande polo subregionale può assicurare una adeguata valorizzazione delle risorse economiche dell'area. Il grande polo si caratterizza non solo (e nel contesto della città regione non tanto) per la dimensione della popolazione ma anche (e soprattutto) per la qualità e la quantità dei servizi commerciali, finanziari, culturali, sportivi, ricreativi che è in grado di offrire.

Non è inopportuno ricordare che la creazione di un grande polo subregionale a Cuneo non esclude che altri centri della zona possano ospitare attività di rilevanza regionale. Tuttavia le attività e le attrezzature da prevedersi nel polo Cuneese devono essere tali da assicurare, nel polo stesso, l'integrazione di una gamma abbastanza variata dei servizi fondamentali richiesti nell'area. Tra questi emergono :

- gli impianti sportivi e del verde (il parco, gli stadi ecc.) per lo spettacolo, lo sport, lo svago, il tempo libero in genere
- le attrezzature per il tempo libero e la cultura in senso lato, che, oltre a quelle presenti e da rivitalizzare nel Centro Storico, potranno opportunamente svilupparsi sull'altopiano in rapporto anche ai nuovi poli per l'istruzione, tra cui il previsto centro universitario
- le attrezzature ricettive, ospedaliere e termali, che possono dar luogo, sull'altopiano ancor libero, ad altrettanti complessi organicamente strutturati e collegati.

Accanto a questi servizi - di diretto interesse per il turismo - il polo Cuneese - in quanto polo socio-culturale di rilevanza subregionale, dovrà compiutamente caratterizzarsi sia attraverso le attività amministrative, direzionali (il nuovo centro direzionale subregionale) e commerciali (la ulteriore qualificazione del centro, e la formazione di strutture commerciali moderne) sia attraverso la valorizzazione, con appropriate strutture, della funzione di nodo di interscambio che gli deriva dalla convergenza delle linee commerciali e di interessi turistici ed economici di tutta l'area.

### 2.3.3. UNA POLITICA ORGANICA DI SVILUPPO CONDIZIONE NECESSARIA PER LO SVILUPPO DELL'AREA

Le considerazioni che abbiamo svolto sui problemi della industrializzazione e della valorizzazione delle possibilità turistiche bastano a dimostrare come la politica di sviluppo economico dell'area debba essere concepita in modo organico.

Solo la contemporanea impostazione dei vari problemi e la loro razionale soluzione nel tempo e nello spazio può garantire il mutamento delle tendenze in corso che altrimenti potrebbero accentuarsi nel futuro.

La politica di sviluppo presenta non poche incertezze. Il suo risultato dipende non solo dalle iniziative che si possono prendere a livello locale, ma anche da quelle che si prenderanno a livello regionale e a livello nazionale. Questa considerazione accentua la necessità di concepire un piano urbanistico abbastanza flessibile, necessità che è già stata illustrata nel par. 2.1.2.

A tal fine occorre:

- realizzare uno sviluppo urbanistico il più articolato possibile, come quello per sviluppi lineari proposto dal piano, evitando l'attuale tendenza allo sviluppo eccessivo e alla espansione della città a macchia d'olio.
- concepire le zone industriali in modo che esse siano suscettibili di espansione senza che ciò determini la dispersione degli impianti e la compromissione indiscriminata del territorio.

Le zone industriali configurate nel piano sono infatti suscettibili di progressiva valorizzazione senza che ciò comporti delle infrastrutture scarsamente utilizzate o delle modificazioni della organizzazione del territorio che siano negative da un punto di vista economico ed urbanistico.

## 2.4. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO ECONOMICO E DEMOGRAGICO DELL'AREA

Per valutare le prospettive di sviluppo di Cuneo è bene richiamare alcuni dati sullo sviluppo dell'area ecologica.

### 2.4.1. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'AREA ECOLOGICA

In verità l'unità più piccola per la quale si possono fare ragionevoli previsioni economiche è l'area ecologica. All'area ecologica abbiamo fatto più volte riferimento in quanto è soprattutto in relazione al suo sviluppo che si determina la capacità di polarizzazione di Cuneo. Occorre dire che vale anche la relazione opposta: tanto più Cuneo riuscirà a realizzare la sua potenzialità di grande polo subregionale tanto migliori diventeranno le prospettive di sviluppo dell'area. Non si può purtroppo ignorare una relazione peculiare che potrebbe stabilirsi tra sviluppo della subregione e sviluppo dell'area ecologica di Cuneo. Se lo sviluppo della subregione sarà inferiore a quello prospettato dal piano l'esodo dai comuni della area verso Cuneo potrà accentuarsi: si potrà verificare allora un aumentato effetto di polarizzazione di Cuneo sull'area che non riflette un rafforzamento delle prospettive di sviluppo della subregione ma fenomeni di tipo opposto.

Le analisi svolte dall'IRES per il piano di sviluppo prospettavano al 1970 per l'area ecologica di Cuneo una popolazione residente di 145.500 unità. La popolazione al 1963 risultava di 139.900: si prevedeva pertanto uno sviluppo annuo dello 0,58%. La stima della popolazione al 1970 risultante dai movimenti spontanei in atto si stimava in 143.700 unità con un saggio di sviluppo (dello 0,42%) solo lievemente inferiore a quello previsto dal piano. Ed invero gli interventi del piano non potranno svolgere tutta la loro efficacia in un orizzonte temporale così limitato. Al 1966 la popolazione è risultata di 142.500 unità: essa è aumentata dal 1966 ad un saggio dello 0,66% superiore allo stesso saggio previsto dal piano. Cioò è forse il risultato congiunto di tre ordini di fattori:

a) un discreto sviluppo industriale che ha avuto luogo anche se a ritmi inferiori a quelli previsti dal piano;

b) una più elevata disoccupazione frizionale e un più contenuto aumento del grado di attivizzazione della popolazione;

c) una minore attrazione della area di Torino dovuta alle note vicende congiunturali di questi anni.

Per quanto riguarda l'occupazione nell'agricoltura - che il piano prevedeva nel 1970 in 19.800 unità rispetto alle 24.800 unità del 1963 (il 42,5% della forza occupata) - si può osservare che essa è rimasta a elevati livelli nel 1967.

Essa era infatti a quella data di 24.500 unità. Come abbiamo già osservato l'esodo dall'agricoltura è proceduto con minore rapidità del previsto.

L'occupazione industriale secondo le previsioni del piano dovrebbe passare dalla 15.700 unità del 1963 alle 20.800 unità nel 1970 con un incremento di circa il 4% più elevato di quello che manifestano le tendenze spontanee. Al 1966 la occupazione risultava di 17.670 unità con un aumento di circa il 3,3%.

## 2.4.2. LE PROSPETTIVE DEMOGRAFICHE PER LA CITTA' DI CUNEO

Le incertezze sui probabili sviluppi dell'area ecologica, che dipendono in notevole parte, oltre che dalle prospettive di sviluppo del PIemonte, anche dalla possibilità di realizzare con una opportuna politica di programmazione una adeguata valorizzazione della subregione in cui essa si colloca, e le complesse interazioni che possono stabilirsi tra sviluppo dell'area ecologica e sviluppo della città di Cuneo, rendono difficili delle previsioni demografiche.

Si può però individuare una fascia di valori ragionevoli ed entro la stessa un valore che si ritiene il più probabile.

In questo secolo Cuneo ha registrato una continua espansione demografica ad eccezione del periodo '31-'36 (vedi Tab. 1).

Dal 1951 al 1961 è cresciuta ad un saggio annuo di 1,37%, dal 1961 al 1968 il saggio è aumentato all'1,9% (mediamente nel periodo '51 - '61 è stato dell'1,6%). Se continua il trend '61 - '68 la Città di Cuneo avrà nel 1980 circa 66.000 abitanti. Se il saggio di crescita sarà dell'1,6% la popolazione a Cuneo sarà nel 1980 di circa 63.000 abitanti.

Abbiamo riferito le previsioni al 1980 in quanto le previsioni demografiche che fanno di supporto ad un piano regolatore dovrebbero abbracciare un periodo di circa 15 anni. Il livello minimo ragionevole non è inferiore a questa cifra. Come abbiamo già osservato nell'ipotesi pessimistica che non si abbia un adeguato sviluppo della subregione la capacità di polarizzazione di Cuneo sull'area circostante potrebbe aumentare. Il limite minimo ragionevole si potrebbe quindi stabilire sui 65 mila abitanti. Un'altra stima si può produrre dividendo i comuni in tre categorie :

a) Cuneo e Borgo S. Dalmazzo, che costituiscono un'unità per le strette connessioni stabilite dalla industrializzazione degli ultimi anni.

   Per questi comuni appare ragionevole supporre che continui, almeno, lo sviluppo verificatosi negli anni più recenti;

b) altri Comuni industrializzati per i quali negli anni recenti si è avuto un esodo contenuto che si può supporre possa essere bloccato;

c) i comuni non industrializzati per i quali è giustificabile, comunque, una ipotesi di diminuzione a saggi costanti della popolazione.

Il quadro sotto riportato ci dà le stime della popolazione sulla base delle ipotesi anzidette per i tre gruppi di comuni :

| | pop.1951 | pop.1961 | pop.1966 | var% | p.1980 |
|---|---|---|---|---|---|
| a) Cuneo e Borgo S. Dalmazzo | 45.584 | 52.421 | 58.240 | +28% | 78.000 |
| b) altri Comuni industrializzati | 54.887 | 50.847 | 50.722 | - 8% | 50.000 |
| c) Comuni non industrializzati | 43.021 | 36.031 | 33.916 | -21% | 27.000 |
| TOTALI | 143.492 | 139.299 | 142.478 | | 155.000 |

La popolazione di Cuneo ha rappresentato nel 1951 il 27,7% della popolazione dell'area, nel 1961 il 33%, nel 1966 il 35,8%. Nel 1980 essa rappresenterà non meno del 43% e verosimilmente non più del 60%. Sulla base di questi dati la popolazione si può quindi stimare tra le 65 mila unità e le 90 mila unità.

Nella determinazione di queste stime si sono escluse le situazioni estreme :

a) di un crollo demografico a causa di una rafforzata polarizzazione di Torino nell'ipotesi della formazione di una grande megalopoli e nella accentuazione di certi fenomeni socioeconomici;

b) della formazione di una grande area industriale con notevole rilievo europeo; ipotesi che, anche se non si possono del tutto escludere, appaiono in verità assai improbabili.

## NOTE DEL CAPITOLO II

(1) Si veda Unione Regione Prov. Piemontesi, Studio per gli insediamenti universitari in Piemonte (IRES) - Torino 1968 -

(2) Si veda l'allegato II^: "Previsione di spesa" -

(3) Unione Regionale delle Province Piemontesi, Linee per l'organizzazione del territorio della regione, studi IRES per il Piano di Sviluppo, n. 19.1968. pagg. 149 e segg.

(4) L'area ecologica di Cuneo è costituita dai comuni di Acceglio, Aisone, Argentera, Beinette, Bernezzo, Borgo S. Dalmazzo, Boves, Busca, Canosio, Caraglio, Cartignano, Castelletto Stura, Celle di Macra, Centallo, Cervasca, Chiusa Pesio, Cuneo, Demonte, Dronero, Entracque, Gaiola, Limone Piemonte, Macra, Margarita, Marmora, Moiola, Montanera, Montemale di Cuneo, Monterosso Grana, Morozzo, Peveragno, Pietraporzio, Pradleves, Prazzo, Rittana, Roaschia, Robilante, Roccavione, Roccabruna, Roccasparvera, Sambuco, San Benigno, Macra, Stroppo, Tarantasca, Valdieri, Valgrana, Valloriate, Vernante, Vignolo, Villar S. Costanzo, Vinadio.

(5) Unione Regionale delle Prov. Piemontesi, op. cit. pagg. 263 e segg.

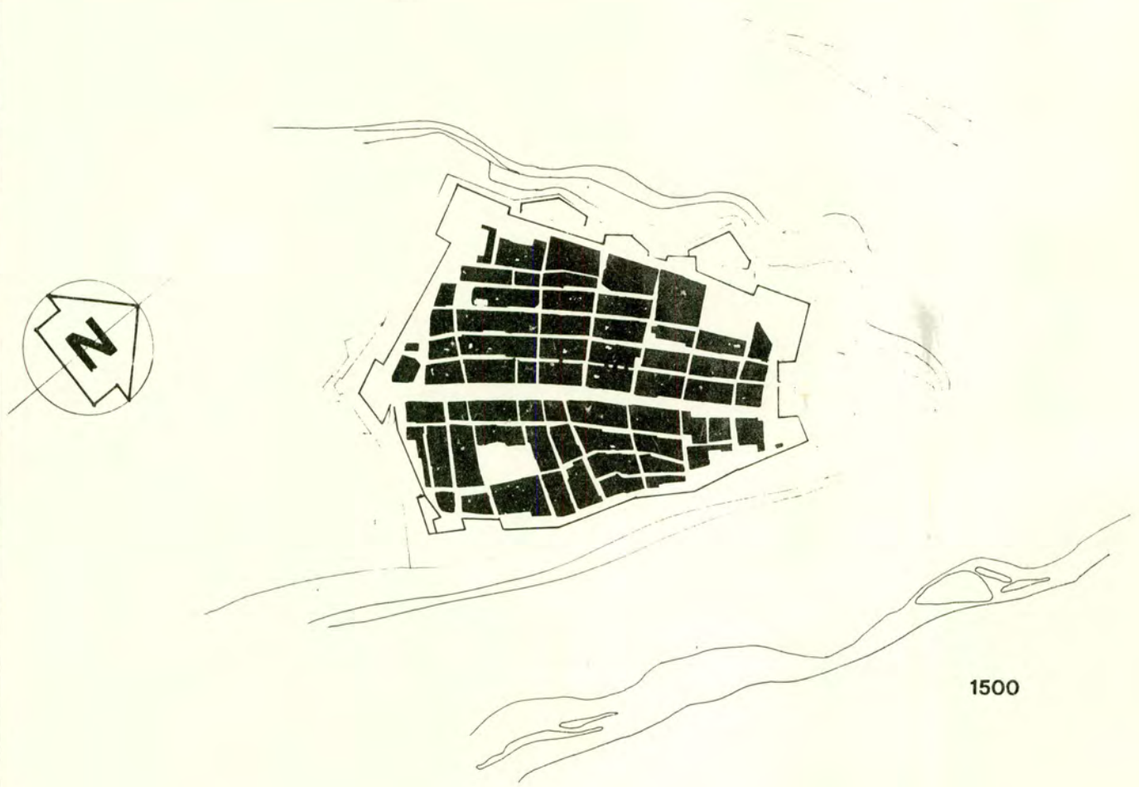
(6) Unione Regionale delle Prov. Piemontesi, op. cit. pagg. 358 e segg. e pagg. 149 e segg.

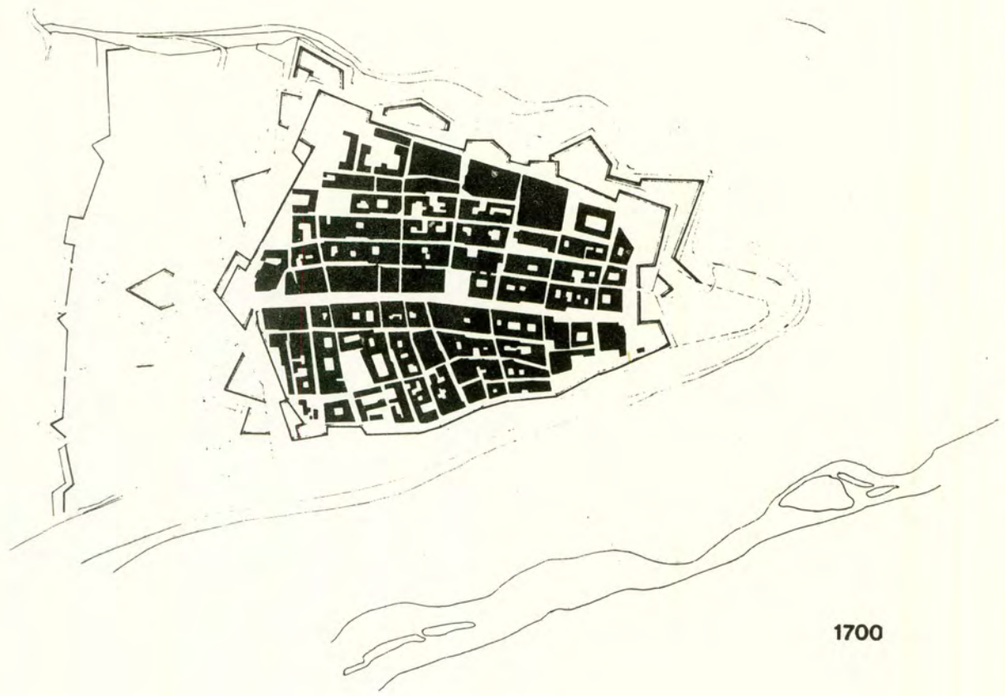
(7) Si veda : Unione Regionale delle Prov. Piemontesi, rapporto dell'IRES per il Piano di sviluppo del Piemonte Torino 1967 pag. 422 e segg.

(8) Ricordiamo in particolare quelli stabiliti con la recente Legge sulle aree depresse del Centro Nord -

# CAPITOLO 3°

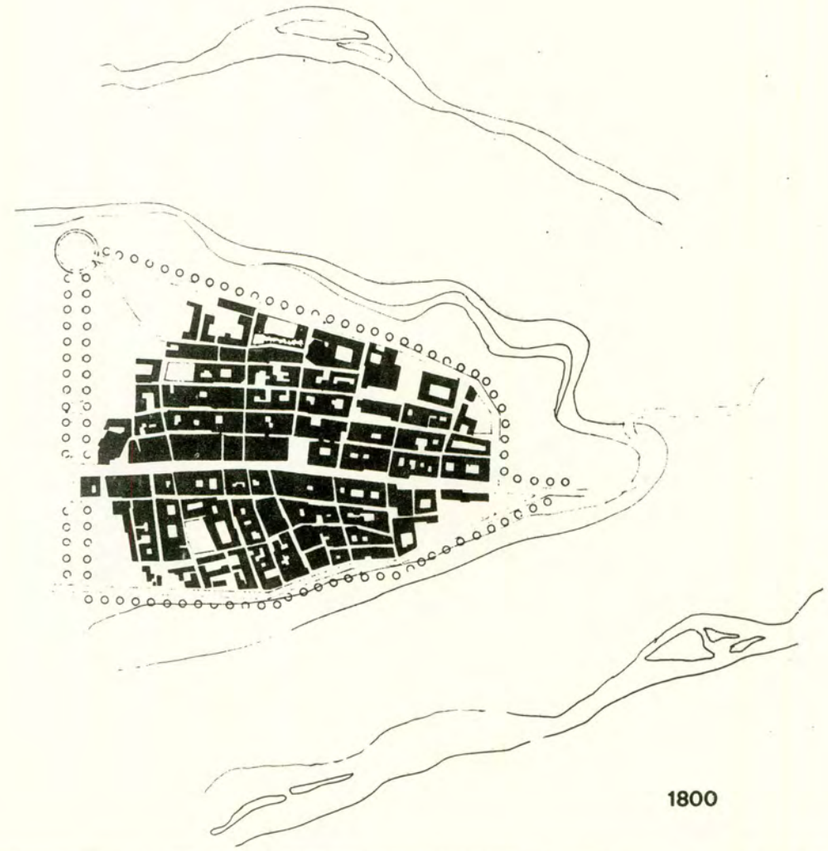
# TAV. h.o - SINTESI DELLO SVILUPPO STORICO DI CUNEO









# CAPITOLO TERZO

## L'IMPOSTAZIONE DEL DISEGNO GENERALE

### 3.1. PREMESSE STORICO-GEOGRAFICHE-MORFOLOGICHE :

L'origine di Cuneo, libero Comune, è chiaramente denunciata dall'assenza di riferimenti monocentrici nell'impianto urbanistico originale.

Ad una specifica caratterizzazione rappresentativa di tipo mono o diarchico sfugge anche negli sviluppi successivi, articolando semmai l'impianto distributivo in dimensione via via verificata con le funzioni o successivi riferimenti esterni.

Non fu mai sede di autorità feudale anche durante i periodi di dominazione dei Saluzzo (fino al 1198), Angioina (1259) e poi ancora dei Saluzzo, Visconti, Angioina e finalmente dei Savoia (1382); ma piuttosto roccaforte e centro di interessi chiave per il dominio del Piemonte Sud-Occidentale; i sette Assedi (1542,1556,1639,1641, 1691,1744,1789), con le documentazioni cartografiche ed illustrative tramandateci forniscono una testimonianza degli sviluppi (del resto assai poco significativi),dell'aggregato urbano (v. tav. - 0).

Gli assedi provano da un lato la vitalità di aspirazione all'indipendenza di una popolazione etereogeneamente integratasi (1158 dal Sud e 1392 dai Ducati Milanesi) con alterni motivi di interessi difensivi e di nuovi avvii ad attività commerciali, d'altro lato testimoniano l'interesse che i potenti dell'epoca annettevano al possesso di questa tenace roccaforte.

La struttura ed il profilo della Città, consolidatasi durante la dominazione Angioina e Viscontea (periodi cui paiono corrispondere i momenti di maggiore prosperità economica) non mutano di molto nei secoli XV - XVI e XVII. La costruzione della Cittadella sullo spalto di testa della Città, non costituisce elemento caratterizzante dell'impianto urbanistico; distrutta negli assedi del 600 non viene più ricostruita. Il recinto di fortificazioni si estende nel 700 dilatando lo spazio definito dai 5 grandi bastioni, acquisendo nuovi attestamenti difensivi lungo la Stura prima e lungo il Gesso poi e modificando i profili di tali rive già "rupi inaccessibili".

Le tecniche balistiche del 700 impongono una potenziamento degli attestamenti sull'altopiano con fossi, spalti, mura e fortini ubicati fin in corrispondenza dello attuale viadotto Soleri.

Si tale porzione d'altopiano la successione degli interventi difensivi impedisce qualsiasi consolidamento di struttura agricola o residenziale "extra moenia".

Nel giugno del 1800 Napoleone decreta lo smantellamento delle fortificazioni ed i terreni prossimi alla città divengono primo oggetto dei piani di ingrandimento; il prolungamento della via Maestra come percorso alberato legato ai riferimenti esterni (ponti) e perimetrali (rive Gesso e Stura) ed il conseguente riferimento della strada per Castagnaretta con il nuovo tracciato costituiscono il logico primo pretesto di tali piani (1802 ad opera dei Francesi, 1829 dell'Ing. Serra, 1832 dell'Arch.Perno, 1835 del Brunati, 1848, ecc.).

Il progetto dell'attuale Piazza Galimberti del Brunati ed i successivi interventi ripropongono una dimensione planimetrica che si accresce contemporaneamente a progressivi ingigantimenti volumetrici, con una successione tipologica che intende fondere l'immagine globale, significatamente quella architettonica, con la definizione regolamentare tipica del barocco torinese. Nasce la "Commissione di pubblico ornato" nel 1835; accettata una disciplina formale legata a valori parametrici, l'immagine delle modificazioni ne risulta conseguente ed al di là di memorizzazioni tipologiche manca una significazione morfologica che denunci la convergenza intenzionata delle trasformazioni tecnologiche e sociali intraprese.

Le abbattute fortificazioni divengono a loro volta supporto materiale di una vicenda vegetale iniziata con l'impianto di viali perimetrali e di giardini a dirupi, si ricrea una collaborazione aperta nell'immagine della città tra preesistenza artificiale ed arredo vegetale.

Metà 800 : alle previsioni di ingrandimento della Città si accompagnano potenziamenti dei collegamenti. Prima i ponti sullo Stura (1851) e sul Gesso (1856). Nel '54 è completata la ferrovia Torino-Cuneo; solo nel '70 entra in funzione la prima stazione di Cuneo-Gesso mentre vengono istituendosi tratti di tranvie a vapore per Dronero (1879), Saluzzo (1880), Borgo S. Dalmazzo (1878), collegamenti sostituiti poi da ferrovia con Saluzzo (1892) e già prima con Mondovì (1875). Con l'apertura dei primi tronchi nel l'87 e nel 900 si inizia la costruzione della Cuneo-Nizza inaugurata poi nel 928. E' del '33 l'inaugurazione della sede viabile del viadotto Soleri mentre la sede ferroviaria e la nuova Stazione entrano in funzione nel '37 (iniziata nel 1913).

Il viadotto Soleri è pertanto l'ultimo rilevante intervento urbanistico prima dell'espansione di insediamenti residenziali ed industriali del dopo guerra.

L'impianto viario di attestamento alla Città non aveva d'altra parte subito innovazioni rispetto ai riferimenti dei ponti ottocenteschi; i percorsi sull'altopiano sono rimasti, fino al Piano Regolatore del '50 quelli riscontrabili nelle mappe di fine 700 : un percorso tortuoso centrale verso S. Rocco (poi rettificato dai primi piani

di ingrandimento dell'800) sul quale si affacciavano vil le residenziali con parchi; il percorso lungo Gesso che lambiva il Santuario della Madonna degli Angeli, il cui collegamento con Cuneo fu attrezzato a viale di passeggio fin dai primi anni dell'800; il percorso secondario sugli spalti prospicienti la Stura (strada vicinale antica di Demonte) poi occupato in parte dalla nuova sede ferroviaria.

I piani del 900 - Un primo piano del primo 900 era limitato a Sud da una normale al Corso Nizza in corrispondenza della Torre Bonada Inferiore; ad Ovest dal prolungamento dell'attuale Via Bassignano; ad Est da un prolungamento a spezzata dell'attuale Corso Solaro, che risulta qui già come tracciato in progetto.

Il piano prevede una utilizzazione a lotti di isolati su tutto il territorio compreso fra i limiti citati con talune previsioni innovative di rilievo : il nuovo giardino pubblico sul lungo-Gesso, i tracciati di Corso Dante con risvolto porticato sul lato Nord fino al Viale Angeli ed alla Via Bassignano; un tracciato simile a quello dell'attuale Corso Giolitti con Piazza assiale al Corso Nizza in corrispondenza dell'attuale Via S. Santarosa con risvolti porticati simili a quelli attuali poi con la variante del 1913.

Altri tracciati di minor rilievo, rotonde o piazzette ricavate su lotti del citato reticolo, furono solo in parte rispettate ma costituirono un'impronta sostanziale della nuova espansione.

La citata variante del 1913, in funzione dell'ubicazione scelta per la nuova Stazione Ferroviaria sull'area dell'ex Tiro a segno, prevedeva l'attuale rotonda con collegamenti di viali alberati e porticati a raggiera; sono l'attuale Corso Giolitti con prosecuzione fino al Viale Angeli, senza previsione di quella che sarà Piazza Europa all'incrocio con il Corso Nizza, ma con una proposta di piazze a Sud del Corso stesso in corrispondenza dell'attuale Via Sella e Boggio.

Il rondò della stazione risulta poi collegato in tale variante con la diagonale porticata al Corso Nizza, in corrispondenza dell'attuale Via Vittorio Amedeo; residuo di tale previsione il tratto della Via S. Pellico; risultano pure in tracciato i Corsi 24 Maggio e 4 Novembre ed uno tendente a S. Rocco biforcato in corrispondenza dell'innesto dell'attuale Corso Monviso.

Si viene frattanto delineando l'utilizzazione del viadotto ferroviario come sede stradale ed i successivi interventi di piano, che precedono quelli posteriori al piano Guidi del '50, registrano questa nuova importante realtà con conseguente eliminazione dei tracciati a

raggera convergenti alla stazione, per una più uniforme coerenza del già impostato reticolo ortogonale.

Piano Guidi - 1959 - E' opportuno sinteticamente annotare le previsioni originali di maggior rilievo :

a) Lo schema viabile prevede due biforcazioni dell'attuale statale per Borgo S. Dalmazzo in corrispondenza del nucleo S. Rocco; a monte con innesto sul prolungamento del Corso Monviso, a valle sul prolungamento della Via Tornaforte.

b) Tali assi per "traffico pesante" costituiscono nello schema generale del piano, assi di servizio in alternativa ai tracciati del Corso Nizza, lambendo sui due lati i due nuovi grandi quartieri di levante e di ponente, costituenti le zone di ampliamento sull'altipiano.

c) I limiti di tali zone (di circa 1.400.000 mq. utilizzabili, con esclusione della Caserma lungo il Corso Nizza e dei padiglioni dell'Ospedale Infettivo) sono individuati nella porzione dell'altopiano compresa fra il Corso Giolitti e la Via Riberi. Baricentricamente ai due settori individuati a sinistra ed a destra del Corso Nizza, era prevista un'area costituente il "centro di quartiere" comprendente Chiese, Scuola, Mercato ed altri edifici di uso collettivo.

   I due centri risultano, trasversalmente al Corso Nizza, collegati con percorsi, porticati, pretesti di riferimento di assi viabili di maggiore ampiezza.

d) Il nuovo centro politico-amministrativo, indicato sull'attuale P. Europa riprende ed integra i vecchi allineamenti del Piano del '13. Un nuovo centro Ospedaliero ed una nuova zona militare ai margini del piano di ampliamento completano le previsioni di attrezzature sull'altopiano.

e) Zone di rispetto esterne all'altopiano comprendenti lo alveo dei Torrenti Gesso e Stura, con estensione di quest'ultima verso le Ville Tornaforte e Destefanis di Madonna dell'Olmo.

f) Individuazione dei nuclei esterni di ville con parchi e precisamente a Madonna dell'Olmo le Ville Tornaforte e Ricci-Destefanis, al Passatore, Villa Verdum, in S. Pietro del Gallo Villa Chiesa, a Spinetta Ville Asinari di Bernezzo e Pansa, a Madonna degli Angeli Villa Castelmagno ed a S. Rocco Ville Paglieris e Soleri.

g) Grande zona industriale appoggiata alla provinciale Saluzzo-Cuneo in corrispondenza dello Stabilimento Celdit di oltre 3.000.000 di mq.

h) Una zona a parco attrezzato al Martinetto di fronte al viadotto Soleri ed adiacente la previsione di un nuovo Cimitero.

Il Piano Guidi portato in approvazione nel primo dopoguerra risente in realtà del clima politico-culturale dei decenni precedenti, pur contenendo elementi di caratterizzante e significativa innovazione.

Successive varianti proposte e definite dall'Amministrazione Comunale riproposero in diversi momenti e circostanze soluzioni a problemi particolari con una sostanziale immutabilità dei termini e dei presupposti di impostazione.

Il dimensionamento del Piano, previsto per un aumento di 20.000 abitanti in cinquant'anni, si è di fatto rivelato superato dagli incrementi demografici ed industriali;condizione negativa è stata la stessa regolamentazione edilizia, inizialmente prevista anche se in parte successivamente modificata; fattori storici non trascurabili in sede di revisione dello strumento urbanistico e di impostazione critica dei nuovi indirizzi di espansione della Città.

Centro Storico - Il nucleo antico della Città (preesistente all'abbattimento delle fortificazioni) per il suo carattere di chiara, significante individualità storica e morfologica rappresenta, al di là delle modificazioni del paesaggio operate nei secoli, il documento urbanistico e culturale più coerente al supporto geografico.

Esso conserva caratteri originali tali da meritare,unitamente ad attenta conservazione, una forte carica di rivalutazione. Pur rinviando al Piano Particolareggiato un più approfondito esame storico e filologico dei tessuti che consentono di orientare le scelte operative e le valutazioni critiche per gli interventi, è opportuno ricordare che, seppure in prospettiva di conservazione, non dovranno mancare responsabili interventi di riqualificazione e rivitalizzazione di tradizionali funzioni.

Interventi conseguenti al Piano del 1802 e del Piano Guidi hanno in più parti alterato volto e tessuti originali, lasciando però largamente intatti i complessi ambientali caratteristici.

Questi, unitamente ai punti di fruizione estetica dallo esterno costituiscono cardini fondamentali per una riconsiderazione dei valori morfologici.

Le recenti espansioni sull'altopiano, diluite e scarsamente controllate, hanno contribuito non poco ad alterare i rapporti tra il nucleo originale ed il suo intorno geografico; rapporto che il piano si propone di controllare e di condizionare al di là di scelte e linee strategiche di espansione fuori dell'altopiano, indicate nella Carta Programmatica.

Scelte quanto mai necessarie, in presenza di sfaldamenti notevoli dei tessuti dei nuclei frazionali, taluni sotto

incalzante pressione di insediamenti industriali; altri partecipi d'una evoluzione del rapporto città-campagna del comprensorio cuneese (vedi Tav. e-I, e-2, e-3).

Le considerazioni fin qui esposte ed il quadro socio-economico del precedente Cap. 2, colgono in effetti, singolari momenti della situazione storico-geografica cuneese.

Il rapporto storico di Cuneo col territorio circostante è da tempo in crisi,e la sua ulteriore evoluzione dipende largamente dalle modificazioni geografiche che vanno maturando a scala regionale e interregionale.

Esse riguardano in primo luogo la struttura delle comunicazioni.

La barriera costituita dall'arco montano cui Cuneo è addossata, in posizione notevolmente eccentrica rispetto all'intera regione e allo stesso territorio della sua vasta provincia, ha certamente influito in modo decisivo sul progressivo isolamento di Cuneo. Questa influenza continuerà a farsi sentire anche col completamento delle strutture di sostegno del "sistema padano" (v. Tav.d-2, d-3);

- l'arco di sostegno che da Milano a Torino si protende fino a Fossano-Mondovì;
- l'asse di sostegno Torino-Piacenza.

Rispetto a queste due fondamentali linee di riferimento per la pianura padana, si conferma la relativa eccentricità cuneese (ed il rischio connesso, di quella tendenza alla megalopoli padana e della devitalizzazione delle fascie periferiche, cui si è già accennato).

Ma la posizione di Cuneo potrebbe radicalmente mutare in rapporto ad altri interventi strutturali :

- la formazione dell'asse diagonale Milano-Marsiglia (attraverso Casale-Asti-Cuneo-Traforo Ciriegia), linea di riferimento della comunicazione dell'area padana con l'area del Rodano e con i porti francesi.
- il rafforzamento della linea di collegamenti Nord-Sud, da Torino (ed i valichi Nord verso l'Europa continentale ) alla Riviera dei Fiori ed alla Costa Azzurra.
- una efficiente saldatura dell'area cuneese con la direttrice Piemonte-Porto Ligure (in particolare Torino-Fossano-Savona).

E' il caso di osservare come quest'ultimo punto si situi in una prospettiva di equilibratura di tutto il sistema dei collegamenti del "porto ligure" (Genova-Voltri-Savona-Vado) con le grandi aree metropolitane e, più in generale, con l'intera Europa continentale, in alternativa alla crescente polarizzazione dell'asta Nord-Sud (Genova-Sempione) coi conseguenti fenomeni di congestione. In questa prospettiva (affacciata dal Piano di sviluppo della Liguria)

che ovviamente comporta un decisivo miglioramento della Fossano-Savona (sia su strada che su ferrovia), prende rilievo il duplice collegamento dell'area cuneese in Fossano ed in Mondovì; e non è trascurabile l'interesse della prosecuzione verso il Colle della Maddalena, per la sua posizione intermedia tra il Frejus ed il Ciriegia.

Nell'insieme, le tre grandi linee di attraversamento dello arco montano qui ricordate sono suscettibili di conferire a Cuneo quel valore di "cerniera" di cui è sottolineata l'importanza per lo sviluppo socio-economico cuneese.

Si profila inoltre una organizzazione del sistema ligure-padano, in cui assume rilievo la fascia turistico-montana che si sviluppa dal Sesia fino oltre Cuneo come fascia di preminenti utilizzazioni turistiche e per il tempo libero: è la linea pedemontana che la delimita, da Borgomanero a Biella, a Ivrea, a Pinerolo, a Saluzzo, Cuneo e Mondovì.

Lungo questa linea, Cuneo, si presenta come un punto focale per le sue caratteristiche naturali (vedi specchietto ab.2), la naturale convergenza di rilevanti e molteplici interessi turistici e la possibilità di ospitare ampie e notevoli attrezzature per il tempo libero.

In rapporto alle qui accennate modificazioni della "geografia" cuneese, assumono speciale significato i seguenti interventi sulla struttura delle comunicazioni cuneesi:

a) la superstrada verso il Traforo del Ciriegia;

b) la ristrutturazione della S.S.n.20 per il traforo di Tenda (con eventuale nuova galleria a quota più bassa). Insieme alla precedente essa comporta in particolare una nuova tangenziale che attraversi in modo fluido e scorrevole tutta la fascia di incipiente conurbazione da Madonna dell'Olmo fino oltre Borgo S.Dalmazzo-Roccavione;

c) il ripristino della Cuneo-Nizza nella prospettiva di un miglioramento della linea Torino-Nizza (Riviera dei Fiori);

d) collegamenti diretti (superstrade) con la direttrice Torino-Savona sia a Fossano (verso Nord) sia a Mondovì (verso Sud);

e) la riorganizzazione (colle strutture viarie e coi collegamenti rapidi con servizi pubblici) delle diramazioni turistico-comprensoriali :

   - Verso Saluzzo (e la Val Varaita);
   - Verso Dronero (e la Val Macra);
   - Verso Demonte (e la Valle Stura);

- verso Valdieri (e la Valle Gesso);
- verso Limone ( e la Valle Vermenagna);
- verso Chiusa Pesio (e la Valle Pesio).

Su queste basi si può precisare, nelle sue specificazioni geografiche, l'ipotesi di riferimento territoriale assunta per il P.R.G. di Cuneo, che si evince dal quadro socio-economico di cui al Cap. 2 (v. Tav.d-I).

# TAV. d2 - IL SISTEMA LIGURE-PADANO -

SISTEMA PADANO

ASSI DI COLLEGAMENTO

IDEM PROPOSTO

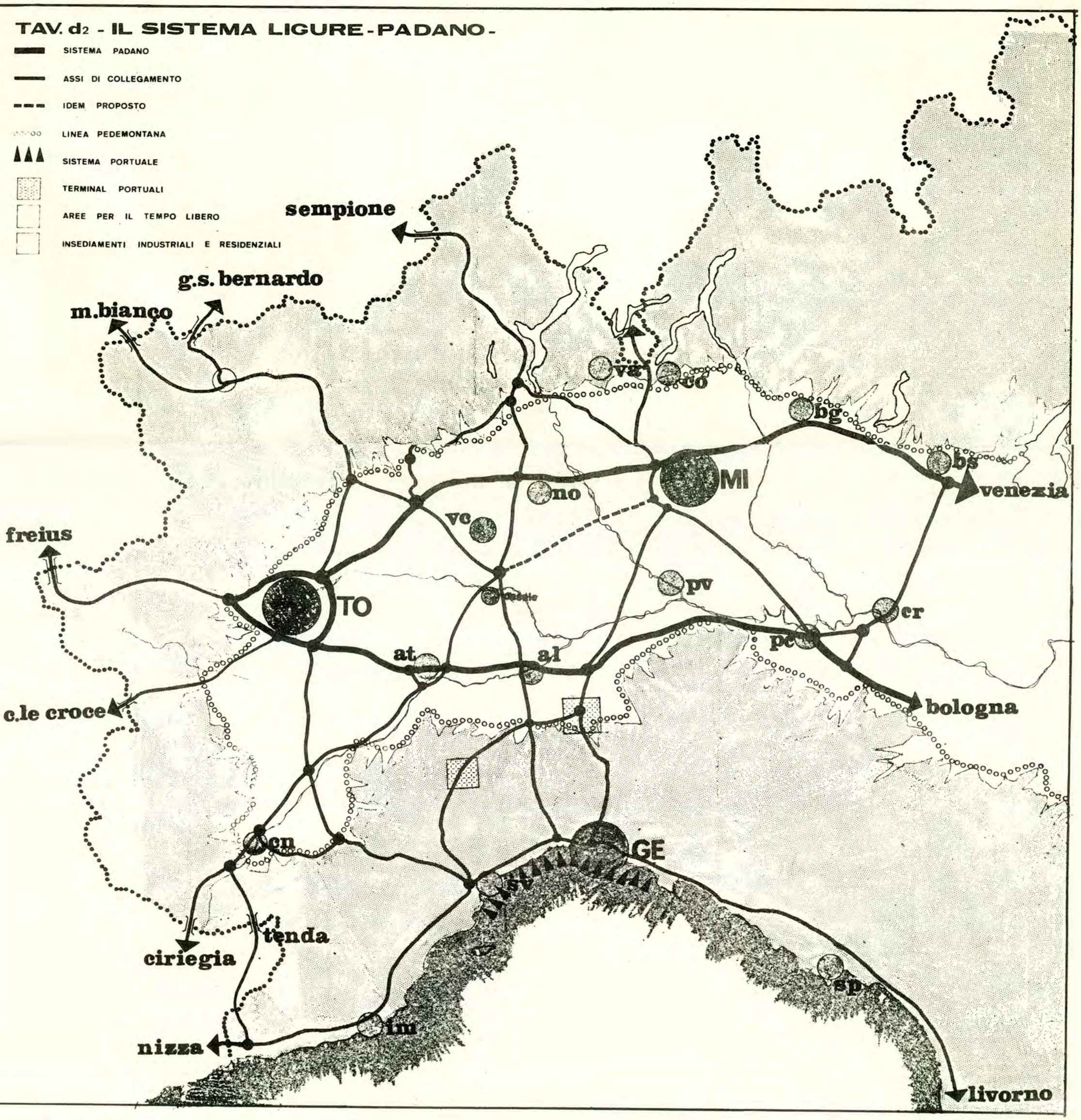
LINEA PEDEMONTANA

SISTEMA PORTUALE

TERMINAL PORTUALI

AREE PER IL TEMPO LIBERO

INSEDIAMENTI INDUSTRIALI E RESIDENZIALI



## 3.2. LE INDAGINI

Le indagini specifiche per il P.R.G. di Cuneo, pur tenendo conto della fitta trama di interrelazioni che - non soltanto allo stato dei fatti, ma sopratutto in prospettiva - è lecito presumere a livello territoriale, si sono necessariamente limitate agli aspetti di immediata rilevanza per l'assetto urbanistico del Comune.

Le premesse, precedentemente delineate, circa le trasformazioni, le prospettive e gli obiettivi riguardanti l'assetto territoriale dell'area cuneese (in senso lato), oltre a costituire l'indispensabile ipotesi di riferimento per le proposte del P.R.G. di Cuneo, sviluppano pertanto altrettante "ipotesi di lavoro" assunte nel corso delle indagini.

In rapporto a tali ipotesi, le indagini si sono spesso estese al di là dei confini comunali, seguendo un programma articolato (1) che ha occupato dall'estate del 1967 alla primavera del 1968 l'equipe incaricata, integrata dai collaboratori, dagli Uffici Tecnici Comunali e dai consulenti specializzati.

Le indagini principali sono illustrate nei Quaderni allegati (2): esse, insieme alle altre indagini minori, ed all'opera di studio e di approfondimento critico svolta dalla Conferenza dei Servizi in seno alle varie Commissioni specializzate, hanno fornito una messe cospicua di indicazioni per le proposte di piano, che possono essere così brevemente riepilogate :

1) Lo sviluppo dell'agricoltura specializzata della pianura cuneese e l'esodo agricolo che colpisce con crescente intensità l'intera area cuneese, insieme agli spostamenti provocati nell'assetto territoriale, inducono una trasformazione nell'area immediatamente circostante il capoluogo, in cui perde di significato quella contrapposizione della città alla campagna che è così limpidamente espressa nell'impianto geo-morfico cuneese.

   Da un lato la "campagna" diviene sempre più disponibile per quegli usi (turistici, del tempo libero, del "verde" ecc.) che caratterizzano le funzioni urbane in senso lato. Dall'altro la progressiva trasformazione sociale dell'area tende ad estendere e generalizzare i problemi dei servizi offerti dalla città, e a livelli sempre più alti, ponendo la necessità di una articolazione "allargata" dei servizi urbani su tutta l'area, secondo un "continuo" integrato ed unitario, i cui elementi embrionali (ma molto diversamente sviluppati) possono essere ravvisati nel sistema esistente di nuclei frazionali.

2) Gli spostamenti occupazionali e residenziali nell'area cuneese mostrano l'importanza crescente del centro cuneese in funzione di quell'assetto territoriale delineato e la sempre maggior influenza della mobilità pendolare di lavoro.

L'esame della pendolarità (3) denuncia chiaramente, nell'insieme, la estrema dispersione delle residenze e dei luoghi di lavoro nell'ampio territorio, e la carenza di consistenti fuochi di polarizzazione in grado di orientare le potenzialità di lavoro liberate dall'esodo agricolo; ma aumenta la forza attrattiva del polo cuneese nei confronti di tutta l'area ecologica e oltre,e, in particolare, verso la pianura; aumenta l'integrazione del polo con i Comuni industrializzati e aumenta la "dipendenza" dei Comuni dell'area dal polo cuneese.

Nella struttura della pendolarità cuneese prende particolare rilievo il nucleo industriale che si va coagulando fuori della città, verso Nord, il quale richiama i flussi maggiori dall'esterno del Comune; mentre, parallelamente ma in subordine, si consolida la funzione degli insediamenti di fondo-valle (Dronero, Borgo S.Dalmazzo) nei confronti delle rispettive vallate.

Nella pendolarità del lavoro cuneese, la funzione dei trasporti pubblici è ancora estremamente bassa.

3) L'esame dell' "inquadramento terziario" dell'area cuneese (4) mostra come il centro di Cuneo (nonostante il suo peso relativo rispetto alla Provincia sia tra i più bassi del Piemonte) spinga la sua influenza ben oltre i confini della cosidetta area ecologica (soverchiando, per certi servizi, il sistema di centri di Fossano, Savigliano, Saluzzo, Mondovì); ma tale influenza è assai diversa per i diversi tipi di servizi (commercio, istruzione, ecc.).

4) Nell'ambito comunale, la struttura dei servizi urbani si diversifica nelle diverse parti, nel senso che le funzioni commerciali vere e proprie (e marcatamente quelle del dettaglio non alimentare) tendono a prevalere sull'altopiano (e marcatamente nella Città Nuova).

L'assetto funzionale si articola in:

a) il Centro Storico - o meglio la concertrazione dominata dall'asse di Via Roma, fino a Piazza Galimberti o poco oltre, caratterizzata da una rete di servizi molto fitta e minuta (con alti valori di concentrazione), una forte integrazione fra i di-

versi tipi di servizio, e una qualificazione ancora molto scadente e comunque sempre più inadeguata al ruolo che il Centro Storico può e deve svolgere;

b) il polo di Piazza Europa - o meglio l'addensamento ad essa circostante - caratterizzato da una rete di servizi alquanto ampia e spaziata (con valori di concentrazione non molto elevati) una scarsa integrazione delle diverse funzioni, e una migliore qualificazione dei servizi, la cui portata è - in media - assai maggiore che per quelli del Centro Storico;

c) le piccole concentrazioni delle frazioni, di scarso peso e valore, in cui spiccano soltanto, per il valore "nodale" sulle tre principali direttrici di uscita dalla città, le tre frazioni di testa, S.Rocco, Borgo S.Giuseppe e Madonna dell'Olmo.

5) In particolare, per ciò che concerne le attrezzature scolastiche, (5) la valutazione accurata dell'idoneità del patrimonio esistente, delle carenze e dei fabbisogni anche in vista di certi obiettivi fondamentali di scolarizzazione, consente di precisare i seguenti problemi:

a) Per gli asili e le scuole materne, le prospettive si presentano in due forme diverse: sull'altopiano, occorre pensare ad integrare le attrezzature esistenti e in progetto con le altre attrezzature per l'istruzione e, sopratutto, del "verde"; nelle frazioni molte carenze potrebbero essere eliminate utilizzando all'uopo le attrezzature oggi poco razionalmente destinate ad altri livelli di istruzione.

b) Per le scuole elementari, analogamente, si presenta, da un lato - nelle frazioni - un problema di sottoccupazione e di polverizzazione che consiglia imperiosamente l'accentramento in pochi plessi più funzionali ed organici (cioè di dimensioni e con grado di affollamento idonei a garantire un minimo di funzionalità); dall'altro - nel vecchio aggregato sull'altopiano - problemi di "adattamento" e di reciproca integrazione in modo da formare plessi organici; e, infine, verso le zone di espansione sull'altopiano, il problema di nuovi plessi scolastici integrati va visto in funzione anche delle indispensabili "cerniere" con le espansioni in progetto.

c) Per la scuola media, le situazioni suddette si pre

sentano con particolare gravità, per la necessità di assicurare "soglie" dimensionali adeguate a garantire un minimo di efficienza didattica.

d) Per l'istruzione superiore, la prospettiva centrale è costituita dalla previsione - a livello regionale - di un polo di decentramento delle strutture universitarie in Cuneo, con un primo biennio di portata sub-regionale e con popolazione scolastica presumibile di oltre 2000 studenti (6).

6) Per quel che riguarda le attrezzature sportive (7), le carenze più gravi che le indagini hanno posto in luce, si riferiscono allo sport di massa, e più propriamente di quel settore che si configura tra le funzioni primarie dell'attività educativa (in particolare palestre, campi-gioco, piscine, ecc.): i programmi già impostati (essenzialmente il Parco-Gesso) pur garantendo uno standard medio accettabile, non risolvono evidentemente i fabbisogni specifici delle singole zone urbane e sopratutto delle zone esterne all'altopiano. Per gli impianti cosidetti "di spettacolo", l'esigenza che si fa maggiormente sentire è quella dell'accessibilità, in collegamento a tutto il processo di potenziamento del polo attrezzato cuneese.

La stessa esigenza vale per le attrezzature in genere ricreative, mentre per quelle più propriamente culturali (Musei, Biblioteche, ecc.) il problema va ovviamente inquadrato nel processo di rivitalizzazione del Centro Storico, di cui costituiscono una componente essenziale.

7) Le attrezzature per il culto (8 )- intese come servizio urbano - dimostrano, sia nell'altopiano che nelle frazioni, una funzionalità, sia in termini di capacità dimensionale, sia in termini di accessibilità, largamente adeguata alla necessità della popolazione attuale.

A parte i problemi delle zone di espansione, quindi, i problemi riguardano piuttosto la funzione che le attuali attrezzature, per la loro "qualità" e per la loro concentrazione nel Centro Storico, possono svolgere quali componenti dell' "effetto urbano".

8) Per quel che riguarda le attrezzature turistico-ricettive (vedi Quaderno 3) le indagini, estese a tutta l'area cuneese, hanno posto in luce, oltre alle ben note carenze ed alla incipiente qualificazione degli impianti (peraltro piuttosto limitata per ora al com

plesso di Limone) come problemi centrali:

- la complementarietà tra le attrezzature del capoluogo e delle diverse vallate in rapporto sia alla pluralità di interessi e risorse turistiche, sia alla possibilità di organizzare una rapida, mutua, accessibilità.
- la necessità di stretta integrazione del previsto complesso termale nel sistema di attrezzature e di servizi che dovrebbero caratterizzare il polo cuneese (da quelli commerciali a quelli per il tempo libero, la cultura, il verde, ecc.).

9) Per quel che riguarda il sistema del "verde" le indagini (vedi Quaderno 3) hanno confermato le carenze(sia quantitative che qualitative) di verde pubblico attrezzato, sopratutto all'interno delle singole zone sull'altopiano; carenze non ovviabili coi programmi già in corso (tra cui il Parco-Gesso); mentre il tradizionale riferimento alle rive (riscontrabile anche nella distribuzione di verde privato), pur sottolineando il valore di contorno che esse assumono anche in chiave paesaggistica, oltre a rivelarsi poco funzionale, sopratutto per le zone più centrali, non colma le lacune.

Problema centrale appare quello di collegare in sistema le fascie verdi rivierasche, attraverso le aree libere o ancora poco compromesse attorno a S.Rocco.

10) L'indagine sulla consistenza edilizia (vedi Quaderno 4),limitata per ovvie ragioni al territorio comunale, ha fornito le seguenti indicazioni:

a) Il parco vani esistente, è stato analizzato in base a diversi criteri di"idoneità"; se si tiene conto delle necessità di una idoneità "minima" e parallelamente del basso tasso di affollamento, il fabbisogno insoddisfatto di vani utili è da riferirsi sostanzialmente al Centro Storico (in cui l'idoneità risulta invalidata dalle condizioni igienico-ambientali generali).

b) Per contro, le possibilità di ulteriori insediamenti nella cosidetta zona "300" (su per giù corrispondente alla sola parte dell'aggregato urbano già compromessa,sull'altopiano) in base alla normativa in vigore, si possono valutare in circa 12-15.000 abitanti (o stanze).

c) Le strutture edilizie esitenti, accanto ad una evidente uniformità tipologica e morfologica del tessuto (soltanto segnato dalle principali linee di traffico e dalle caratterizzazioni storiche più salienti) mostrano una diffusione altrettanto unifor

me e indiscriminata di servizi ed attività e usi non residenziali: la maggior parte degli isolati dell'aggregato esistente accusa una promiscuità di usi residenziali e non (o per servizi su area propria o per servizi frammisti alle abitazioni) simile a quella media di tutto l'altopiano. Solo in poche zone del Centro Storico, del lungo-Gesso e della parte in espansione verso S.Rocco, prevale con una certa chiarezza la funzione residenziale.

Questa a sua volta mostra una dinamica caratteristica, che attesta il progressivo svuotamento del Centro Storico e l'addensamento sull'asse e sul polo (Piazza Europa) principali, e sulle frazioni più prossime ai luoghi di lavoro.

d) La verifica del "grado di compromissione" delle aree urbanizzate ai sensi del recente D.M.2.4.68 mostra come quasi l'intero aggregato esistente sull'altopiano risulti "compromesso"; così pure Borgo S.Giuseppe e Madonna dell'Olmo, oltre alle zone della 167 già realizzate. Mentre anche l'analisi dei servizi ai sensi del D.M.(distinti in "zonali" e "generali") conferma la già osservata indifferenza nella distribuzione dei servizi stessi all'interno delle zone residenziali.

11) Le indagini sulla viabilità, sul traffico, sui trasporti pubblici (vedi Quaderno 5), (svolte con sondaggi e inchieste del tipo Origine-Destinazione alle porte della città, con un censimento della rete viaria e dei Trasporti Pubblici della intera area cuneese) hanno posto in luce:

a) l'intensità del traffico è forte sopratutto sul Viadotto Soleri e sul Ponte Gesso (dove raggiunge facilmente i limiti della congestione) e risente abbastanza nettamente l'influenza del mercato del martedì (non invece di quello del lunedì), sopratutto per il traffico pesante, che rappresenta dal 10 al 14% del totale flusso di autoveicoli; così pure sensibile è l'effetto della pendolarità sulle punte di traffico;

b) il traffico di attraversamento (con o senza sosta) rappresenta da 1/3 alla metà del traffico totale nei giorni feriali; mentre alla domenica sale ai 2/3 del totale a causa delle correnti turistiche. Prevale la direttrice Nord-Sud (in particolare : Ponte Nuovo - San Rocco) sulla quale il traffico è prevalentemente interprovinciale e interregionale, mentre sulla direttrice Est-Ovest (in particolare : Ponte Gesso - Ponte Stura) è prevalente

mente locale;

c) nell'insieme il traffico locale (più precisamente: con origine in centri della provincia, sopratutto dall'Arco Ovest - Nord - Est) rappresenta quasi il 90% del totale: soltanto alla domenica salgono a quasi il 20% le provenienze esterne alla provincia;

d) le soste in città interessano circa 1/3 dei veicoli in uscita, e salgono alla metà al martedì (giorno di mercato) mentre scendono a 1/4 la domenica; investono in prevalenza la "città nuova", meno che al martedì, quando si concentrano nel centro storico;

e) nel campo delle comunicazioni ferroviarie la città appare periferica rispetto alle linee fondamentali di interesse internazionale, almeno fino a che non venga totalmente ripristinata la linea Torino-Cuneo-Nizza (e nei limiti consentiti dalle prospettive concrete di ripristino);

f) anche per i trasporti pubblici su strada, il 90% è costituito da traffico locale, con linee a servizio promiscuo urbano ed extraurbano di limitata competitività nei riguardi del mezzo privato;

g) la rete viabile provinciale (accuratamente censita con la schedatura sistematica delle singole tratte di strada) presenta poche tratte di prima categoria, peraltro meno rispondenti al traffico che vi insiste di quanto non lo siano le tratte di 2ª e 3ª categoria (come eloquentemente dimostrano gli indici di pericolosità).

12) Sul problema del mercato cuneese si è evidenziata (9), in via pregiudiziale, la prospettiva di un miglioramento decisivo dei collegamenti con la Liguria, sbocco naturale dei prodotti cuneesi e, nel più vasto quadro dello sviluppo dell'agricoltura cuneese, di una organica e unitaria ristrutturazione delle attrezzature mercatali, da quelle del mercato-bestiame (sempre più insufficiente nella sede attuale), del macello e del mercato per le "carni morte", a quelle per l'immagazzinamento, la conservazione e la refrigerazione dei prodotti ortofrutticoli (sopratutto di quelli più pregiati, destinati a caratterizzare l'agricoltura cuneese), da integrarsi anche con impianti e servizi agricolo-industriali di tipo consortile.

13) In merito ai servizi tecnologici (10) sono emersi:

a) le carenze e le difficoltà tecniche per le reti di urbanizzazione primaria nel territorio oltre alle rive, e in particolare nei nuclei frazionali;

b) la difficoltà e la possibilità di risistemazione degli impianti per la produzione e la distribuzione del gas-città (vedi tav. 5-6);

c) la necessità e la possibilità di spostamento degli impianti elettrici più centrali, col loro concentramento nella centrale periferica oltre S.Rocco.

## 3.3. LE PROPOSTE SETTORIALI NELLE DIVERSE ALTERNATIVE

Coerentemente col metodo di lavoro prescelto, le indagini e gli studi preliminari sono sfociati in proposte di piano che, in diverse alternative, si sono in un primo tempo articolate nei diversi settori principali.

### 3.3.1. LE PROPOSTE PER LA VIABILITA'

Il riassetto della viabilità principale (prescindendo da quella puramente urbana) in base ai risultati delle indagini, con riferimento alle ipotesi prospettabili di assetto territoriale, ai modelli di sviluppo in corso di studio, nonchè ai risultati del Concorso e alle direttive della Carta Programmatica, è stato impostato su due ordini di strutture:

- il primo ordine, di interesse interregionale e internazionale, è costituito da una grande Y destinata a stabilire rapidi e fluidi collegamenti nelle tre direzioni fondamentali: il Nord (in particolare i vicini poli di Asti e Fossano e le grandi aree metropolitane di Torino e Milano), il Sud (in particolare: il traforo del Ciriegia e di Tenda e il Colle della Maddalena), l'Est (in particolare: il polo di Mondovì, e la grande direttrice di Savona e della Liguria);

- il secondo ordine (di interesse regionale e comprensoriale) è costituito dal ventaglio di strade (in gran parte esistenti e da ristrutturare) che devono, collegandosi opportunamente alla struttura precedentemente descritta, assicurare rapide e fluide comunicazioni con il sistema di valli convergenti su Cuneo e con i poli viciniori di Saluzzo, di Savigliano e, ancora, di Mondovì.

L'assetto di entrambi gli ordini di strutture viarie è stato prospettato in tre alternative:

A) La soluzione caratterizzata dal tracciato "panoramico" per la tangenziale Nord-Sud (v.tav. i-1).

Il tracciato,che riprende, correggendole, talune proposte già avanzate in sede di Concorso (11) è stato ricercato nel tentativo di sottolineare nettamente con la struttura primaria ad Y, l'impianto geomorfico della città e del suo intorno.

Mentre il braccio che si spinge verso Mondovì si affianca, in perfetto accordo di livelli , al viadotto ferroviario esistente, il braccio Nord-Sud si sviluppa invece, con estrema aderenza, sul ciglio occidentale dello Stura,donde poi si porta (poco oltre il Sanatorio "Carle"), sul ciglio orientale, che segue fin quasi a Borgo S.Dalmazzo; tale tracciato, specie nel tratto più difficile e nel contempo interessante (dall'immissione sulla S.S.231 al viadotto Soleri) è stato individuato e verificato sia attraverso sistematiche ispezioni in sito, sia mediante uno studio attento dei modelli aerofotogrammetrici (12). E' importante osservare che, in tutto il tratto suddetto,il tracciato si mantiene al livello del ciglio , pressapoco coincidente col piano di spiccato della città storica (situazione determinante, come le indagini specifiche avevano chiarito, per cogliere l'immagine tipica di Cuneo).

Una importante alternativa si presentava per l'attraversamento dello Stura:

- un nuovo viadotto, che, senza abbassare il piano stradale, consentisse lo scavalcamento di tutto il solco vallivo, direttamente dal ciglio occidentale (quasi all'altezza del Sanatorio Carle) al ciglio orientale(sovrapassando l'estremità della testata ferroviaria esistente per deposito vagoni);
- oppure un tracciato più aderente all'orografia naturale, che, scendendo lentamente dal Viadotto Soleri fin sotto il Sanatorio Carle e attraversando il greto in rilevato e lo Stura con un breve ponte, risale poi dolcemente lungo la riva orientale, sbucando sull'altopiano all'altezza della cascina "La Torretta".

L'analisi dei costi (assai diversi)e preoccupazioni paesistiche hanno in seguito consigliato di abbandonare la prima soluzione(in viadotto).

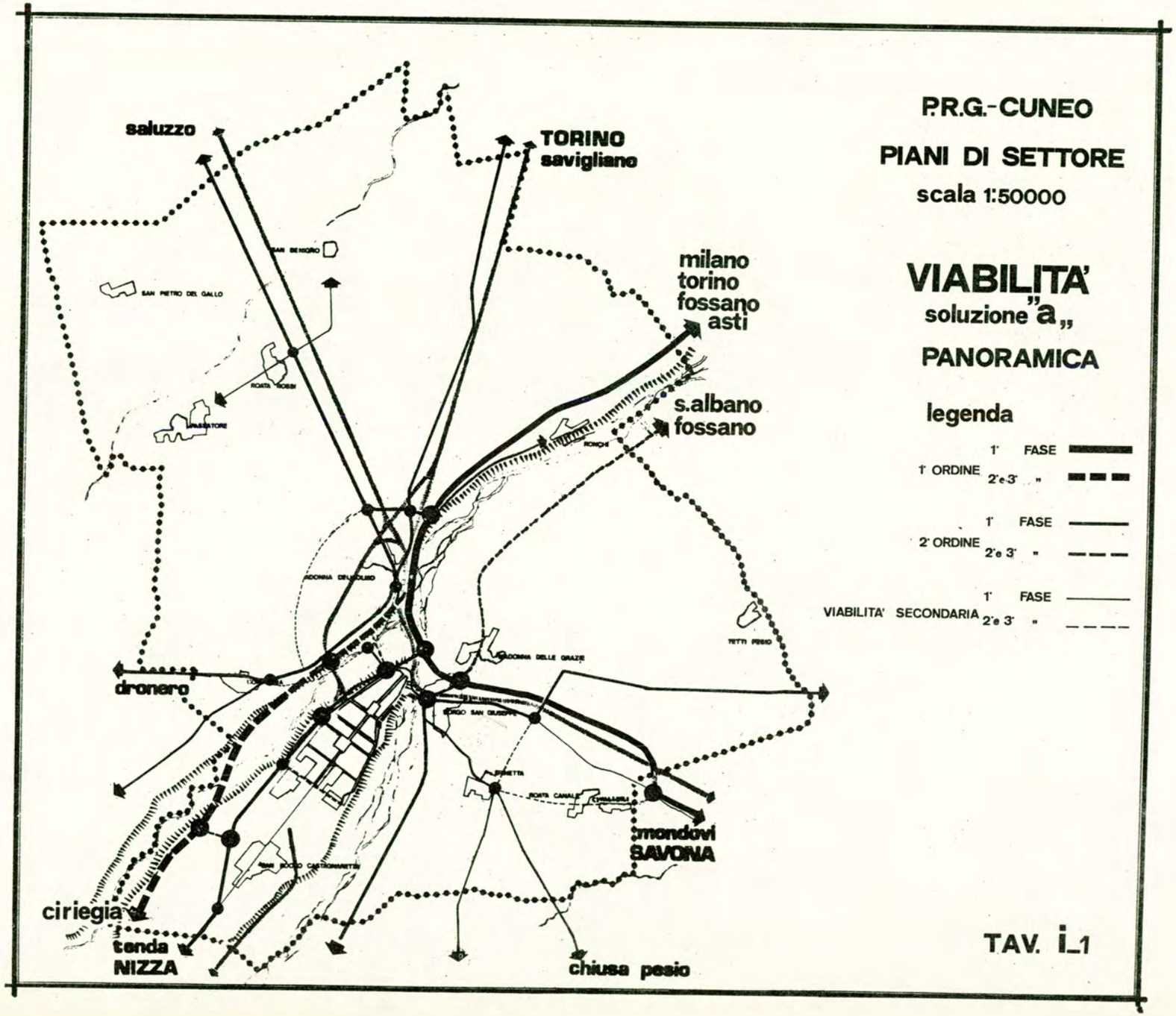
Lo schema si completa con il secondo ordine di strutture che comporta sostanzialmente una bretella e adeguati svincoli di collegamento con la viabilità del primo ordine e con i nuovi assi industriali e una conveniente attrezzatura della testata di Borgo S.Giuseppe, che evita l'attraversamento dell'abitato. Inoltre, sul braccio verso Mondovì (attraverso un esistente sottopasso della ferrovia) si immetterebbe un'asta di distribuzione primaria urbana, la quale, in 1ª fase, potrebbe assolvere anche utilmente a funzioni di tangenziale interna.

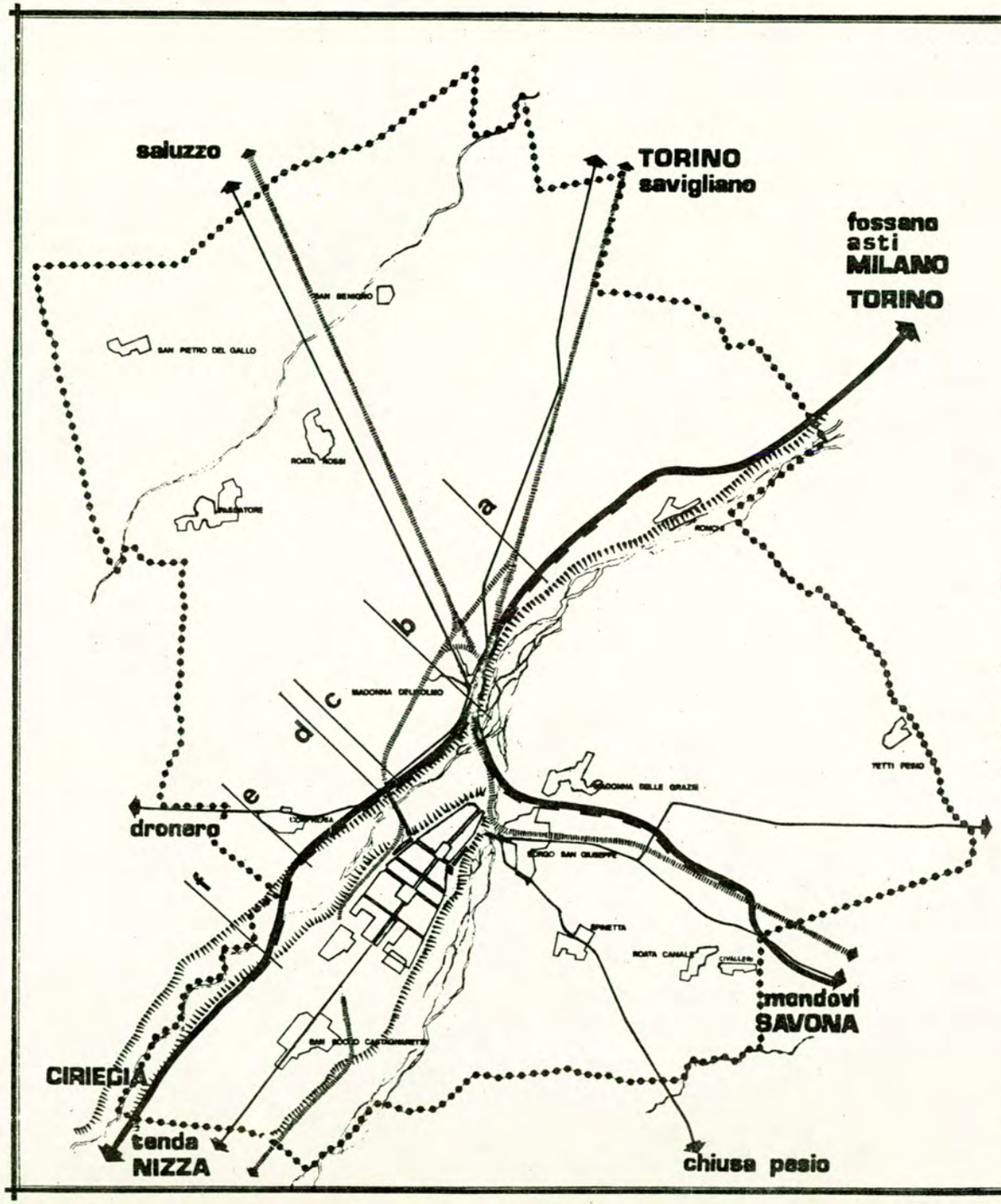
B) La soluzione caratterizzata dal tracciato "esterno" per la tangenziale Nord-Sud (vedi tav. i-2).

Il tracciato riprende sostanzialmente uno schema già proposto in sede di Concorso (13) come il meno vincolante per l'impianto formale della città, esterno anche a tutte le zone compromesse. L'alternativa rispetto al precedente riguarda unicamente il tracciato Nord-Sud il quale, soprapassando lo Stura all'altezza di Confreria, comporterebbe un nuovo viadotto (del tipo di quello già descritto per A).

C) La soluzione caratterizzata dal tracciato "interno" per la tangenziale Nord-Sud (vedi tav. i-3).

Lo schema riprende perfettamente quello già proposto da alcuni concorrenti in sede di Concorso (14) con un tracciato Nord-Sud lambente la città lungo il ciglio orientale dello Stura innestato sul nuovo viadotto per Mondovì in corrispondenza dell'esistente sottopasso della ferrovia. Questa nuova tangenziale Nord-Sud sostituirebbe completamente quella interna, già prevista, con funzione urbana, nelle soluzioni A. e B.


saluzzo
TORINO
savigliano
milano
torino
fossano
asti
s.albano
fossano
dronero
mondovì
SAVONA
ciriegia
tenda
NIZZA
chiusa pesio
P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
VIABILITA'
soluzione "a"
PANORAMICA
legenda
1° FASE
1° ORDINE
2° e 3° "
1° FASE
2° ORDINE
2° e 3° "
1° FASE
VIABILITA' SECONDARIA
2° e 3° "
TAV. I_1




# P.R.G.-CUNEO

## PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# VIABILITA'

soluzione "a„

## PANORAMICA

-analisi paesaggistica-

### legenda

a b -Parallelismo tra fiume e strada
Ampia visuale sul greto
Interesse : ottimo
Posizione e durata : buone
Curare aderenza al terreno

b c -Tratto opposto al vecchio centro
Paralellismo tra strada e fiume
Massimo interesse paesaggistico
Durata e posizione : buone

c d -Continuità tra città vecchia e n.
Visione dominante sul greto
Interesse : buono

d e -Visuale su Ferrovia
Aspetto non qualificato della città
e f Interesse : scarso
Durata e posizione : scarse

-Situazione di rottura col fiume
Interesse : medio
Posizione e durata : buone
Curare aderenza al terreno

---

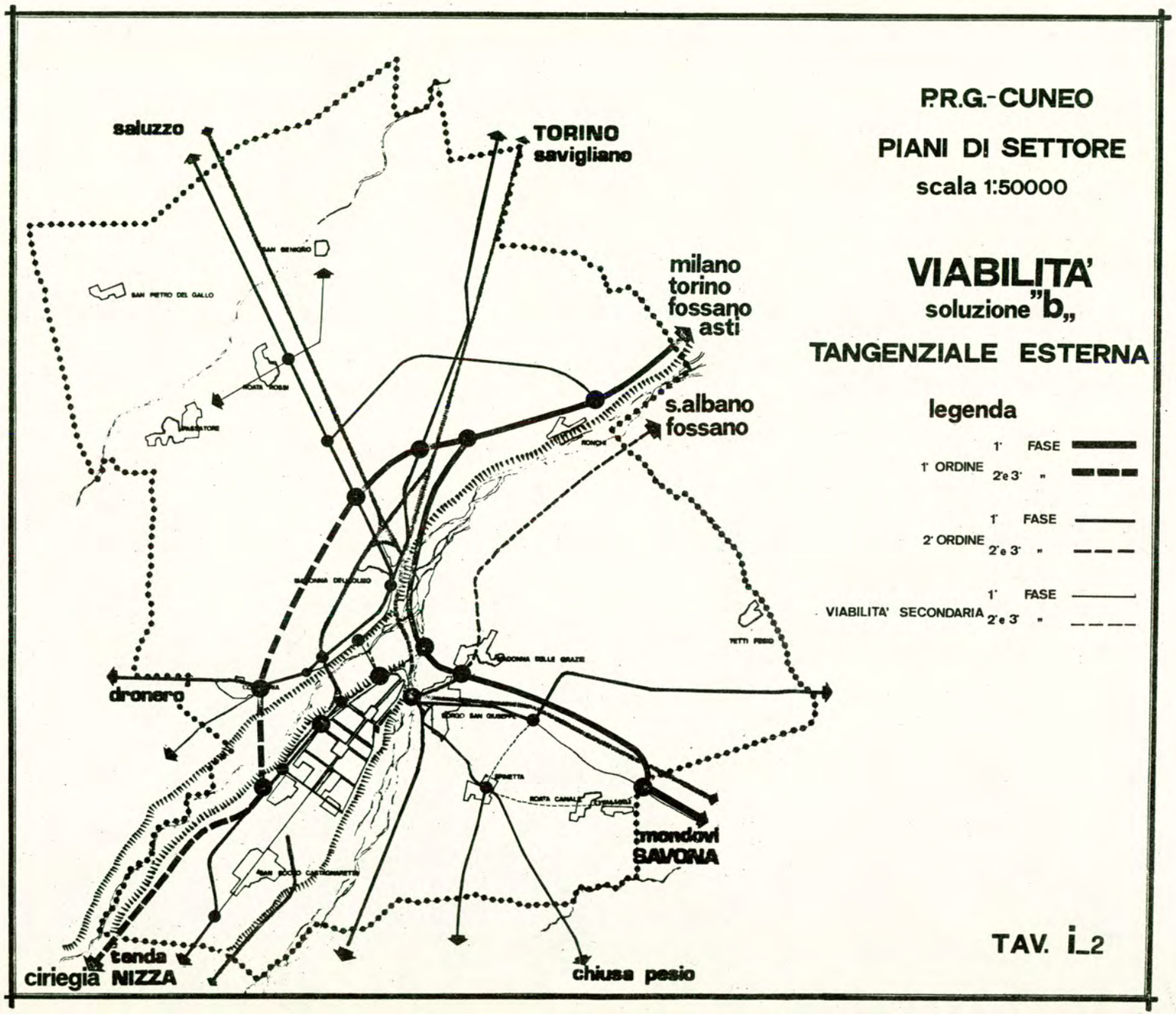
N.B.- Nell'analisi di ciascun elemento del tronco viene date :

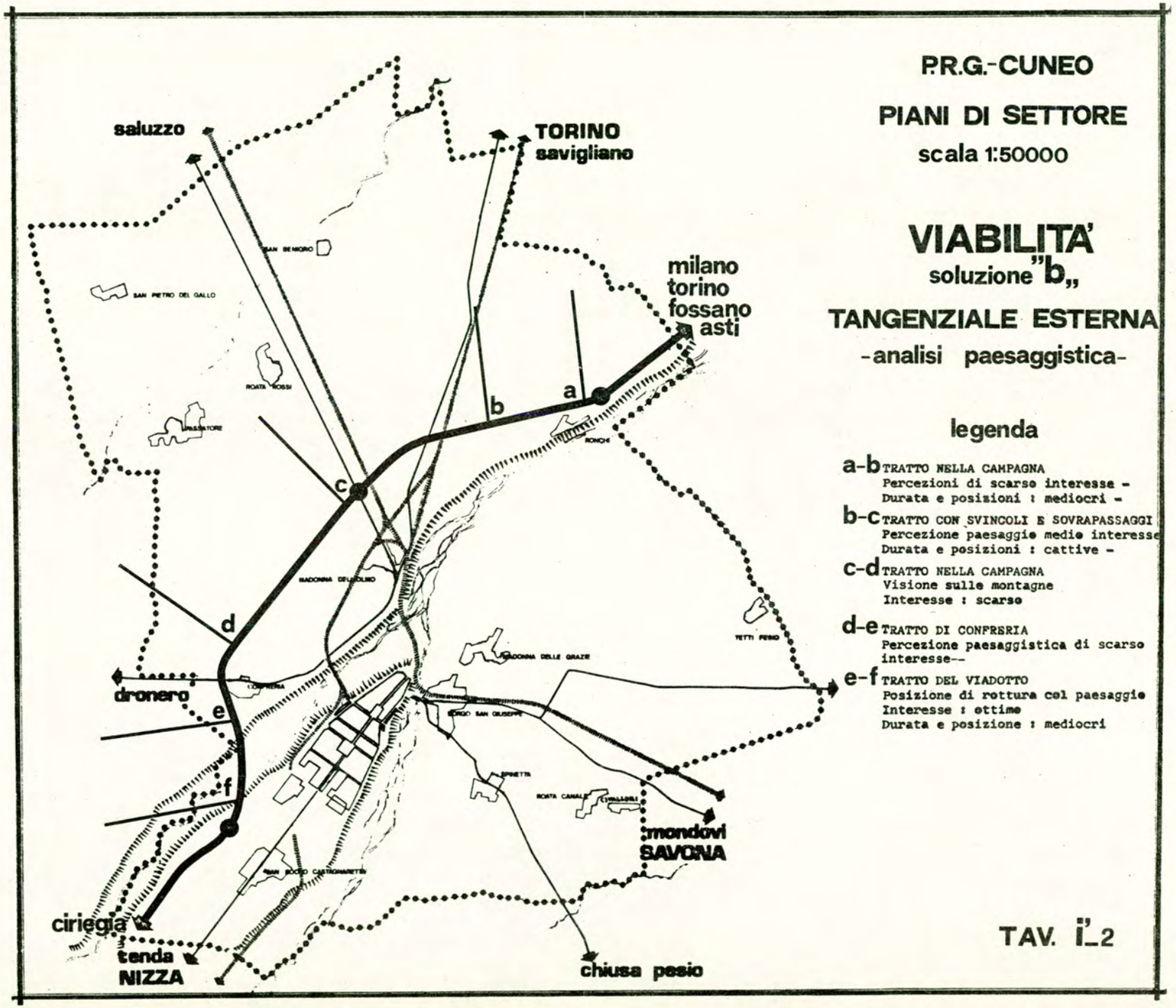
1°) Un giudizio sintetico-descrittivo

2°) Un giudizio rispetto i tre parametri :
-interesse di percezione
-durata di percezione
-posizione di percezione

3°) Un eventuale suggerimento per la progettazione .

TAV. I_1


saluzzo
TORINO
savigliano
milano
torino
fossano
asti
s.albano
fossano
dronero
mondovì
SAVONA
tenda
ciriegia NIZZA
chiusa pesio
P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
VIABILITA'
soluzione "b„
TANGENZIALE ESTERNA
legenda
1° FASE
1° ORDINE 2° e 3° „
1° FASE
2° ORDINE 2° e 3° „
1° FASE
VIABILITA' SECONDARIA 2° e 3° „
TAV. i_2




P.R.G.-CUNEO

PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# VIABILITA'

soluzione "b„

## TANGENZIALE ESTERNA

-analisi paesaggistica-

### legenda

**a-b** TRATTO NELLA CAMPAGNA
Percezioni di scarso interesse -
Durata e posizioni : mediocri -

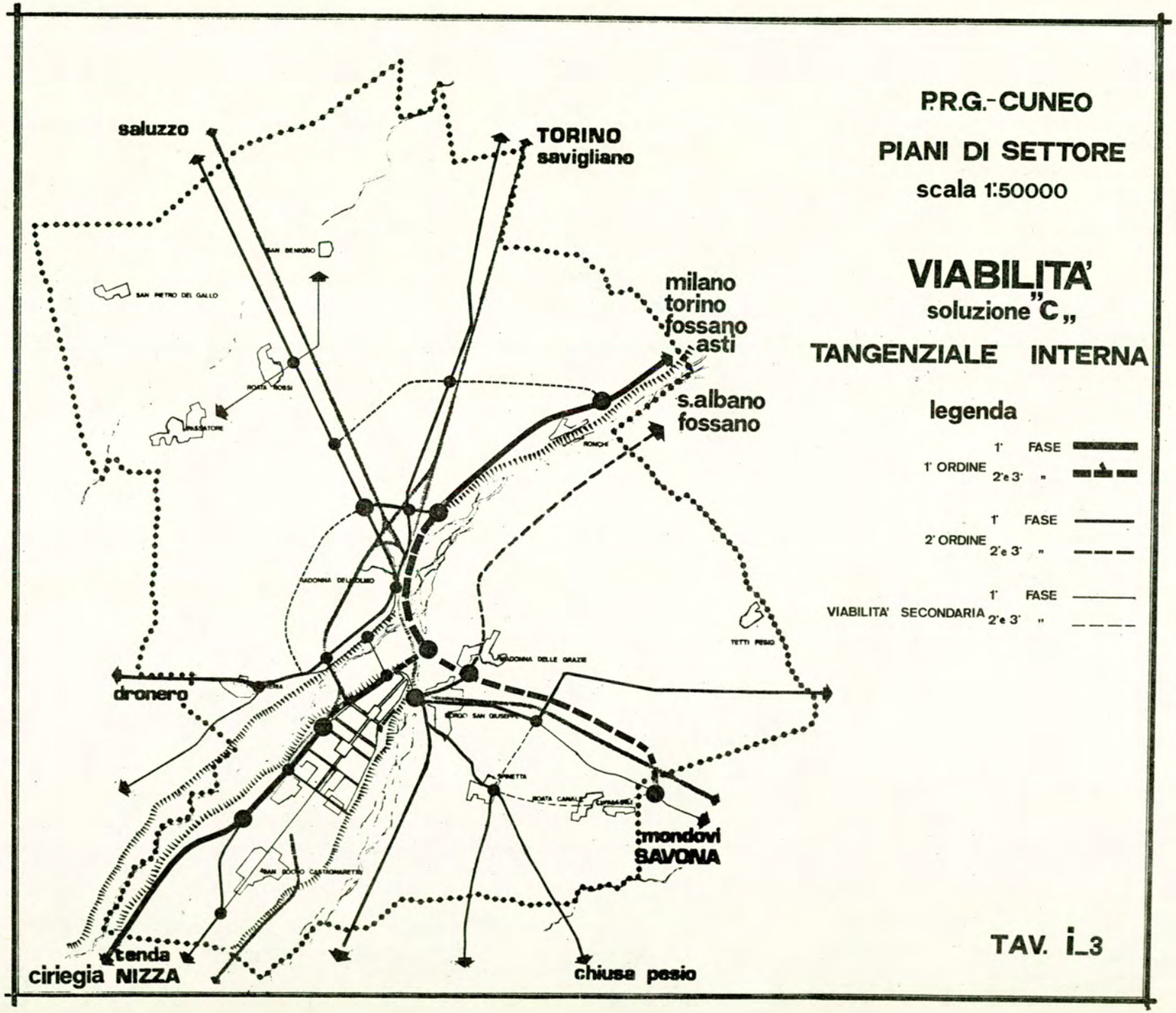
**b-c** TRATTO CON SVINCOLI E SOVRAPASSAGGI
Percezione paesaggio medio interesse
Durata e posizioni : cattive -

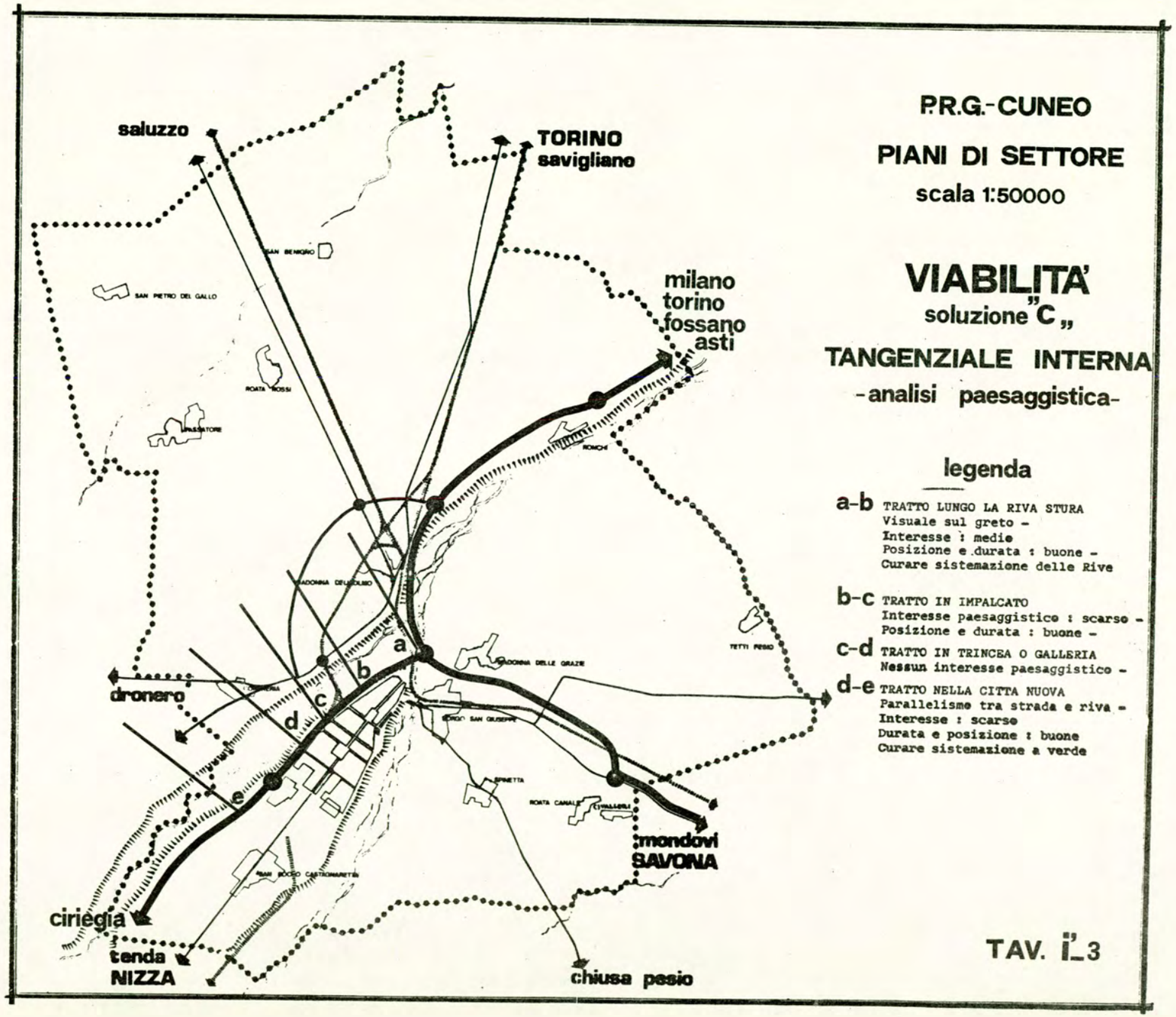
**c-d** TRATTO NELLA CAMPAGNA
Visione sulle montagne
Interesse : scarso

**d-e** TRATTO DI CONFRERIA
Percezione paesaggistica di scarso interesse--

**e-f** TRATTO DEL VIADOTTO
Posizione di rottura col paesaggio
Interesse : ottime
Durata e posizione : mediocri

TAV. I_2


saluzzo
TORINO
savigliano
milano
torino
fossano
asti
s.albano
fossano
dronero
mondovì
SAVONA
tenda
ciriegia NIZZA
chiusa pesio
P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
VIABILITA'
soluzione "C"
TANGENZIALE INTERNA
legenda
1° FASE
1° ORDINE
2° e 3° "
1° FASE
2° ORDINE
2° e 3° "
1° FASE
VIABILITA' SECONDARIA
2° e 3° "
TAV. I_3




P.R.G.-CUNEO

PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# VIABILITA'

soluzione "C"

## TANGENZIALE INTERNA

-analisi paesaggistica-

### legenda

**a-b** TRATTO LUNGO LA RIVA STURA
Visuale sul greto -
Interesse : medie
Posizione e durata : buone -
Curare sistemazione delle Rive

**b-c** TRATTO IN IMPALCATO
Interesse paesaggistico : scarso -
Posizione e durata : buone -

**c-d** TRATTO IN TRINCEA O GALLERIA
Nessun interesse paesaggistico -

**d-e** TRATTO NELLA CITTA NUOVA
Parallelisme tra strada e riva -
Interesse : scarse
Durata e posizione : buone
Curare sistemazione a verde

TAV. I_3

### 3.3.2. LE IPOTESI DI SVILUPPO PER LE AREE INDUSTRIALI

Il settore è il più direttamente collegato alle prospettive di livello comprensoriale: le relative proposte sono tradotte in forma di ipotesi alternative di organizzazione delle strutture industriali, con particolare riguardo ai diversi supporti infrastrutturali che comporterebbero.

A La prima ipotesi (puramente strumentale) è strettamente riferita alle compromissioni in atto (vedi tav.i-4): un susseguirsi di scelte nel tempo che hanno precorso le indicazioni urbanistiche al di fuori di qualsiasi soluzione organica ed unitaria del problema.Ma, mentre le localizzazioni sull'altopiano rimarcano l'isolamento del Comune nel quadro regionale (e più particolarmente dell'altopiano stesso, isolato dai solchi del Gesso e dello Stura) le localizzazioni a Sud-Est rappresentano una tendenza verso il polo di Mondovì, contrapposto alla gravitazione da Nord. Una possibile riorganizzazione, oltre a consigliare comunque lo spostamento (o almeno il congelamento) degli insediamenti sull'altopiano o lungo le rive (ove contrastano con le implicazioni paesistiche e le necessità di riassetto idrogeologico) comporterebbe un asse industriale in direzione di Saluzzo ben collegato con la struttura viaria del primo ordine, e servito da un apposito scalo ferroviario, facilmente realizzabile.

Verso Mondovì gli insediamenti esistenti ed,eventualmente, in programma, potrebbero facilmente appoggiarsi alle strutture di sostegno viario previste nelle diverse alternative.

B La seconda ipotesi si pone in alternativa alla crescente polarizzazione del Capoluogo Regionale (vedi tav.i-5), utilizzando a tal fine la barriera naturale dello Stura, a Nord, e prevedendo un rafforzamento della tendenza alla saldatura col vicino polo di Mondovì, sulla direttrice di Savona e della Liguria.

Sul piano concreto, l'organizzazione del massiccio sviluppo verso Mondovì deve partire dal limite determinato, per ragioni paesistiche, dalla strada panoramica da Boves per Montanera, che forma un'ampia fascia di rispetto tra gli insediamenti industriali e le zone co

munque interessate dagli sviluppi urbani: gli insediamenti esistenti lungo il Gesso devono comunque essere ristrutturati. Soltanto l'attuale insediamento della Vestebene resterebbe a valle dell'anzidetto limite naturale. E' evidente l'importanza che in questa ipotesi assumerebbe, già in 1ª fase, la superstrada per Mondovì col nuovo viadotto. Anche il collegamento ferroviario diretto Staz. Gesso-Fossano dovrebbe essere ripristinato, mentre un nuovo scalo ferroviario dovrebbe essere previsto, ad immediato servizio dei nuovi insediamenti industriali.

Tutti i nuovi insediamenti potrebbero essere efficacemente serviti da una sorta di anello che si formerebbe con la ristrutturazione della Provinciale Cuneo-Mondovì, del tratto di statale per Magliano-Carrù da Tetto Garetto al confine comunale e dalla strada comunale Monea: un importante svincolo smisterebbe i diversi traffici in località Civalleri.

C La terza ipotesi prevede invece il rafforzamento del polo cuneese come polo altamente attrezzato sulla direttrice interregionale Nord-Sud (Milano-Ciriegia e Torino-Fossano) (v. tav. i-6).

L'ipotesi è prospettabile soltanto in rapporto ad un deciso superamento dell'isolamento naturale di Cuneo mediante nuove efficienti strutture di collegamento (quali quelle prospettate nelle diverse alternative del settore). L'espansione industriale verso Nord dovrebbe partire dal limite costituito (ben oltre il ciglio dello Stura) dalle indispensabili strutture di allacciamento alla grande viabilità. L'organizzazione si basa su un asse industriale e su un nuovo scalo ferroviario che costituiscono un fulcro da cui si dovrebbe procedere con fasce di sviluppo successive, che garantiscano sempre la massima efficienza dei servizi.

Verso Mondovì si porrebbero essenzialmente problemi di riorganizzazione e completamento degli insediamenti in atto, ben delimitati dalle nuove strutture viarie.

D La quarta ipotesi prevede il rafforzamento del polo cuneese con una apertura a ventaglio nelle direzioni Nord (da Saluzzo a Savigliano a Fossano) (v. tav. i-7). In tale i-

potesi si prospetta la possibilità di una integrazione completa degli insediamenti in atto e delle indicazioni del piano vigente. Si profila la necessità di efficaci archi di collegamento per le successive fasi di espansione, oltre alle attrezzature-cardine dello scalo ferroviario e degli assi industriali radiali ( i quali solo in un primo tempo potrebbero promiscuamente insistere sulle strade esistenti, pur ristrutturate ).

### 3.3.3. LE PROPOSTE DI RILOCALIZZAZIONE DELLE ATTREZZATURE MERCATALI -

Le varie carenze del settore, l'assoluta inadeguatezza delle sedi attuali di talune attrezzature (in modo particolare mercato del Bestiame e Macello) la necessità soprattutto di formare strutture integrate, organiche e moderne, aperte alle più vaste prospettive degli sviluppi agricoli ed industriali cuneesi, consigliano la concentrazione delle diverse attrezzature e servizi in un complesso unitario, ben collegato alle strutture viarie principali, e alla città, dotato di proprio scalo ferroviario, facilmente ampliabile.

Le possibili ubicazioni del complesso (che dovrebbe ospitare oltre al mercato bestiame, il macello, il centro frigorifero, il mercato delle carni macellate, i magazzini di deposito e di conservazione, ecc. con tutti i servizi connessi per le comunicazioni rapide, le contrattazioni e le operazioni bancarie) non sono molte, in rapporto ai modelli di riassetto viario e industriale prospettati. Le alternative si possono sostanzialmente ridurre a due (v.tav.i-8):

A Ubicazione oltre Gesso, a lato di Borgo S.Giuseppe. E' l'ubicazione più coerente con le indicazioni fornite sia dai tecnici del settore sia dalle indagini sul traffico, che confermano la preminente gravitazione dell'arco orientale per le funzioni mercatali. E' inoltre quella che meno si allontana dal centro storico, cui è immediatamente collegata dal Ponte Gesso. La zona è libera e facilmente ampliabile, e - sotto certe condizioni - idonea anche sotto il profilo paesistico.

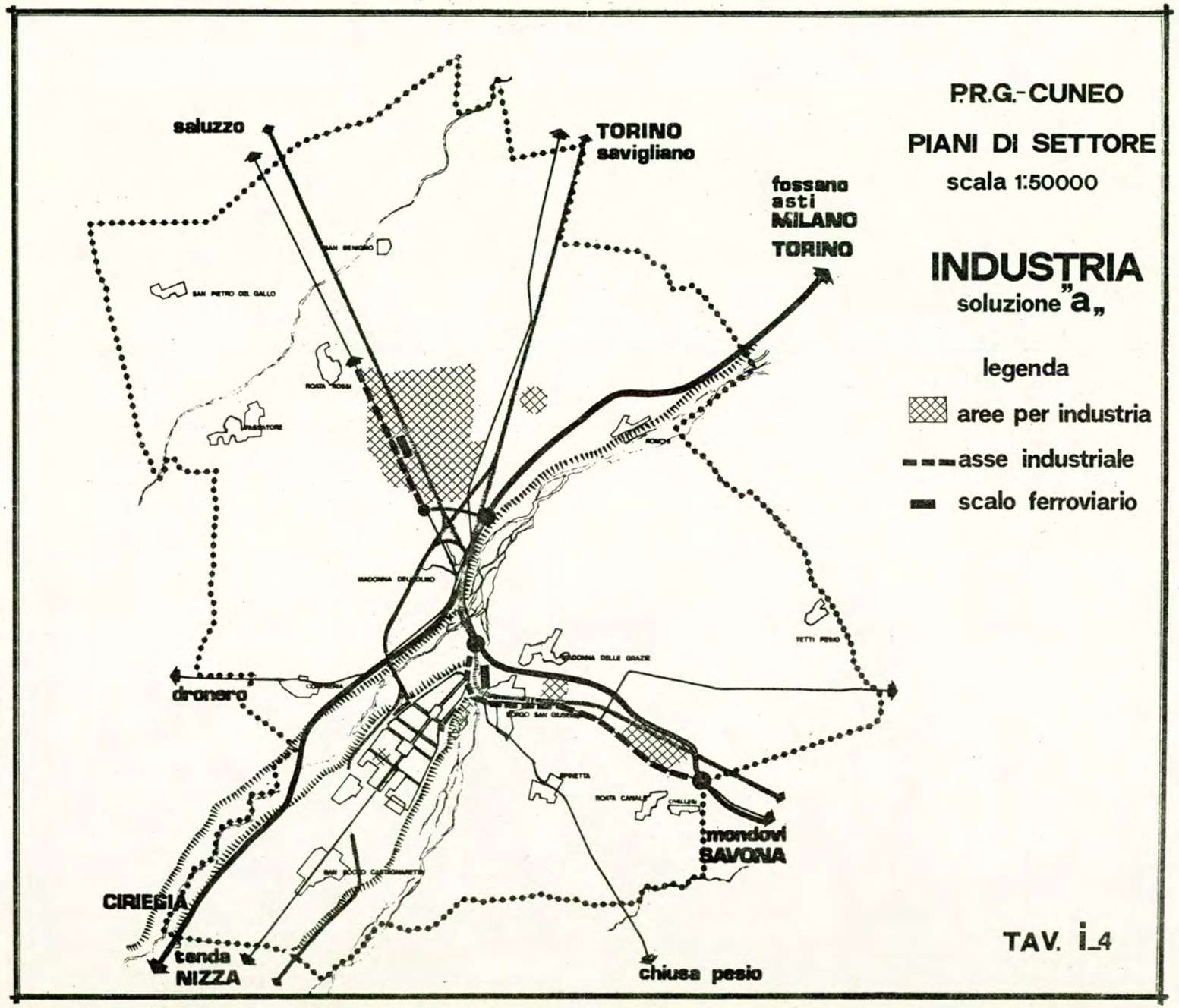
Oltre allo scalo ferroviario di Stazione-Gesso, un nuovo scalo può essere previsto a servizio del nuovo centro; mentre è evidente l'im

portanza che, in questa ipotesi, assume già in 1ª fase, il nuovo viadotto verso Mondovì, coi relativi svincoli.

B Ubicazione a Madonna dell'Olmo. Collocato nel nodo di confluenza del ventaglio di direzioni Nord, immediatamente a ridosso del fulcro di attrezzature degli sviluppi industriali, col relativo scalo merci, il nuovo complesso - decisamente decentrato dal Centro Storico ed in genere dalla città sull'altopiano - assumerebbe il carattere di un vero e proprio polo, suscettibile di imprimere una decisa caratterizzazione all'intera zona oltre Stura (anche in vista di eventuali sviluppi residenziali). In questa ipotesi l'intera struttura viaria principale (la Y) diventa condizionante.

C Una variante a tale ubicazione consisterebbe nello spostamento più a Nord, immediatamente a ridosso della zona industriale.

D Una ulteriore, diversa variante potrebbe proporsi con lo spostamento da Madonna dell'Olmo verso il Martinetto, lungo la linea ferroviaria Fossano-Cuneo (Staz.Nuova) con proprio scalo ferroviario.




P.R.G.-CUNEO

PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# INDUSTRIA

soluzione "a„

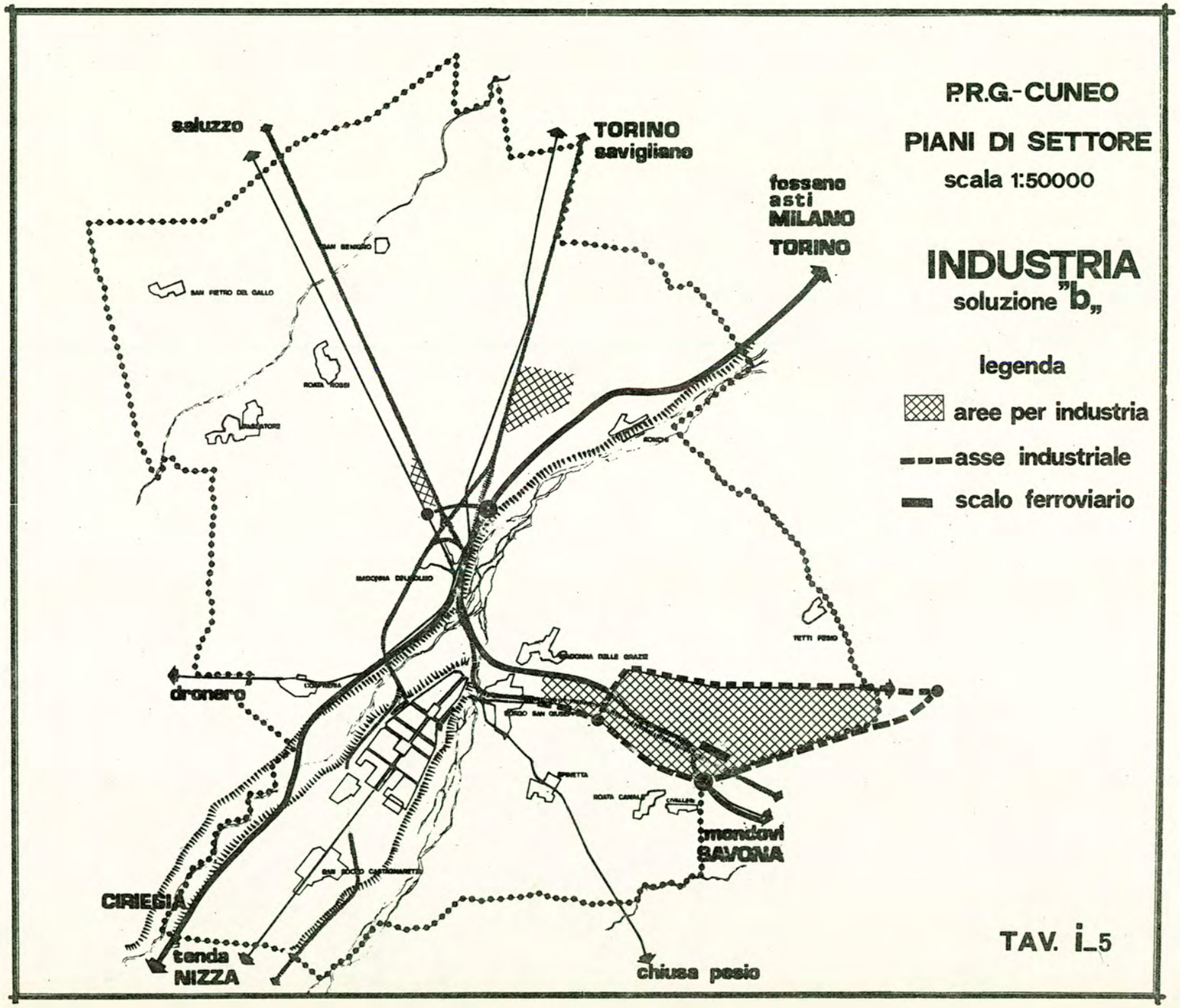
legenda

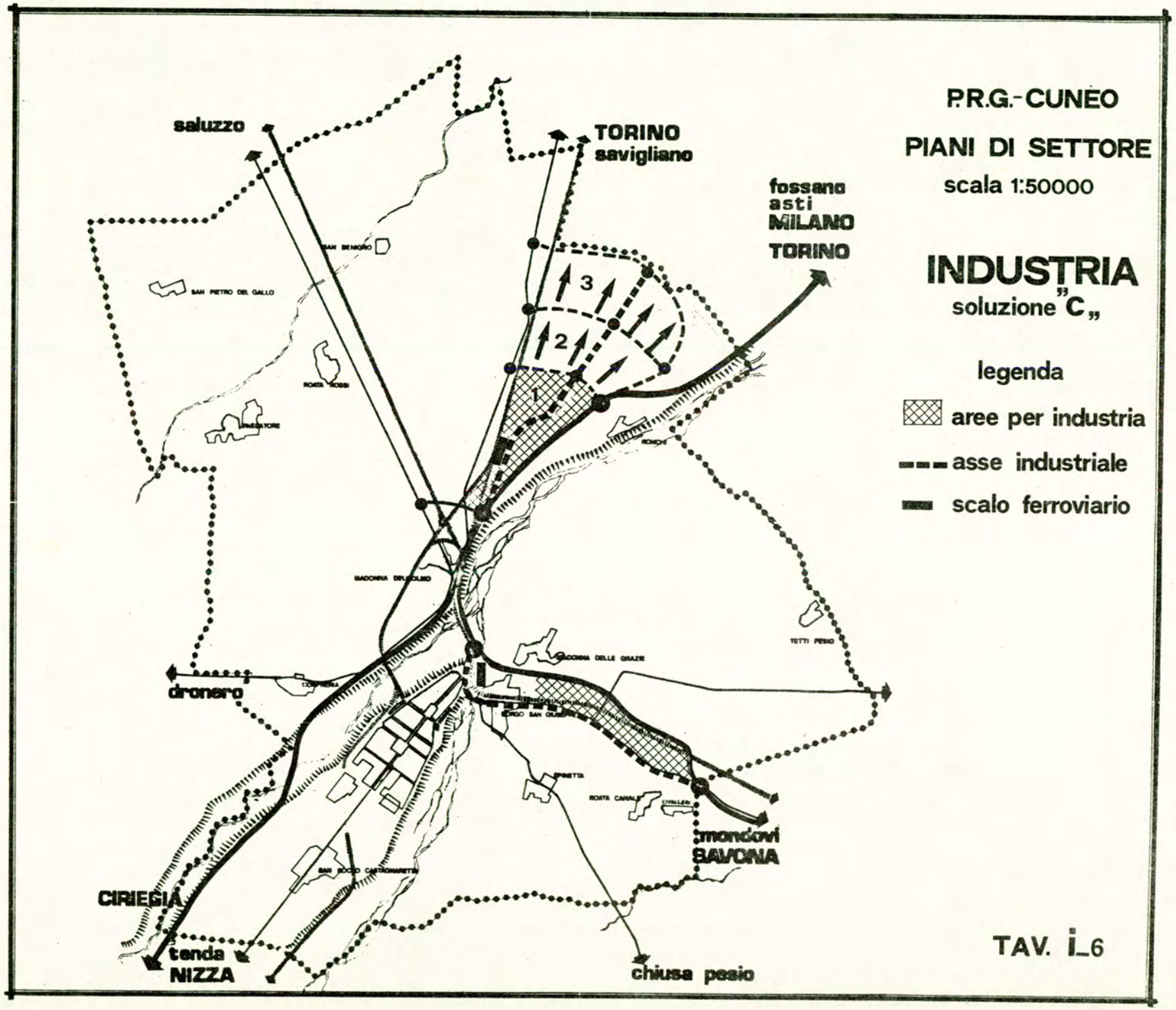
aree per industria

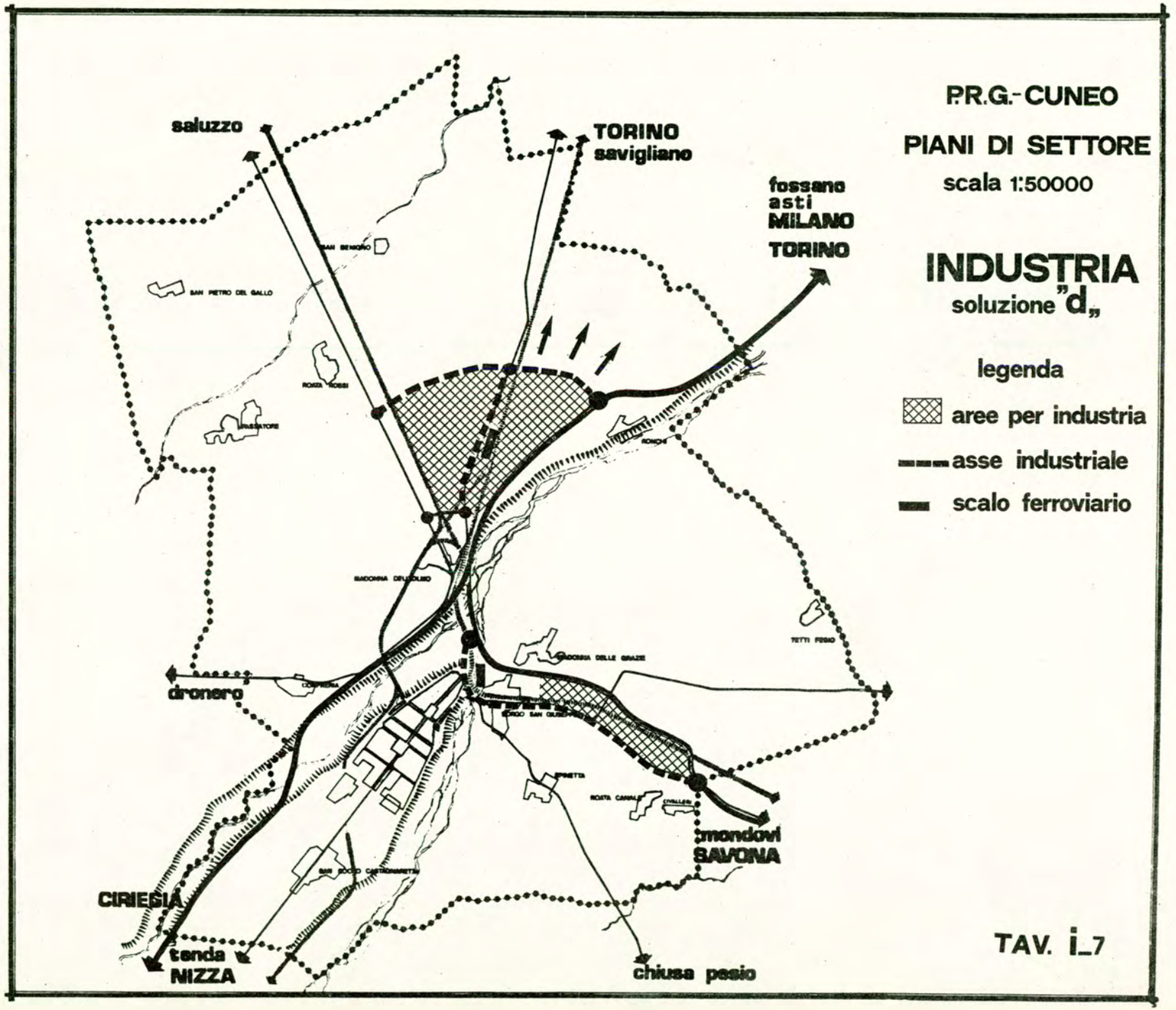
asse industriale

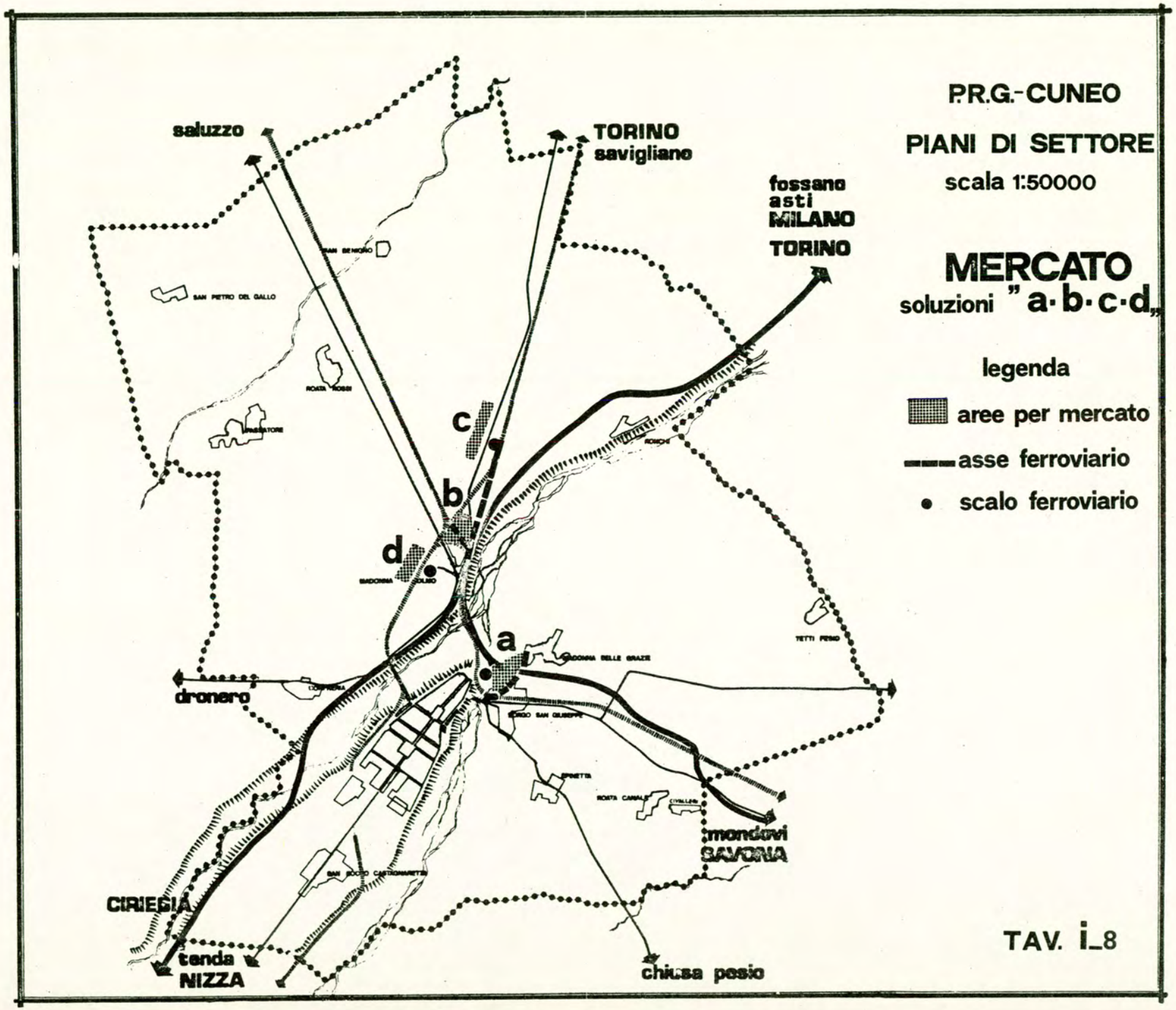
scalo ferroviario

TAV. i_4


P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
INDUSTRIA
soluzione "b"
legenda
aree per industria
asse industriale
scalo ferroviario
saluzzo
TORINO
savigliano
fossano
asti
MILANO
TORINO
dronero
CIRIEGIA
tenda
NIZZA
chiusa pesio
mondovì
SAVONA
TAV. i_5


P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
INDUSTRIA
soluzione "C"
legenda
aree per industria
asse industriale
scalo ferroviario
saluzzo
TORINO
savigliano
fossano
asti
MILANO
TORINO
dronero
CIRIEGIA
tenda
NIZZA
mondovì
SAVONA
chiusa pesio
1
2
3
TAV. i_6


saluzzo
TORINO
savigliano
fossano
asti
MILANO
TORINO
SAN BENIGNO
SAN PIETRO DEL GALLO
ROSTA ROSSI
MADONNA DELL'OLMO
MADONNA DELLE GRAZIE
TETTI FOSSO
dronero
mondovì
SAVONA
CIRIEGIA
tenda
NIZZA
chiusa pesio
P.R.G.- CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
INDUSTRIA
soluzione "d„
legenda
aree per industria
asse industriale
scalo ferroviario
TAV. i_7


P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
MERCATO
soluzioni "a·b·c·d"
legenda
aree per mercato
asse ferroviario
scalo ferroviario
saluzzo
TORINO
savigliano
fossano
asti
MILANO
TORINO
dronero
mondovì
SAVONA
CIRIEGIA
tenda
NIZZA
chiusa pesio
a
b
c
d
TAV. i_8

### 3.3.4. LE PROPOSTE DI RIASSETTO DEI SERVIZI

Analogamente a quanto detto per il settore industriale, le prospettive di riassetto dei servizi sono in larga misura di rilevanza comprensoriale, e inoltre più strettamente correlate ai modelli di sviluppo residenziale, di cui costituiscono, in certo senso, il supporto.

Si profilano 3 ipotesi caratteristiche :

A Ipotesi di sviluppo equilibrato per poli decentrati. (v. tav. i-9)

Coerente con le indicazioni della Carta Programmatica, l'ipotesi presuppone sia il rafforzamento dei nuclei frazionali più prossimi e più consistenti, sia una notevole espansione sull'altopiano. I programmi, per il primo punto, dovrebbero appoggiarsi sia a poli di riferimento comprensoriale (come il nuovo mercato) sia a nodi di traffico di primaria importanza, come quello di Madonna dell'Olmo; i nuovi centri potrebbero costituire il fulcro delle nuove espansioni e nel contempo del tessuto frazionale circostante. Per il secondo punto, il nuovo centro sull'altopiano dovrebbe rappresentare il polo di riferimento per l'espansione verso S. Rocco, senza però pregiudicare la vitalità del Centro Storico; pertanto dovrebbe emergere come Centro Direzionale, mentre le attrezzature commerciali e didattiche sarebbero a livello inferiore.

L'ipotesi è compatibile con tutte le altre ipotesi di settore, salvo potersi articolare, con essi, secondo fasi di priorità.

B Ipotesi di una bipolarità sull'altopiano e di sviluppi lineari verso Torino e Mondovì. (v. tav. i-10)

La concentrazione sull'altopiano delle principali funzioni comprensoriali e subregionali darebbe luogo ad una sorta di bipolarità in cui il Centro Storico ed il polo di P. Europa conserverebbero, qualificandole, prevalenti funzioni commerciali ed amministrative, mentre verso S. Rocco si raggrupperebbero le attività direzionali ed i grandi servizi ricettivi e speciali. Gli sviluppi oltre Gesso e Stura potrebbero, seguendo anche certe ten

denze spontanee, articolarsi in fascie lungo le due direttrici principali, i cui servizi locali, integrandosi strettamente alle residenze, darebbero forma a strutture lineari (eventualmente modulari) accrescibili, fortemente connesse alla struttura delle comunicazioni. L'ipotesi si accorda con quelle di sviluppo industriale verso Fossano-Torino (secondo assi attrezzati) e del nuovo mercato verso S.Giuseppe; per la viabilità, la più consona è l'alternativa "A".

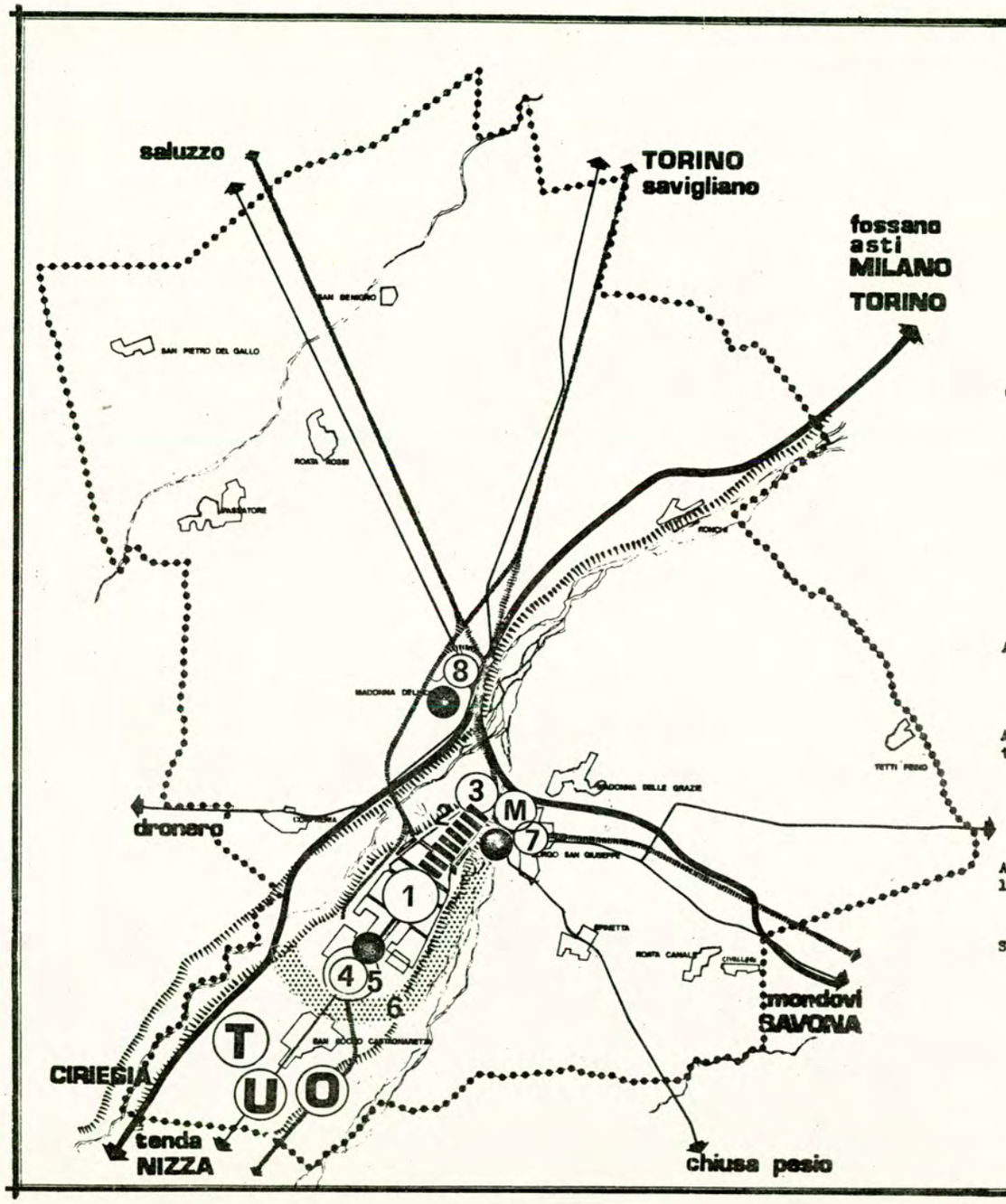
L'ipotesi presenta, per gli sviluppi esterni, la massima flessibilità, con delicati problemi di disciplina.

C Ipotesi di concentrazione dei servizi in poli simmetrici attorno al centro storico.
(v. tav. i-11)

La creazione del nuovo mercato oltre il Gesso, lo sviluppo attrezzato dell'industria verso Mondovì, una espansione residenziale decisa verso Mondovì, potrebbero consentire la formazione di un nuovo centro di servizi, con attrezzature commerciali moderne sia per la grande distribuzione sia per il commercio all'ingrosso, con importanti attrezzature ricettive e fieristiche. Data la vicinanza al Centro Storico e la simmetria con la concentrazione in via di sviluppo attorno a P. Europa, il Centro Storico dovrebbe ricevere una notevole spinta alla qualificazione ed all'innalzamento di livello dei servizi, risultando più baricentrico rispetto alla Città. L'assetto dei servizi si completerebbe poi man mano con concentrazioni affatto secondarie decentrate nelle nuove zone d'espansione. Il contemporaneo sviluppo di un centro direzionale e di speciali attrezzature comprensoriali verso S.Rocco sottolinea, la necessità, in questa ipotesi, che il riassetto della grande viabilità assicuri subito buoni collegamenti interni (fase 1ª della soluzione "A", oppure soluzione "C").

### 3.3.5. LE PROPOSTE PER IL SISTEMA DEL VERDE

Con riferimento alle indagini ed alle alternative testè esaminate per l'assetto dei servizi, una prima proposta settoriale per la sistemazione organica del verde (v. tav. i-12) è stata orientata al collegamento in "sistema" delle due fascie verdi del Gesso e dello Stura (rive e valli).




# P.R.G.-CUNEO

## PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# SERVIZI

soluzione "a„

Commercio : 1 - Concentrazione principale di portata comprensoriale (polo di P.Europa);integrato con attrezzature professionali e direzion.
2 - Fascia di concentrazione del commercio specializzato e artigianato tipico ( asse di Via Roma )
4 - 7 - 8 - Concentrazioni periferiche di minore portata e di struttura moderna ( S.Rocco C. , Mad.dell'Olmo,Borgo S.Giuseppe)

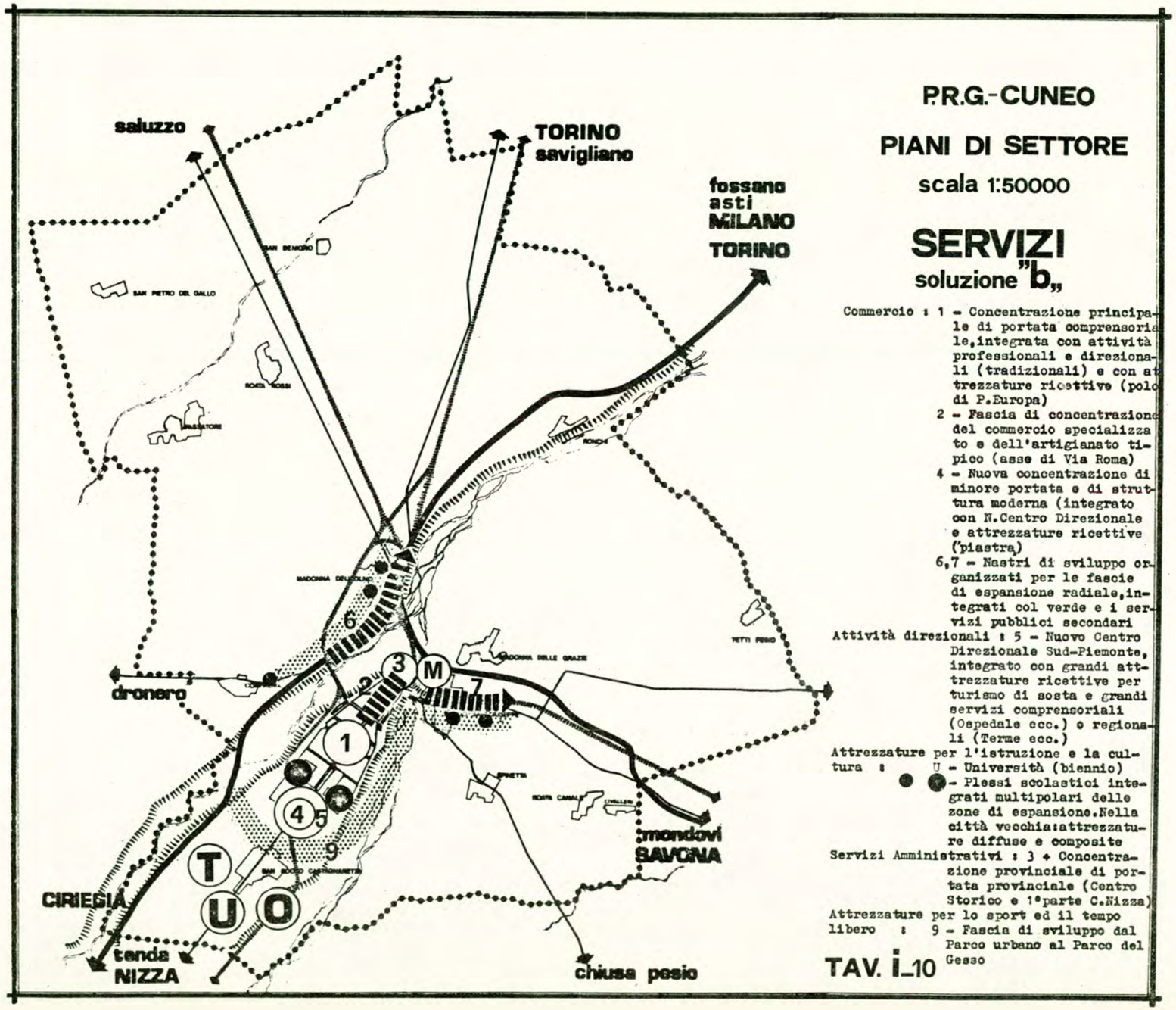
Attività Direzionali : 5 - Nuovo Centro Direzionale Sud-Piemonte; integrato con attrezzature ricettive e grandi servizi comprensoriali

Attrezzature per l'istruzione e la cultura : U - Università ( biennio )
● - Plessi scolastici "integrati" delle zone d'espansione.Nella città vecchia: Attrezzature diffuse e composite

Attrezzature per lo sport ed il tempo libero : 6 - Fascia di sviluppo dal Parco Urbano al Parco del Gesso

Servizi Amministrativi : 3 - Concentrazione principale di portata provinciale (Centro Storico e Corso Nizza)

TAV. i_9




# P.R.G.-CUNEO

## PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# SERVIZI

soluzione "b„

Commercio : 1 - Concentrazione principale di portata comprensoriale, integrata con attività professionali e direzionali (tradizionali) e con attrezzature ricettive (polo di P.Europa)

2 - Fascia di concentrazione del commercio specializzato e dell'artigianato tipico (asse di Via Roma)

4 - Nuova concentrazione di minore portata e di struttura moderna (integrato con N.Centro Direzionale e attrezzature ricettive ('piastra)

6,7 - Nastri di sviluppo organizzati per le fascie di espansione radiale, integrati col verde e i servizi pubblici secondari

Attività direzionali : 5 - Nuovo Centro Direzionale Sud-Piemonte, integrato con grandi attrezzature ricettive per turismo di sosta e grandi servizi comprensoriali (Ospedale ecc.) o regionali (Terme ecc.)

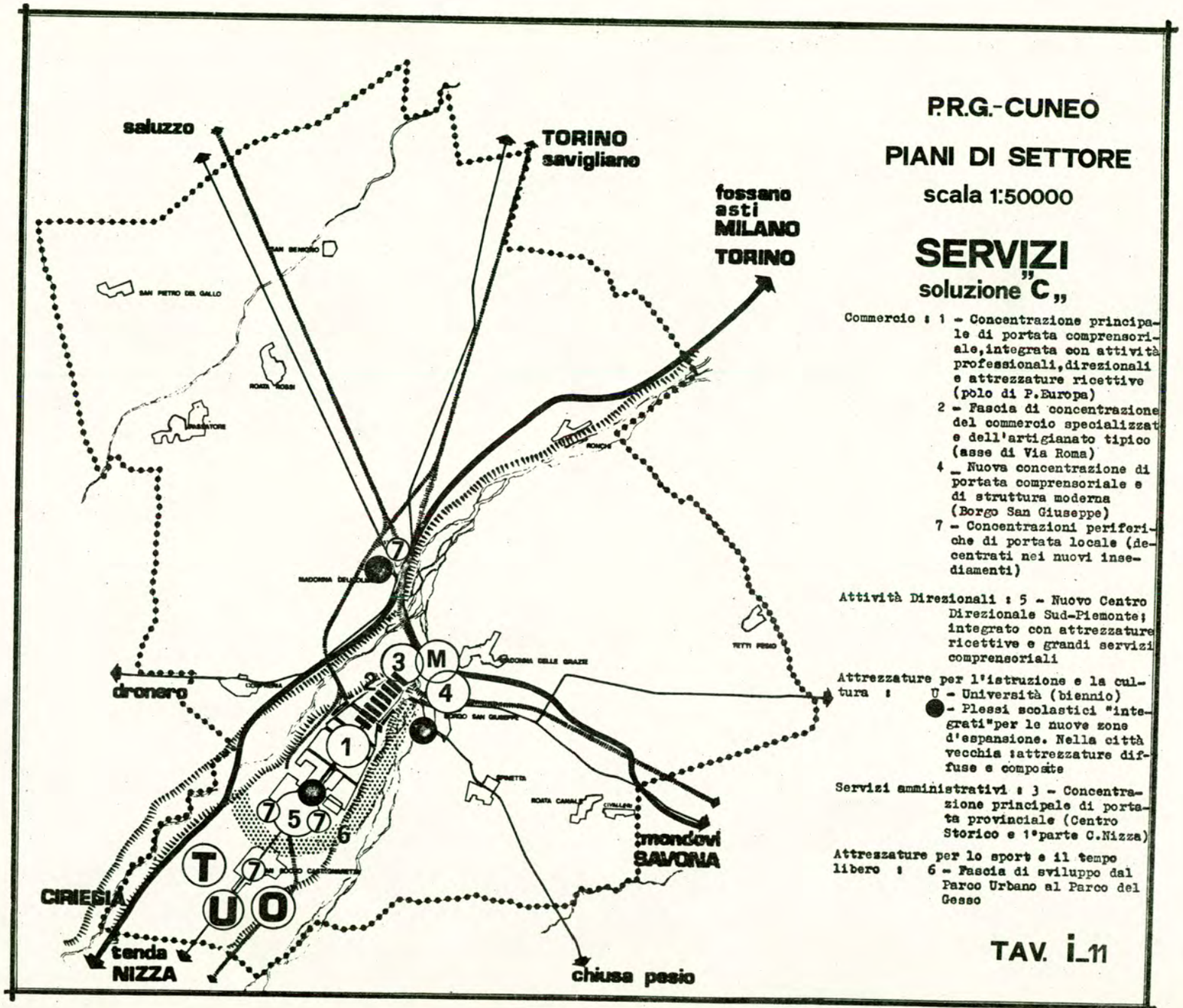
Attrezzature per l'istruzione e la cultura : U - Università (biennio)

● ● - Plessi scolastici integrati multipolari delle zone di espansione. Nella città vecchia: attrezzature diffuse e composite

Servizi Amministrativi : 3 + Concentrazione provinciale di portata provinciale (Centro Storico e 1°parte C.Nizza)

Attrezzature per lo sport ed il tempo libero : 9 - Fascia di sviluppo dal Parco urbano al Parco del Gesso

TAV. i_10




# P.R.G.-CUNEO

## PIANI DI SETTORE

scala 1:50000

# SERVIZI

## soluzione "C„

Commercio : 1 - Concentrazione principale di portata comprensoriale, integrata con attività professionali, direzionali e attrezzature ricettive (polo di P.Europa)

2 - Fascia di concentrazione del commercio specializzato e dell'artigianato tipico (asse di Via Roma)

4 - Nuova concentrazione di portata comprensoriale e di struttura moderna (Borgo San Giuseppe)

7 - Concentrazioni periferiche di portata locale (decentrati nei nuovi insediamenti)

Attività Direzionali : 5 - Nuovo Centro Direzionale Sud-Piemonte; integrato con attrezzature ricettive e grandi servizi comprensoriali

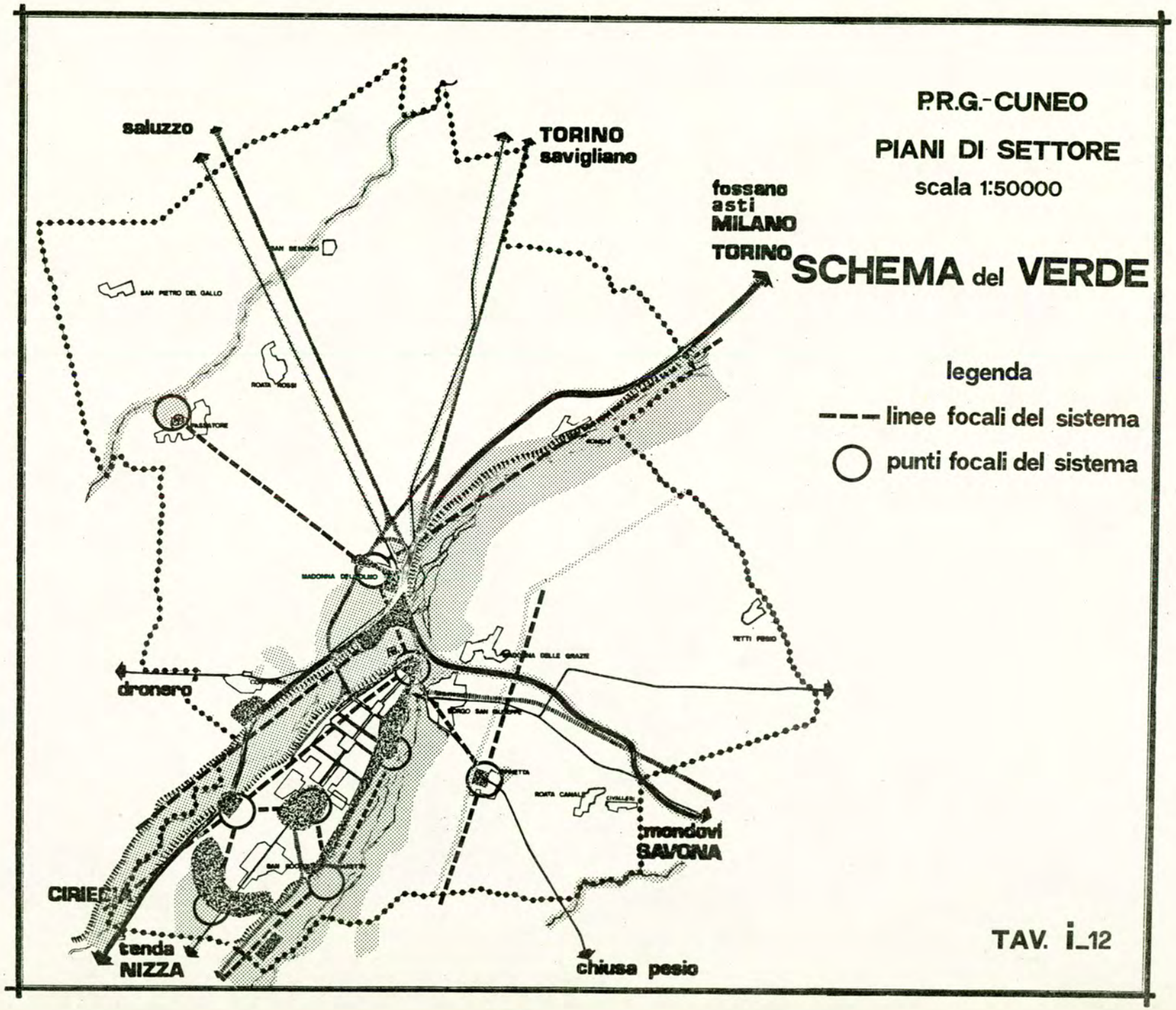
Attrezzature per l'istruzione e la cultura : U - Università (biennio)

● - Plessi scolastici "integrati" per le nuove zone d'espansione. Nella città vecchia : attrezzature diffuse e composite

Servizi amministrativi : 3 - Concentrazione principale di portata provinciale (Centro Storico e 1°parte C.Nizza)

Attrezzature per lo sport e il tempo libero : 6 - Fascia di sviluppo dal Parco Urbano al Parco del Gesso

TAV. i_11


P.R.G.-CUNEO
PIANI DI SETTORE
scala 1:50000
SCHEMA del VERDE
legenda
linee focali del sistema
punti focali del sistema
saluzzo
TORINO
savigliano
fossano
asti
MILANO
TORINO
dronero
mondovì
SAVONA
CIRIE'
tenda
NIZZA
chiusa pesio
TAV. i_12

Il sistema si appoggia su una serie di punti focali fra i quali si evidenziano i seguenti parchi proposti:

1° - Parco delle Rive al vertice del Cuneo;

2° - Parco Sportivo del Gesso e Parco della Resistenza;

3° - Parco di Madonna degli Angeli;

4° - Parco di Spinetta;

5° - Parco Monviso;

6° - Parco Urbano;

7° - Parco conclusivo collegato al complesso Termale;

8° - Parco di Madonna dell'Olmo;

9° - Parco lineare di Madonna della Ripa;

10° - Parco di Confreria (Sanatorio Carle);

11° - Parco di Passatore;

Si determinava così una prima sequenza lungo-Gesso, che si può concludere nel cimitero-parco proposto all'estremità della fascia; sul ciglio opposto, prende rilievo la fascia panoramica che, appoggiata sul salto orografico naturale, trova il suo punto focale nel parco di Spinetta.

Sul lato Stura, dal Parco delle Rive in testa occorre collegarsi con una opportuna valorizzazione della sponda libera, al Parco Monviso e, di qui, al centro dello altopiano, utilizzando al massimo le aree libere o liberabili (Piazza d'Armi, Enel, ecc.) col Parco Urbano principale, che si lega a sua volta, da un lato al parco conclusivo del complesso termale, dall'altro alla sequenza lungo-Gesso. A questa sequenza (ancora tutta rotta e frazionata) può contrapporsi sulla sponda occidentale, la fascia panoramica lungo-Stura, che si conclude nel Parco lineare di Madonna della Ripa e di Madonna dell'Olmo.

## 3.4. LE ANALISI COMPARATIVE DELLE ALTERNATIVE

E' ben nota l'importanza crescente che, sia sul piano generale della programmazione economica, sia su quello più specifico della pianificazione urbanistica, va assumendo l'analisi comparativa delle alternative,nel quadro della ricerca di oggettivazione delle scelte.

Nel caso specifico di Cuneo, la valutazione dei vantaggi e degli svantaggi rispettivamente prospettabili per ciascuna delle alternative avanzate nei diversi settori, pone delicati problemi di determinazione dei costi e benefici che esse presentano, non tanto a livello comunale, quanto nel più vasto contesto di tutta l'area interessata (e, per talune di esse, come ad esempio quelle riguardanti la grande viabilità e le strutture industriali, non si può anzi prescindere dalle implicazioni a livello almeno regionale.) Tali determinazioni richiedono pertanto una collimazione tra i diversi livelli di programmazione che non è - oggi - prospettabile, per le regioni illustrate al Cap. 2°. D'altra parte le scelte fondamentali di P.R.G. non possono essere eluse nè rinviate; perciò l'esame comparato delle diverse alternative si è fondato sui seguenti criteri:

1° - Quantificare tutte le variabili quantificabili e comunque oggettivare il più possibile gli elementi di scelta.

2° - Predisporre un telaio comparativo sul quale possano facilmente innestarsi le successive verifiche che, ad altri livelli o in tempi successivi, si renderanno possibili e necessarie (la flessibilità del piano - già assunta al Cap. 2°- dovrà appunto garantire la possibilità di tali successive verifiche).

Le diverse alternative dei diversi settori sono state così sottoposte - unitamente ai quadri comparativi - all'Amministrazione e , in sede di Commissione Consiliare per il P.R.G., hanno provocato alcune prime scelte fondamentali (da verificare poi in sede di sintesi finale) che possono essere così riepilogate:

### 3.4.1. VIABILITA'

L'esame (v. allegato III°) fa specifico riferimento alla funzionalità "estrinseca" ( in rapporto alle varie forme prospettabili di sviluppo urbano) e "intrinseca" (in rapporto

all'accessibilità e ai collegamenti resi possibili), agli aspetti paesistici, ai costi e agli altri aspetti tecnici. La soluzione prescelta (la sol. A, caratterizzata dal tracciato "panoramico" per la tangenziale Nord-Sud), di gran lunga la più conveniente sotto il profilo paesistico, è parsa conveniente anche sotto il profilo funzionale; sotto il profilo tecnico e dei costi, la valutazione sommaria dei costi di costruzione (esclusa l'acquisizione dei terreni) rispettivamente per la sol. A e per la sol. B ha indicato come il maggior costo di alcuni tratti particolarmente inpegnativi della soluzione prescelta (per es. il tratto a monte di Madonna della Ripa) sia compensato dal fatto di coincidere con una frattura preesistente (il ciglio lungo Stura) che riduce al minimo i tagli sulla viabilità e sulla rete ferroviaria esistente, tagli che risultano invece numerosi ed onerosi per la sol. B. Rispetto alla sol. C (caratterizzata dalla tangenziale "interna" Nord-Sud), il raffronto dei costi come sopra detto perde significato, essendo prevalente la incidenza - assai sensibile per la sol. C del valore e delle difficoltà di esproprio dei terreni, lungo tutta la fascia urbanizzata dalla punta del cuneo fin quasi a San Rocco. (E' da osservare che le difficoltà anzidette si manifestano in rapporto alla necessità di strutturare il previsto tronco Nord-Sud con caratteristiche di "superstrada veloce").

### 3.4.2. AREE INDUSTRIALI

L'esame comparativo (v. allegato III°) dei riferimenti territoriali, dei riferimenti alle situazioni esistenti di maggior rilievo, alle possibilità e difficoltà di infrastrutturazione, alle diverse ipotesi di riassetto viario, ai collegamenti con i luoghi di residenza, e agli aspetti paesistici, ha condotto alla scelta della sol. C., che punta sul rafforzamento del polo cuneese come polo altamente attrezzato sulle direttrici Nord-Sud, e Nord-Est. Essa è infatti apparsa la più adatta a consentire la formazione di un'area industriale altamente attrezzata (sia per gli allacciamenti tecnolo-

gici sia per gli scali ferroviari, sia in rapporto al riassetto viario), seppur di limitata estensione, e nel contempo, con la più ampia possibilità di espansione, subordinatamente ad un rigido programma di infrastrutturazione progressiva.

### 3.4.3. MERCATI E ATTREZZATURE CONNESSE

La localizzazione più favorevole per il complesso delle attrezzature mercatali è apparsa - all'esame comparativo - quella dell'ipotesi A, presso Borgo S.Giuseppe, lungo il Gesso, come la più prossima e più direttamente collegata con il Centro Storico, la più coerente con i risultati delle indagini sulle comunicazioni (gravitazione preminente dall'arco Nord orientale),ed anche la più interessante sotto il profilo paesistico (possibilità di caratterizzare decisamente la fascia oltre Gesso a Nord del ponte).

Rispetto alle varie ipotesi di nuovi assetti viari, la localizzazione prescelta appare comunque compatibile (data la sua posizione tangenziale); ma pone precisi problemi di priorità nelle fasi di attuazione: in particolare la operazione di rilocalizzazione dei mercati non appare possibile in carenza del nuovo viadotto verso Mondovì.

### 3.4.4. ASSETTO DEI SERVIZI

Le ipotesi procedentemente descritte sul riassetto dei servizi sono, nella loro comune matrice, direttamente conseguenti alle premesse programmatiche (vedi cap. 2) sui ruoli configurabili per il polo e l'area cuneese; mentre, per la loro diversa articolazione, dipendono largamente sia dalle scelte in tema di grande viabilità e di aree industriali, sia dall'impianto generale del piano e in particolare dall'articolazione dei nuclei residenziali. Naturalmente la proposizione può essere parzialmente rovesciata, nel senso che il nuovo modello di assetto dei servizi fissa in effetti i cardini della nuova articolazione della struttura urbana; in questo senso la scelta relativa riassume già i temi fondamentali scaturiti dagli studi e dalle indagini, e costituisce la più diretta anticipazione del disegno globale di P.R.G.

Tale scelta, caduta sulla ipotesi B, può essere così sinteticamente motivata:

a) In linea generale, l'alternativa centrale riguardava l'eventuale formazione, presso Borgo S.Giuseppe, di un forte nucleo urbano (una "città parallela") in grado di bilanciare l'espansione recente sull'altopiano verso Sud, attorno ad un polo simmetrico (rispetto al Centro Storico) del polo di Piazza Europa. L'ipotesi, affascinante (soprattutto in relazione alla rivitalizzazione del Centro Storico) e già brillantemente presentata in sede di Concorso di Idee (I5) appare compatibile con le scelte in tema di aree industriali e di rilocalizzazione delle attrezzature mercatali .Rispetto alle alternative per la grande viabilità, pur essendo compatibile con tutte le soluzioni prospettate, incide fortemente sull'importanza relativa dei singoli tronchi, inducendo a propendere, in ultimaanalisi,per la soluzione C ( tangenziale interna); tuttavia, nella sua più coerente espressione, essa esclude ogni consistente prospettiva di sviluppo sull'altopiano e oltre Stura, contrastando sostanzialmente con le premesse programmatiche di ulteriore espansione urbana sull'altopiano (anche in relazione alle previste attrezzature di rilevanza subregionale) e di rafforzamento di entrambe le testate (oltre Stura e oltre Gesso) per una più efficienze integrazione del tessuto agricolo e frazionale. Inoltre presenta una certa rigidità sia riguardo al supporto l'ipotesi di infrastrutture (specie per i collegamenti) che richiede, sia riguardo all'entità, e livello degli insediamenti oltre Gesso: è evidente infatti che, anche sotto il profilo formale,la contrapposizione del polo simmetrico al polo principale sull'altopiano, si giustifica soltanto a partire da un livello discreto di strutturazione e di caratterizzazione urbana.

Seguendo invece le direttive della Carta Programmatica, l'articolazione "allargata" dei servizi urbani può essere proposta nei due diversi modelli dell'ipotesi A e B: dei quali il secondo (ip.B) è stato prescelto in quanto particolarmente adatto per realizzare quella flessibilità del piano di cui si è sottolineata l'opportunità nel Cap. 2. Si può

infatti notare come, in questa ipotesi, gli sviluppi oltre le rive possono avvenire con la massima gradualità, subordinatamente a precise condizioni di carattere generale.

b) In particolare, per le attrezzature commerciali, la preoccupazione dominante è, ovviamente, quella di evitare l'ulteriore devitalizzazione del Centro Storico e - insieme - l'ulteriore proliferazione indiscriminata lungo l'asse di Corso Nizza. Pertanto le nuove strutture commerciali da prevedere nelle zone di sviluppo - ivi comprese quelle, peraltro importantissime - dell'espansione sull'altopiano, devono essere concepite in funzione nettamente subordinata rispetto alle concentrazioni esistenti e al loro polo principale, che le indagini hanno indicato senza possibilità di equivoco in P. Europa. Questo dovrebbe invece essere ulteriormente potenziato, in modo da meglio sostenere qul ruolo sub-regionale che è stato illustrato al Cap. 2 e che, già, in parte, esso esercita: la concentrazione minore del Centro Storico dovrebbe parallelamente qualificarsi e specializzarsi in modo da svolgere una funzione completamentare a quella del centro principale. Oltre le rive, l'ipotesi B prescelta presenta delle fascie di sviluppo lineare che, mentre costituiscono il sostegno per gli sviluppi urbani eventualmente prospettabili lungo le due rive, possono fin dall'inizio promuovere l'integrazione del territorio agricolo alle loro spalle.

c) Per le attrezzature scolastiche il problema è naturalmente diverso: l'obiettivo di fornire una radicale alternativa all'attuale crescente dispersione delle attrezzature, non può essere perseguito se non puntando decisamente su un sistema di plessi integrati per le zone di espansione e per l'intero territorio libero circostante la città: pochi vitali poli strategicamente distribuiti rispetto alle strutture viarie ed organicamente collegati alle residenze anche con linee di trasporto pubblico apposite, possono esercitare una miglior funzionalità, anche nei confronti delle zone agricole, di una distribuzione diffusa in tutti i nuclei frazionali. In linea teorica, il sistema potrebbe ridursi a

3 poli complessi, rispettivamente sull'altopiano verso S. Rocco, presso Madonna dell'Olmo, presso Borgo S.Giuseppe (come nella ipotesi A e C); in effetti, però, le esigenze di flessibilità e di gradualità di realizzazione, consigliano, almeno per le espansioni oltre le rive, un sistema multipolare,maggiormente articolato (come nella ipotesi B).

d) L'assetto dei servizi si completa, poi, con le attrezzature di rilevanza sub-regionale: il centro universitario, il complesso termale, il nuovo complesso ospedaliero, il nuovo centro annonario, il nuovo centro direzionale, la concentrazione di servizi amministrativi del Centro Storico, il tutto legato dalle attrezzature per il verde e lo sport che dovrebbero svilupparsi con continuità dal Parco-Gesso a S.Rocco al Parco Monviso.

   E' utile osservare come, nella ipotesi B; siano proprio queste attrezzature a caratterizzare il nuovo impianto della Città sull'altopiano e ad assorbire il Centro Storico nel nuovo sistema funzionale.

## 3.5. LE LINEE GENERALI DEL PIANO

In base all'esame comparato delle alternative dei diversi settori, ed alle scelte settoriali conseguentemente assunte, è stata operata la sintesi finale. Questa, riassumento tutte le indicazioni degli studi, delle proposte e delle indagini raccolte, ha naturalmente imposto, ponendoli in reciproca correlazione, adattamenti e correzioni dei singoli modelli settoriali, che peraltro possono dirsi pienamente accolti nel modello globale.

I concetti informatori del disegno generale (v. tav. a-0 1:25.000) possono essere qui brevemente riepilogati:

a) Nei suoi riferimenti territoriali (v. tav.d-1 1:100.000) il piano assegna a Cuneo quelle infrastrutture, quelle attrezzature e quei lega-

menti col contesto regionale che possono (come illustrato al capo 2°) consentirgli di esercitare un ruolo polarizzante nei confronti della sub-regione del Piemonte sud-occidentale, nel quadro di una articolazione multipolare della intera città-regione.

Il piano prevede il ripristino della linea Cuneo-Nizza con un miglioramento radicale della efficienza del tronco Torino-Cuneo. L'intera rete ferroviaria dovrà essere meglio utilizzata, soprattutto a scopi industriali, attraverso una organica previsione di scali attrezzati.

La viabilità, mediante la nuova prevista struttura di tangenziali (formanti una Y rovesciata attorno al cuneo) deve garantire rapidi collegamenti verso Torino (Fossano), verso Savona (Mondovì) e verso la Francia (Ciriegia e Tenda).

Un secondo ordine di strutture viarie (in gran parte esistenti e da ristrutturare) deve estendere convergenti su Cuneo, la possibilità di rapidi collegamenti verso Nord e verso la Francia e assicurare inoltre buone comunicazioni coi poli viciniori di Saluzzo e Savigliano.

Un nuovo sistema di trasporti pubblici dovrebbe altresì consentire la effettiva complementarietà funzionale dei singoli comprensori turistici col centro più attrezzato cuneese.

L'intero assetto dei trasporti pubblici della viabilità e delle comunicazioni ferroviarie dovrebbe, in sostanza, cogliere per Cuneo quel valore di cerniera che è implicito nella sua posizione geografica.

Per sfruttare appieno la posizione "nodale" di Cuneo, il piano prevede la formazione di un primo nucleo (accrescibile per scaglioni successivi) di aree industriali attrezzate, il cui fulcro - costituito da un complesso organico di attrezzature, che vanno dagli scali alle infrastrutture tecnologiche alle aree per servizi - è situato proprio in corrispondenza dell'incrocio della direttrice Nord-Sud con l'arco Nord-Est, con apposito svincolo.

Le attrezzature ed i servizi di rilevanza subregionale formano, nel disegno del piano, un sistema organico che, integrandosi con le attrezzature preesistenti, (soprattutto quelle del

Centro Storico, opportunamente rivitalizzate) stabilisce la vitalità e la portata del polo cuneese.

Naturalmente la vitalità del polo cuneese - in quanto polo socio culturale - presuppone un adeguato livello demografico. Per le ragioni già ampiamente illustrate (v. cap. 2 e seg.) tale livello non può essere prefissato rigidamente: anzi, per la sua flessibilità, il disegno del piano non soltanto non esclude, ma prevede ampie possibilità di oscillazione dello stesso livello demografico globale.

La capacità insediativa totale "prevista" del Piano per l'intero centro urbano (se escludiamo il territorio agricolo) di circa 65.000 abitanti, rappresenta in questo senso un parametro dimensionale di riferimento per la qualificazione delle funzioni territoriali del polo cuneese.

b) Nell'ambito più propriamente comunale, l'antinomia città-campagna espressa nell'impianto geo-morfico caratteristico di Cuneo, non può essere superata con un semplice allargamento delle possibilità di espansione residenziale in una o più direttrici all'esterno della città, oltre le rive del Gesso e dello Stura.

Il punto essenziale è quello di integrare il territorio agricolo (coi suoi nuclei frazionali) nel contesto urbano; e, contemporaneamente, di risolvere in maniera più razionale i collegamenti residenza-lavoro (anche in vista di un sistema più efficiente di pendolarità su tutta l'area cuneese). Ne deriva una serie di conseguenze in tema di comunicazioni, di infrastrutture, di servizi. (v. tav. b-2)

Per le comunicazioni, sullo schema già descritto del primo ordine di viabilità, formante una Y attorno a Cuneo, si è innestata una serie di previsioni che mirano appunto a migliorare i collegamenti coll'altopiano: (v. tav. b-4)

- un distributore primario sulla riva occidentale dello Stura (in gran parte esistente e da ristrutturare e completare) che, staccandosi dal braccio verso Mondovì della grande Viabilità, collega la catena delle grandi attrezzature urbane rendendole facilmente accessibili da Nord.

- l'attrezzatura dell'attuale penetrazione principale - il Viadotto Soleri - con uno svincolo attrezzato sulla tangenziale Nord-Sud e lo attestamento nella Stazione di Interscambio, ad Est.
- l'attrezzatura del ponte Gesso con snodo attrezzato ad Ovest e con uno svincolo che evita il Borgo San Giuseppe, collegando direttamente la città con la zona dei mercati e verso Castelletto Stura, e verso Boves (e Spinetta).
- il riassetto del ventagio Nord-occidentale di diramazioni comprensoriali e di collegamenti diretti con i più importanti nuclei frazionali (Ronchi, Roata Rossi, San Pier del Gallo, Passatore ...).
- un nuovo assetto dei trasporti pubblici che, opportunamente sfruttando la struttura "stellare" della viabilità, consenta una più diretta convergenza dell'intero territorio aperto sia sui due archi di raccolta oltre Stura e oltre Gesso, sia sulla stazione di intescambio(e, di lì, sul centro urbano)(I7).

Per le infrastrutture, il piano prevede di colmare le lacune - ancora assai numerose e gravi - dei nuclei frazionali, dotandoli di tutte le indispensabili opere di urbanizzazione primaria e di quei servizi di prima necessità (come alcuni servizi di commercio al dettaglio, gli Uffici postali, gli Asili ecc.) la cui localizzazione in sito è condizione inderogabile di vita civile (vedi tabella riepilogativa delle frazioni).

Ma, per tutti i servizi di maggior livello (e, primo fra tutti, la scuola d'obbligo) il piano prevede la concentrazione sulle due fascie di servizi oltre-Stura e oltre-Gesso, che assumono quindi la funzione di testate attrezzate per l'intero territorio agricolo alle loro spalle. Più precisamente si delinea una fascia di servizi sul rettilineo dal Viadotto Soleri a Madonna dell'Olmo,mentre due importanti plessi scolastici per l'intero ciclo della scuola dell'obbligo sono previsti a Confreria e Madonna dell'Olmo; dalla parte del Gesso, oltre alla fascia di servizi che, dalla nuova zona dei mercati si svilupperebbe fino entro Borgo San

Giuseppe, un grosso plesso per la scuola dell'obbligo è previsto a Borgo S. Giuseppe stesso.

Non vi sono ragioni di pensare che il territorio agricolo di Cuneo (a parte le zone investite dalle attrezzature industriali) possa o debba mutare la sua fisionomia, chè quella di una agricoltura florida e ulteriormente qualificabile, e quindi per prevedervi apprezzabili incrementi demografici; se non quelli che, a seguito delle previste opere di urbanizzazione primaria e nel quadro di una migliore integrazione sociale della popolazione contadina, potranno portare ad un consolidamento dei nuclei frazionali esistenti. Per le due testate oltre Stura e oltre Gesso, però, è chiaro che la presenza di insediamenti residenziali di un certo livello è condizione per la vitalità stessa delle fascie di servizi ivi previste. Il piano prevede quindi la possibilità di due fascie di sviluppo residenziale, di limitata entità, sia oltre Stura che oltre Gesso, e a Spinetta.

La validità di questi insediamenti deve però essere verificata non soltanto nei confronti delle previste fascie di servizi, ma anche nell'economia generale del Piano - e in particolare in rapporto alle grandi infrastrutture di collegamento che li giustificano. Il Piano prevede quindi che la scelta delle diverse alternative di espansione oltre le rive sia subordinata a tutta una serie organica di condizioni generali e - in sintesi - al programma globale di sviluppo della Città.

c) Sull'altopiano, gli ulteriori sviluppi urbani sono dominati dal sistema di grandi attrezzature di rilievo sub-regionale, legate dal sistema di parchi e di verde pubblico che ristabilisce, a monte di S.Rocco, la congiunzione tra le due fascie verdi lungo Stura e lungo Gesso.

Non vi è dubbio, infatti, che soltanto una serie coordinata di interventi caratterizzanti (come quelli già accennati) può riproporre in termini anche formalmente validi la conclusione dell'espansione urbana che interessa ormai potenzialmente tutto il tronco cuneese dell'altopiano, fino a S.Rocco, spezzandone i moduli meramente iterativi del processo di

accrescimento spontaneo, e provocare, nel contempo, la riqualificazione del tessuto più recente, nelle sue frangie periferiche e nei suoi margini rivieraschi.

Il sistema di grandi attrezzature pubbliche si sviluppa con continuità dal vertice del Cuneo (che ne costituisce anche un vertice funzionale, sotto il profilo amministrativo - rappresentativo) fino oltre S.Rocco (dove si conclude nel complesso termale-ricettivo e nel nuovo complesso ospedaliero) con un costante diretto riferimento all'asse di distribuzione primaria che sfiora la città lungo tutto il suo bordo occidentale lungo-Stura.

A cerniera tra il Centro Storico e la "Città Nuova", in testa alla maggiore penetrazione attuale (Viadotto Soleri) il centro integrato di interscambio dovrebbe sostituire, con una presenza viva e pulsante di riferimenti quotidiani, le vecchie attrezzature per il mercato settimanale, ormai inadeguate e sempre meno compatibili con le attività urbane.

La sutura invece tra il tessuto urbano ormai formato e i nuovi sviluppi verso S.Rocco, è affidata principalmente ad una fascia compatta di servizi ($F_5$) che penetra abbondantemente nell'agglomerato urbano, fino alla Piazza Lanteri. Questa penetrazione viene anche a costituire una valida alternativa, dopo il Corso Vittorio Eman. II°, al tradizionale riferimento al Corso Nizza, che può quindi riassumere, nella sua parte ancora non "porticata", la funzione di semplice asse di distribuzione interna, specie per l'agglomerato di S.Rocco.

In questa prospettiva (dominata dal sistema di grandi attrezzature) ed anche alla luce del recente D.M. 2.4.1968, le compromissioni del suolo sull'altopiano sono state rigidamente circoscritte. I nuovi nuclei di insediamento ($C_1$ = S.Rocco, $C_2$, $C_3$) sono perfettamente enucleati dal tessuto compromesso, cui si collegano non già per il tramite di una contiguità o affinità edilizia puramente formale, ma attraverso le strutture portanti dei servizi e delle attrezzature urbane. Le possibilità di ulteriori completamenti e insediamenti nella parte "compromessa" sono invece subordinate - ben al di sotto di quella extracapienza teoricamente attribuibile in base al piano attuale - alla possibilità di concreta ristrutturazione (in

particolare al necessario reperimento di aree per servizi, nei rapporti ottimali prestabiliti).

Date le carenze attuali da colmare nelle zone compromesse, e le necessità di spazio per le grandi attrezzature urbane sull'altopiano ancora libero, le dimensioni degli insediamenti possibili nelle diverse zone dell'altopiano sono relativamente modeste. Tuttavia esse nel complesso, conferiscono all'altopiano la possibilità di ospitare circa altri 20.000 abitanti: cifra che deve per altro essere considerata anche alla luce di queste considerazioni:

1) necessità di procedere, per quasi tutta la parte compromessa, ai sensi dell'Art. 17 L. 765) mediante Piani Particolareggiati o Piani di Lottizzazione convenzionata, con limitate possibilità di interventi isolati;

2) necessità di predisporre, per i nuclei di nuovo insediamento, gli indispensabili servizi: tra questi, determinante appare la fascia di servizi $F_5$ che condiziona sia la possibilità di completamento delle zone compromesse più periferiche, sia di innescare l'attuazione della zona $C_2$, la più importante dell'altopiano.

D'altra parte l'articolazione degli sviluppi sulla parte libera dell'altopiano, con limitate espansioni residenziali e preminenti utilizzazioni per attrezzature urbane di livello sovra-comunale, oltre a rientrare perfettamente nel bilancio dimensionale già accennato, deve tener conto di due importanti considerazioni:

a) La posizione di testa del Centro Storico (che, senza dubbio, gli ha evitato quell'aggressione molteplice che ha irrimediabilmente alterato altre conformazioni storiche di non minor valore) presenta l'evidente rischio di una crescente eccentricità: rischio denunciato dalla stessa Carta Programmatica per il nuovo P.R.G., e la cui preoccupazione è alla base di molte delle alternative presentate in seno al Concorso di Idee. Abbiamo già visto come il Piano intenda evitare questo pericolo essenzialmente integrando il Centro Storico (col suo patrimonio di valori e di attrezzature) in un sistema organico di grandi attrezzature che avvolge tutta la Città, incernierandosi al corpo stesso del Centro Storico in due parti eminenti: il vertice e l'attacco al Viadotto Soleri (centro di interscambio).

Tuttavia uno spostamento eccessivo dei pesi demografici verso S.Rocco potrebbe seriamente compromettere quella continuità urbana che il troppo lungo filo dell'asse centrale non basta più ad assicurare. L'esame del possibile limite di rottura della continuità urbana, condotto con riferimento ad esperienze recenti relative ad un gran numero di esempi italiani e stranieri (16) consente già di intravvedere il rischio di una rottura all'altezza di S.Rocco, Questo (insieme al grado di compromissione) spiega anche perchè il nucleo attorno a S.Rocco sia stato, nel Piano, considerato relativamente autonomo, mentre la più consistente zona di espansione ($C_2$) si salda direttamente al corpo urbano mediante la fascia di servizi ($F_5$) che ne costituisce il trait-d'union.

b) Sotto il profilo formale e paesistico, la conclusione della Città verso Sud si presenta particolarmente delicata. Mentre infatti un netto solco naturale ritaglia nettamente alla base la forma urbana sugli altri due lati, verso Borgo S.Dalmazzo la città si perde nella aperta campagna, senza soluzione di continuità. Senza dubbio l'insediamento di grandi attrezzature nel parco può offrire validi supporti per la chiusura formale della Città sull'altopiano. Ma la sutura tra il paesaggio urbano e il paesaggio naturale non può, senza gravi pericoli essere trasferita al confine del Comune, su una linea cioè scarsamente controllabile dal P.R.G.

Per questo motivo il Piano prevede che tale sutura avvenga assai più a Nord, all'altezza di S.Rocco, conservando e anzi valorizzando l'integrazione, nella nuova articolazione di attrezzature e di parco oltre S.Rocco, del paesaggio agrario circostante.

La presenza stimolante di questo paesaggio naturale, che offre lungo le due rive del Gesso e della Stura sequenze di rara bellezza, è tanto più giustificata in quanto essa corrisponde ad una utilizzazione ottimale di queste fascie del territorio comunale che, come è noto, costituiscono uno dei poli di maggior valore per la produzione orto-frutticola di alta qualità di tutto il Cuneese.

Note al Cap. III

(1). Vedi allegato 1 '=Programma delle indagini per il P.R.G. di Cuneo -

(2) cfr. = Q 1 = Problemi di mobilità nell'agricoltura e nell'industria cuneesi - (R.G., N.C., V.D.)
Q 2 = I servizi urbani - (R.G., N.C.)
Appendici I^ = Le attrezzature scolastiche - (E.C.)
" II^ = Attrezzature sportive, ricreative, culturali - (E.C., G.M.)
" III^ = Attrezzature per il culto - (E.C.)
Q 3 = Il Turismo ed il Verde - (E.C., G.M.)
Q 4 = La consistenza edilizia - (G.C.)
Q 5 = La viabilità ed i trasporti pubblici - (V.D., N.C., R.G.)

(3). Vedi Q 1 , Cap. 4^-

(4). Vedi, oltre al Q2, Cap. 2^, lo studio sul Cuneese del Prof. G. Dematteis dell'Istituto di Geografia Economica della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Torino -

(5). Vedi appendice 1^al Q 2 -

(6). Vedi : IRES "Studio per gli insediamenti universitari del Piemonte al 1980" , Torino 1968 -

(7). Vedi appendice II^ al Q 2

(8). Vedi appendice III^ al Q 2

(9). Vedi allegato : verbali della Commissione "Mercati ed attrezzature commerciali" della Conferenza dei Servizi per il P.R.G. di Cuneo -

(10). Vedi allegato : verbali della Commissione "Servizi tecnologici" della Conferenza dei Servizi -

(11). Vedi progetto "Besimauda" e "Capud Pedemontis".

(12). Le analisi dei modelli aerofotogrammetrici si sono svolte con la cortese collaborazione dell'Istituto di aerofotogrammetria del Politecnico di Torino ed in particolare del Direttore Prof. Inghilleri -

(13). Vedi progetti "Diamante", "Polo 3" , "CN. 5", e, parzialmente, "Capud Pedemontis".

(14). Vedi progetto "Super 4", "Barbablù" , "3 y" -

(15). Vedi progetto "Capud Pedemontis" -

(16). Ved. G. de Carlo - "Urbino" - appendice 3^- Utilizzando gli "indicatori" sperimentati in tale studio, possiamo così calcolare il limite di rottura della continuità urbana di Cuneo :

S = superficie del Centro Storico = 270.000 mq.
N = n. degli abitanti = 50.000 circa
(escluse le zone oltre le rive)
D = distanza dal C.S. delle zone d'espansione =
mt. 2.000 per il limite delle zone "compromesse"
mt. 2.500 per le nuove zone d'espansione ($C_2$)
mt. 3.500 per il nucleo di S. Rocco

Gli indicatori possono assumere i seguenti valori :

P=D/N=0,04 per le zone compromesse
=0,05 per le nuove zone d'espansione
=0,07 per S. Rocco

L=D/S=0,007 per le zone compromesse
=0,009 per le nuove zone d'espansione ($C_2$)
=0,013 per S. Rocco

Il limite di rottura, sperimentalmente riscontrato per P> 0,15 L > 0,01, viene, come si vede, superato parzialmente per San Rocco.

(17). L'assetto dei trasporti pubblici (vedi tav. b-1 e b-1) è impostato su tre ordini di linee di collegamenti:

A - Linee urbane : collegano tra loro le varie zone e le principali attrezzature della città sull'altopiano, dalla punta del cuneo fino al complesso termale. Nella parte compromessa, oltre il tradizionale riferimento all'asse centrale si propone l'alternativa costituita dalle linee di riferimento e di sviluppo dei servizi, su due fascie parallele al c.so Nizza, in modo da assicurare una immediata accessibilità ai servizi stessi e a quelli dell'asse centrale. Nelle zone d'espansione, la linea fondamentale di riferimento dovrebbe invece diventare la fascia di servizi $F_5$.

B - Linee di levello comunale: sono destinate ad assicurare l'effettiva integrazione delle diverse parti del territorio comunale (residenze, luoghi di lavoro, grandi attrezzature ...) e si distinguono in :

- collegamenti del centro con le zone Est. (dalle Terme alla Staz. di interscambio, a S.Giuseppe, alla zona ind. $D_2$, a Roata Canale, Spinetta, Tetti Pesio)
- collegamenti del centro con le zone Nord. (dalle Terme alla stazione di interscambio, a Madonna dell'Olmo, Ronchi, Tetto Croce, Bivio Roà e zona industriale $D_1$)
- collegamenti della città col mercato. (da Bombonina alla Madonna delle Grazie, al mercato, all'interscambio, a Confreria)
- collegamenti della città con le zone Nord-Ovest. (dall'interscambio a Madonna dell'Olmo, alla Celdit, Roata Rossi, Passatore, S. Benigno)

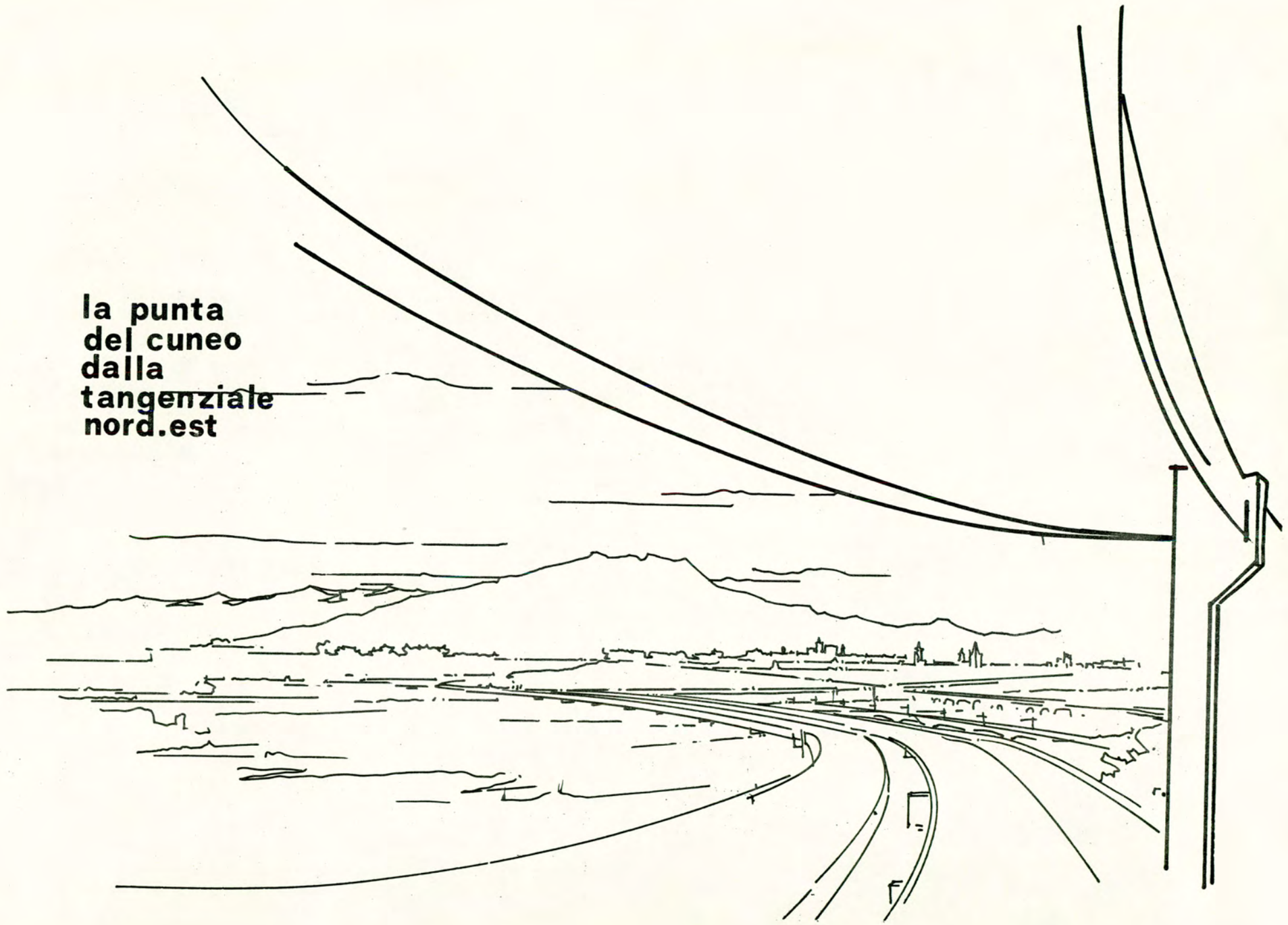
C - Linee extra - comunali, verso :

- Sud (Val Vermenagna, Valle Gesso)
- Vignolo
- Valle Stura, Val Grana e Val Maira
- Saluzzo e Val Varaita
- Savigliano
- Fossano
- Castelletto Stura
- Mondovì (Magliano Alpi)
- " (Monregalese)
- Valle Pesio
- Boves

Tutte le linee convergono-a livelli diversi-nella stazione di interscambio, dove può avvenire il passaggio da un mezzo pubblico all'altro, ovvero al mezzo privato, e che costituisce altresì l'attestamento principale per la città e il Centro Storico.

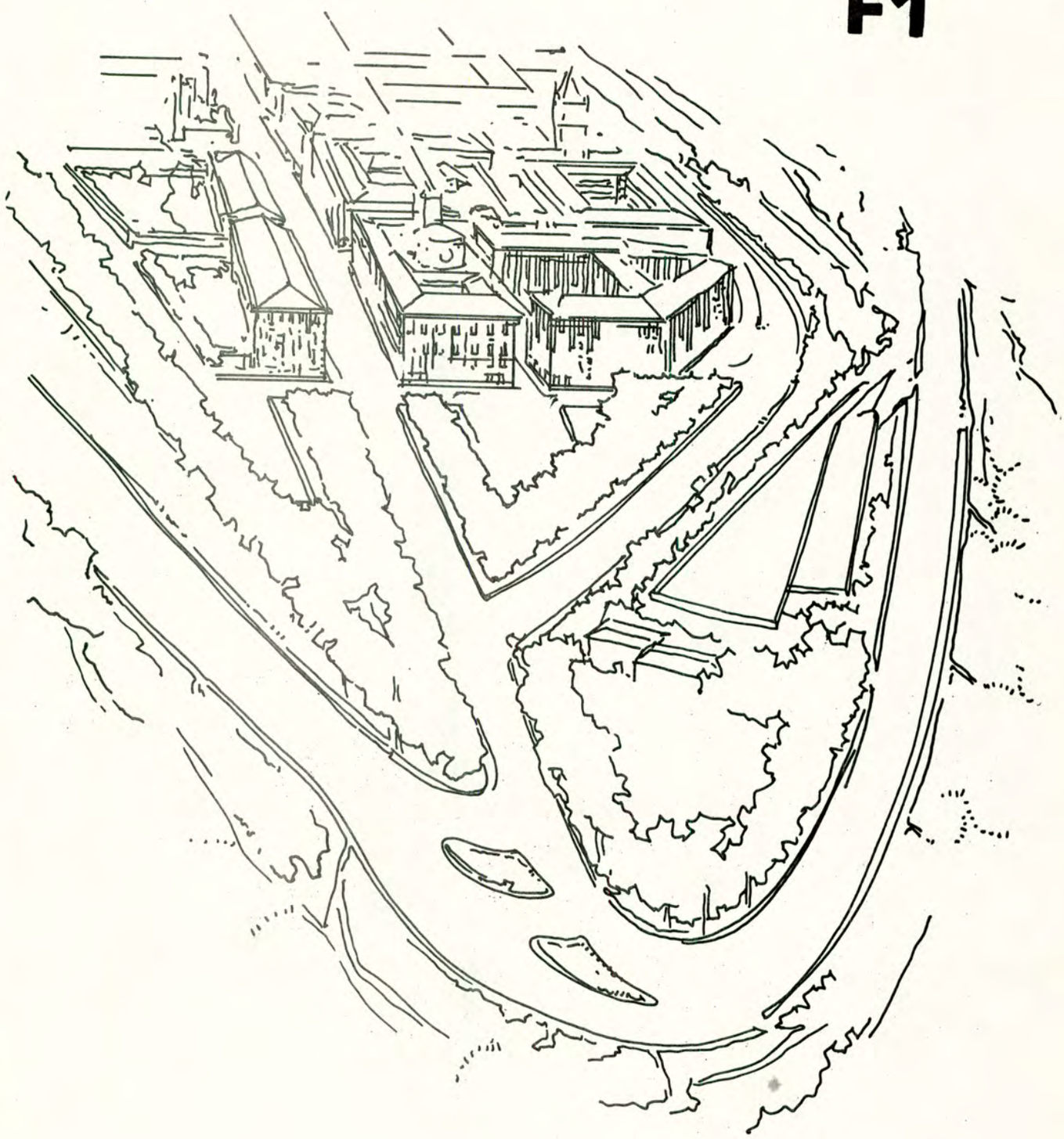
La Tav. B-4 illustra non solo lo schema della rete, ma anche i possibili percorsi che si potrebbero organizzare, con riferimento sia alle frequenze presumibili (in base anche ai dati attuali) sia al riassetto della viabilità, sia alle linee di sviluppo dei servizi.

# CAPITOLO 4°



la punta
del cuneo
dalla
tangenziale
nord.est

F1



## CAPITOLO QUARTO

## CARATTERI E STRUTTURE DEL PIANO

### 4.I. I CARDINI FUNZIONALI DEL PIANO

L'assetto funzionale del Piano è specificamente espresso nei Piani di settore, per la viabilità e i trasporti pubblici e i servizi, che, come vedremo, forniscono le indicazioni più precise per la programmazione che si svilupperà sulla base del nuovo P.R.G.

L'intelaiatura generale è costituita dal disegno della viabilità e dei T.P. che abbiamo già brevemente illustrato (vedi tav.b-I); è però una intelaiatura di puro riferimento, poichè la rete è articolata in modo da consentire realizzazioni e scelte alternative e successive. E ciascuna scelta e realizzazione determina precise condizioni per i programmi urbanistici globali.

L'assetto dei servizi, invece, comprende sia la riorganizzazione di quelli delle zone compromesse, sia il sistema di attrezzature di carattere generale e di livello urbano o, più spesso, sub-regionale. Il primo e più complesso elemento di questo sistema è il Centro Storico stesso, che si presenta sotto questo profilo come una zona a funzioni molteplici integrate, la cui articolazione distributiva vedremo meglio in seguito.

Cardini dell'assetto di Piano sono quelle strutture che investono aree per le quali, per la loro stessa collocazione e specializzazione funzionale, sono state (anche ai sensi del D.M. 2.4.I968) enucleate dalle altre zone del territorio comunale :

$F_I$ La zona di vertice del Cuneo, che esprime emblematicamente la tradizione di comando della città, conserva ed esalta, nella prospettiva del Piano, le sue funzioni rappresentative ed amministrative.

La sostituzione del macello e carceri con edifici per uffici, consentirà nel quadro della valorizzazione di tutta la testa del cuneo, compresa la risistemazione dell'officina del gas, una più precisa aderenza a questo ruolo di vertice (anche con previsioni di parcheggi a più livelli) (v.tav.g-I e g-2).

$F_2$ Il centro integrato o di interscambio sull'area del Foro Boario, e della Caserma, costituisce la cerniera di maggior importanza per l'attacco del Centro Storico sia con le strutture delle comunicazioni,sia con il resto della città. Oltre alla stazione di interscambio dei trasporti pubblici, che vi dovrebbero tutti convergere, (lo scambio tra le due reti di linee extraurbane e di linee urbane avviene con la sovrapposizione a due livelli diversi), e ad un amplissimo parcheggio centrale (I4.000 mq.) vi dovrebbero trovar posto varie attività opportunamente col

legate a questa posizione eccezionalmente "nodale": attività amministrative ad alta frequentazione da parte del pubblico, le attrezzature ricettive di tipo particolare (diurno, ristoranti, tavole calde , ecc.) e un parco di divertimento con attrezzature speciali per il ritrovo, l'incontro (funzione di interscambio in senso lato) le manifestazioni culturali non ospitabili nel Centro Storico, ecc.

Il centro dovrebbe inoltre ospitare una quota di residenze (circa 200) per garantire la funzionalità dei servizi (vedi schizzo g-3, g-4 e g-5).

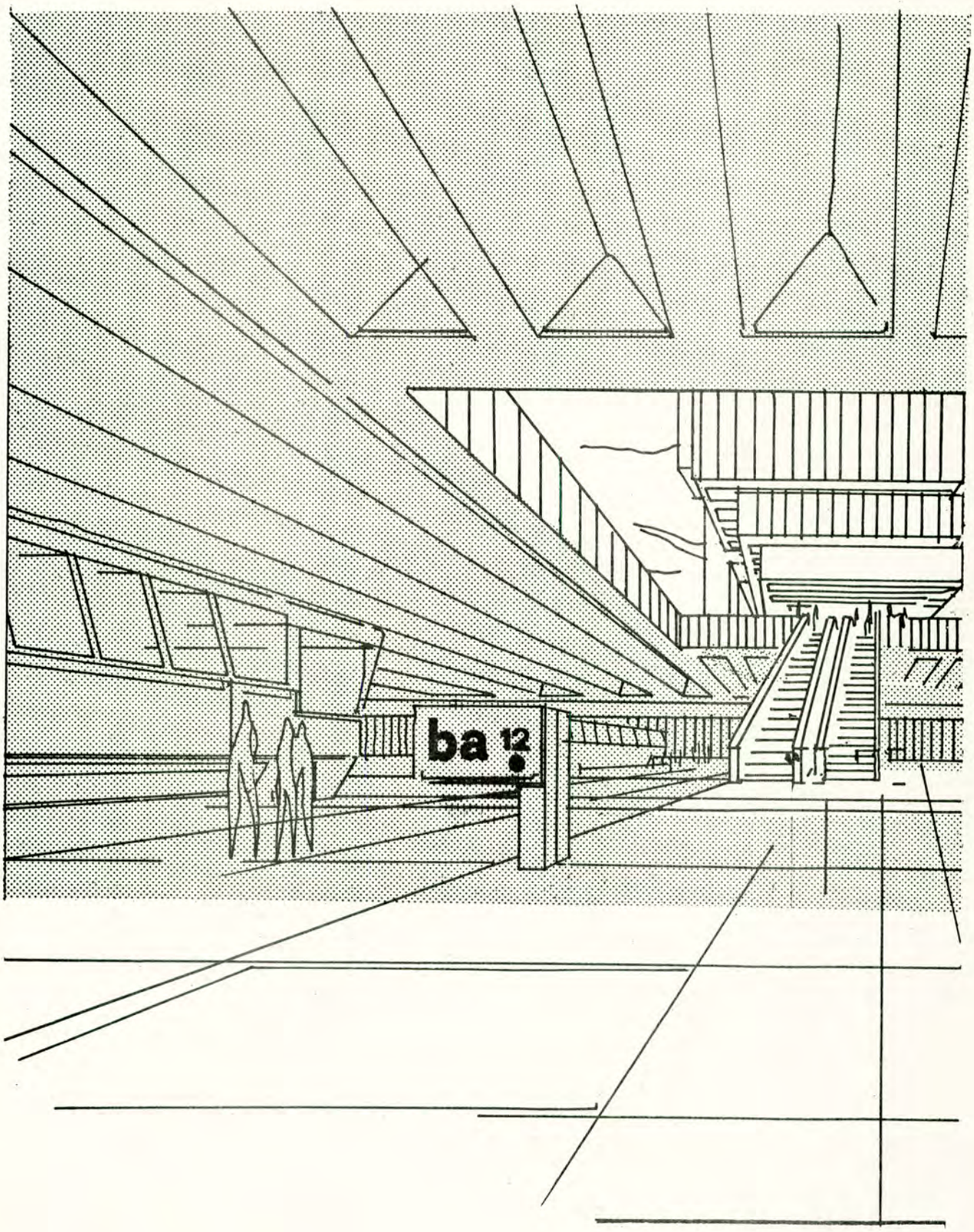
$F_3$ Complesso ospedaliero esistente ed attrezzature assistenziali connesse. Su di un'area di mq.32.000 in edificio monoblocco (in funzione dal 1961) l'Ospedale accoglie i reparti di Medicina e Chirurgia generale, Ostetricia, Pediatria, Neuropsichiatria, Dermovenereo, Urologia, Oculistica, Otorinolaringoiatria, Stomatologia, Ortopedia, Radiologia e Terapia Fisica; con una disponibilità che già nel 1965 aveva raggiungo i 772 posti-letto. L'attrezzatura,classificata nel Piano Provinciale ospedaliero, per il quinquennio 1965-70, come "Ospedale Provinciale Generale" comprende attualmente 904 posti-letto, ivi compresi i 132 posti della dipendenza di Villa S.Croce.

Si stanno completando in tale area attrezzature per aumentare l'attuale capacità ricettiva "funzionale" da 650 posti-letto a 950/1000 posti-letto, largamente sufficiente rispetto alle previsioni del citato quinquennio. Ulteriore incremento di attrezzature o posti-letto non sarebbe evidentemente sopportabile su un'area così limitata, il complesso conserverà pertanto funzioni complementari rispetto al nuovo centro Ospedaliero di S.Rocco ($F_6$).

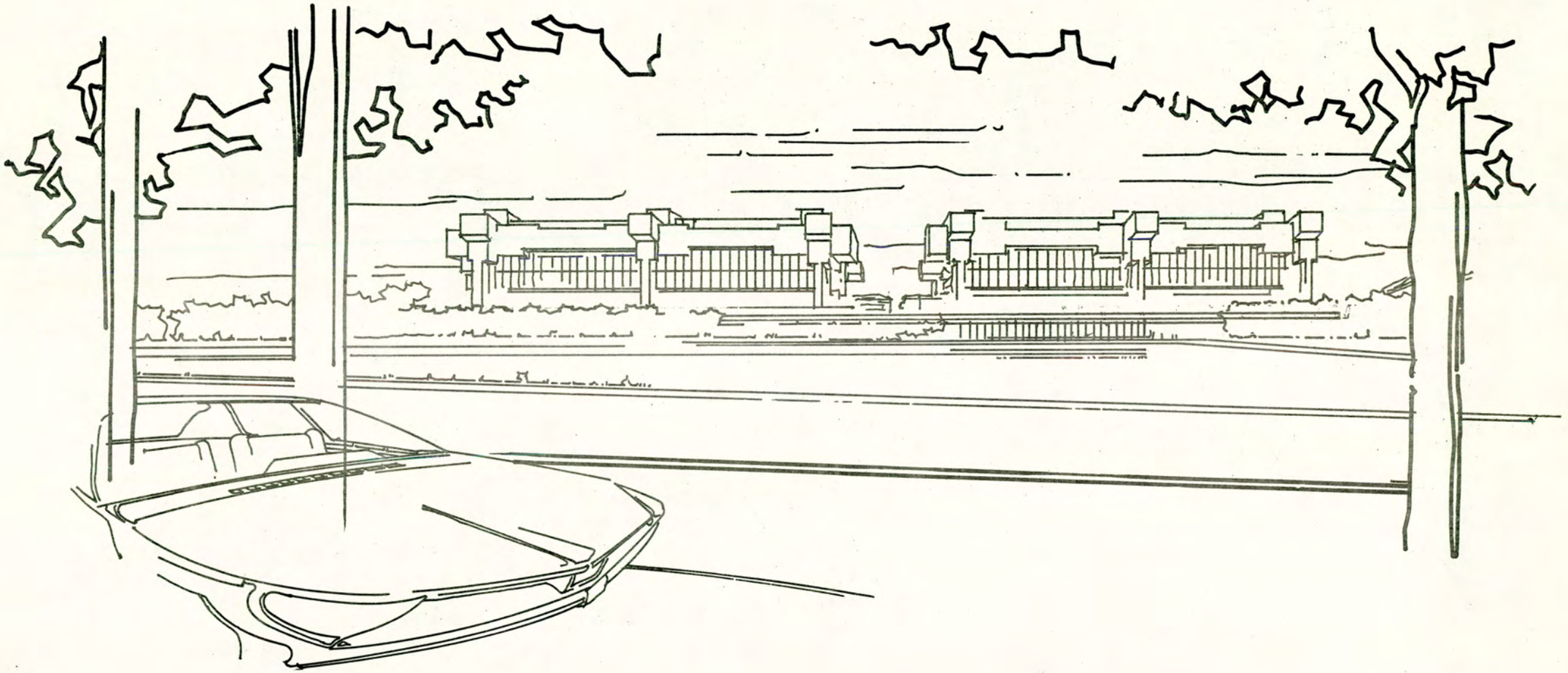
$F_4$ Centro di istruzione professionale : è una grossa area (9 ha circa) affacciata sulla "tangenziale interna" a breve distanza dal nuovo Centro Universitario, destinata ad un complesso di attrezzature per l'istruzione tecnica Superiore. La eventuale permanenza del distretto Militare (mq.36.000),del Complesso Parrocchiale dei Salesiani, non compromette la specializzazione della zona e la funzione assegnatale dal Piano.

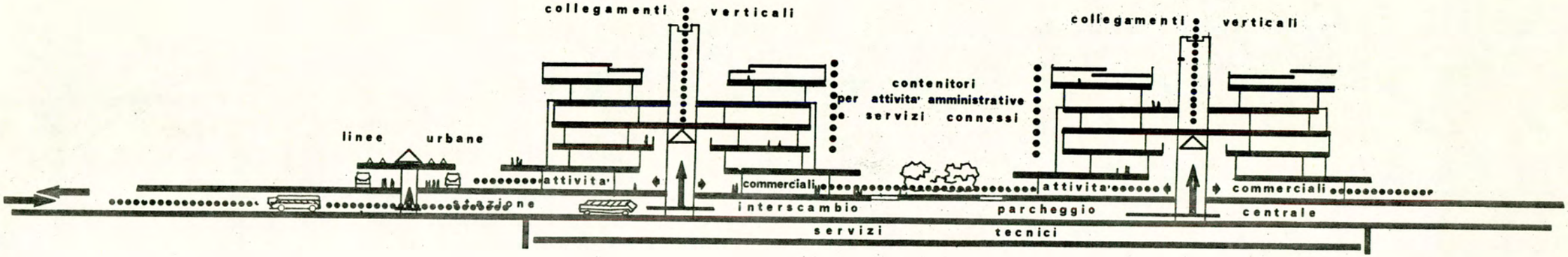
$F_5$ Fascia direzionale e di servizi : si tratta come abbiamo già accennato della struttura di sostegno principale delle zone di espansione con funzione anche di trait-d'union tra esse e la città esistente, entro la quale penetra profondamente, approfittando della fascia libera che tuttora si presenta.

F2



F2






**F2** schema funzionale

Sebbene in essa siano previsti anche parte dei servizi necessari per le zone compromesse più periferiche, è sopratutto nei confronti della zona $C_2$ (nonchè dei complessi per l'istruzione universitaria,per il tempo libero ecc.) che la sua presenza appare condizionante.

Su questo rapporto diretto con le attigue zone d'espansione si innesta poi -nella prospettiva del piano- una molteplicità di funzioni, culminanti nelle attività direzionali di maggior livello, destinata a riproporre quella integrazione di servizi ed attività che, anche secondo le più recenti esperienze anglosassoni, è condizione fondamentale per la vitalità del Centro. Allo stesso scopo è prevista altresì la presenza di una certa quota di residenze, di tipo e struttura particolari (eminentemente in relazione alle necessità abitative degli studenti del vicino centro universitario e dei complessi per l'istruzione superiore, nonchè di quella quota di popolazione permanente che è legata all'esercizio delle previste attività professionali, commerciali, direzionali). Caratteristica del complesso dovrebbe essere la massima accessibilità,sia con mezzi pubblici (vedi l'assetto dei T.P.), sia pedonale dalle attigue zone d'espansione (apposite vie pedonali, lungo le quali sono a loro volta allineate fascie di servizi di prima necessità) sia veicolare: a questo ultimo scopo l'intero complesso è previsto impostato su una duplice strada a senso unico, parzialmente interrata, che accede direttamente ai parcheggi seminterrati, derivata immediatamente dalla grande viabilità (vedi schizzo g-8).

L'entità e lunghezza della fascia disponibile, l'effetto caratterizzante che inevitabilmente essa avrebbe sul volto delle zone di espansione e sulla stessa riqualificazione delle frangie periferiche, inducono a prefigurare, anche sulla scorta di abbondanti e consimili esempi di realizzazioni straniere (1) una sorta di "macrostruttura" assai compatta, con una articolazione modulare basata sui fulcri dei sistemi di distribuzione interna e nel contempo liberamente adattabile per le più diverse esigenze delle attività da ospitare (vedi sezioni funzionali e illustrazioni grafiche - g-3); tuttavia la fisionomia del complesso, sia sotto il profilo formale,sia sotto quello della più precisa specificazione funzionale, è demandata ad apposito Piano Particolareggiato: questo investe, anche le attigue fascie (parzialmente compromesse da diffuse preesistenze non più compatibili con il carattere dei nuovi sviluppi sull'altopiano), in modo da garantire la saldatura della

prevista struttura con l'ambiente circostante (parte da convertire a verde, parte costituito dalla città stessa), nelle sue ultime propaggini già costituite.

Con la conversione a verde attrezzato delle due fascie laterali si soddisfano in particolare i fabbisogni della popolazione residente in zona.

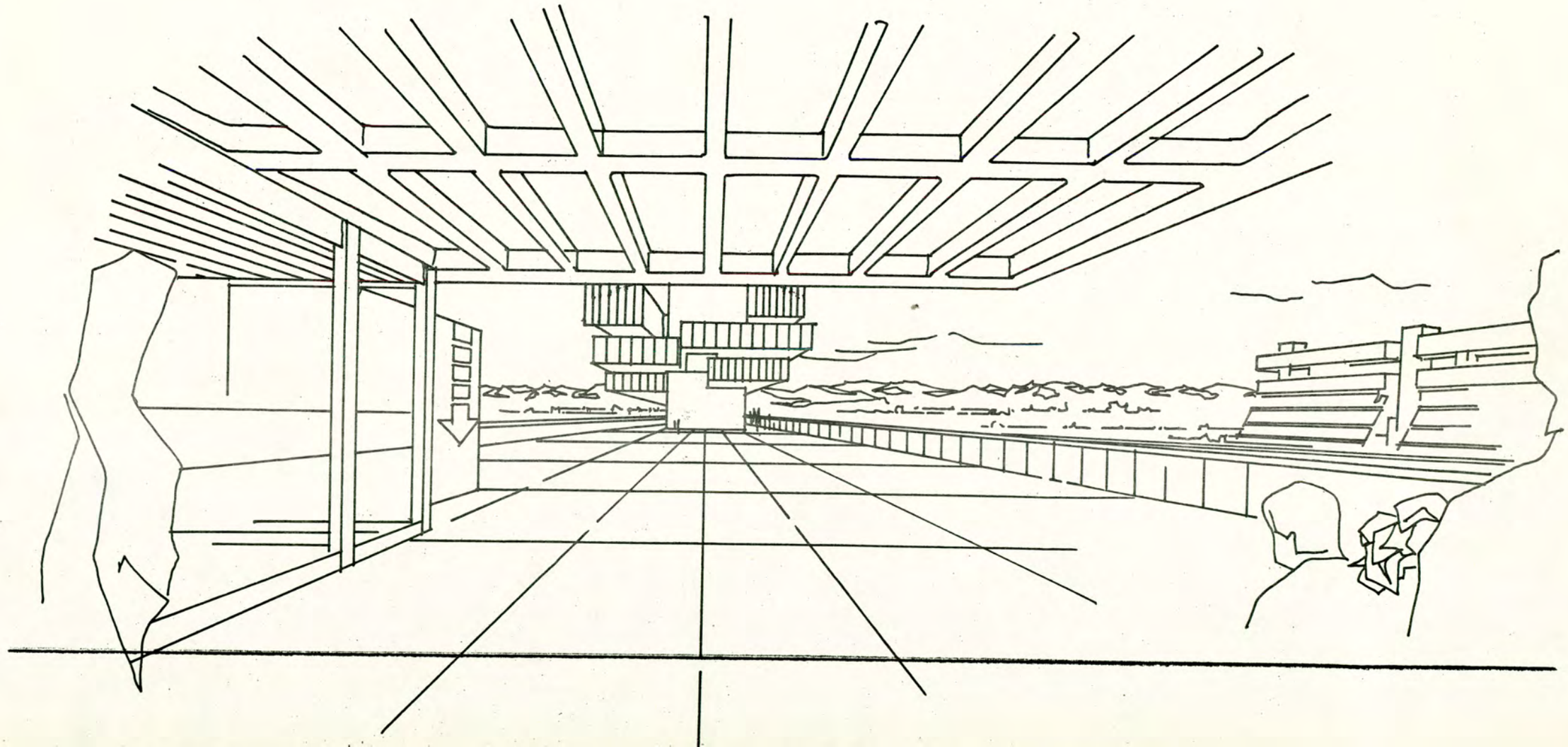
$F_6$ Il nuovo complesso Ospedaliero è dimensionato per accogliere un Ospedale Regionale con 1000 posti-letto. La disponibilità delle aree adiacenti potrà permettere la integrazione di quei reparti e specializzazioni (compresi Istituti Universitari) che aggiungendosi alla sede attuale, appaiono necessari nella prospettiva di un ruolo regionale dell'attrezzatura. La zona comprende anche le esistenti attrezzature per i subnormali e la Città dei Ragazzi.

L'area, di 156.000 mq.circa, si snoda circa all'altezza di San Rocco, quasi sul Viale degli Angeli, allacciata da tre parti direttamente alla rete di distribuzione primaria, che la pone in rapido e diretto collegamento con l'intera area di gravitazione, con le vicine attrezzature del complesso termale e del parco, e con la città stessa (in particolare la fascia di servizi $F_5$).

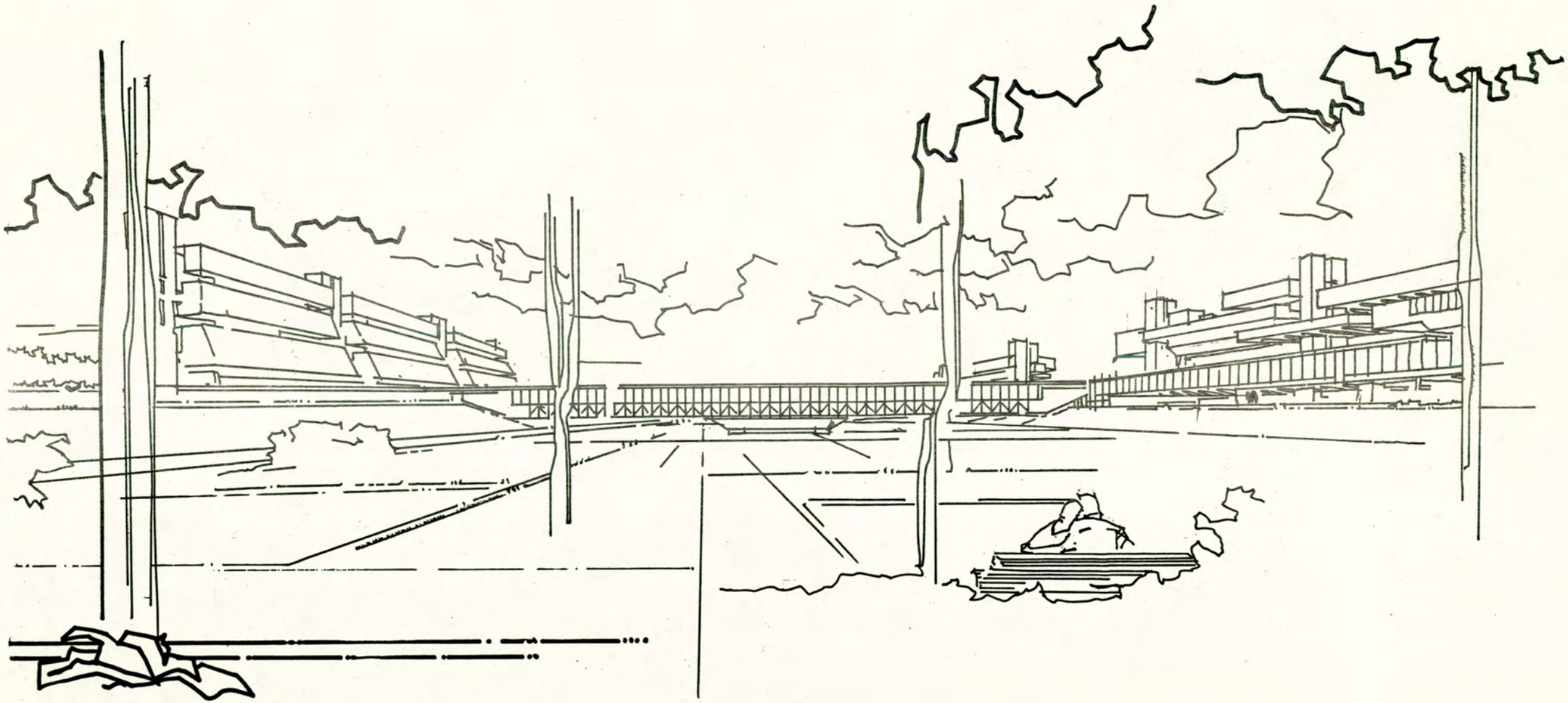
Esso insiste per la maggior parte su aree già di proprietà dell'Ente Ospedaliero, condizione non trascurabile per una rapida realizzazione. La sua articolazione - assoggettata ovviamente a Piano unitario, ma realizzabile gradualmente - potrà cogliere il massimo vantaggio anche dall'affaccio sul Viale degli Angeli e sull'impareggiabile corona alpina circostante.

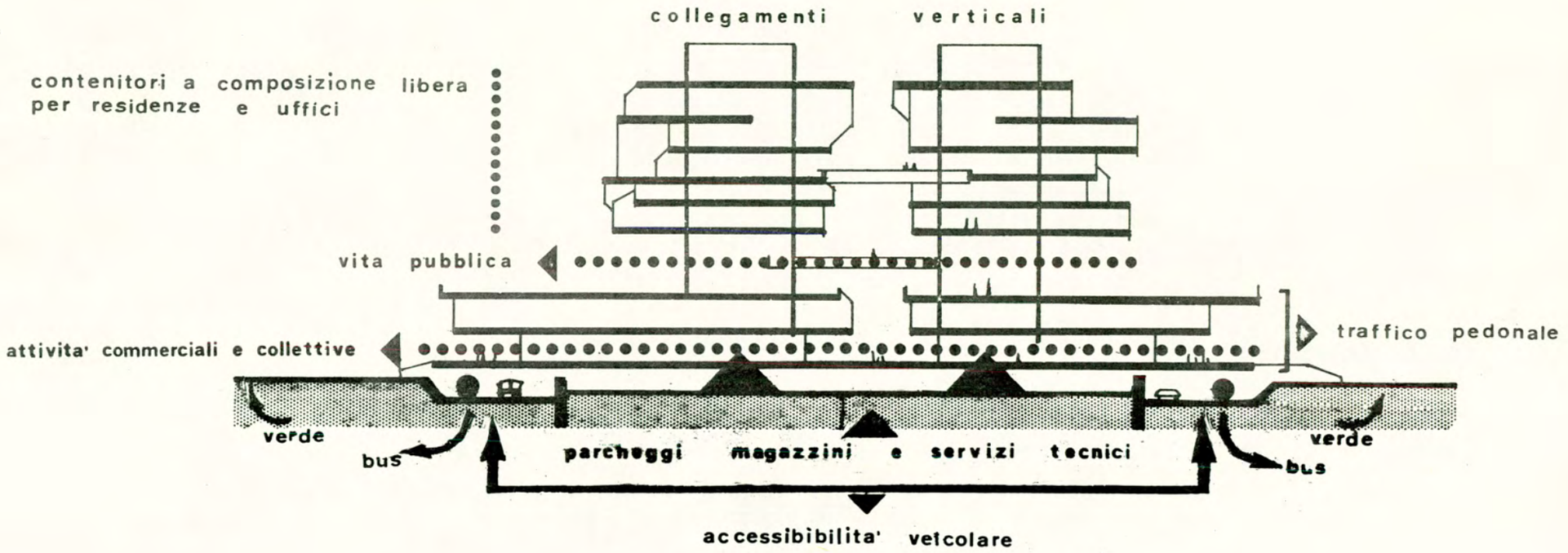
$F_7$ Il centro universitario-direzionale deriva la sua prima ragione d'essere nella proposta, già maturata a livello regionale, per un decentramento in Cuneo di talune strutture universitarie, che perfettamente collima col programma che vede Cuneo come polo integrato socio-culturale al centro di una sub-regione piemontese. Sebbene la presenza in Cuneo di un centro Ospedaliero di primaria importanza (grazie al complesso esistente ed a quello previsto) conferisca una particolare urgenza al decentramento per la Facoltà di Medicina, tuttavia non si ritiene -in questa sede - di poter prestabilire la struttura del nuovo complesso: l'ipotesi di riferimento per il dimensionamento e i collegamenti è pertanto assunta sulla base degli studi dell'IRES, che prevedono, per il 1980, una popolazione scolastica di 2300 studenti (2).

F5, F7



F7, F5






**F5** schema funzionale

Data la stretta integrazione di cui il Centro previsto può godere con il contesto urbano - e in particolare con la fascia di servizi $F_5$, e con i vicini impianti sportivi e il Parco - il fabbisogno di spazio è stato valutato secondo uno standard relativamente modesto : 50 mq/studente. Il rapporto con la città, e coi suoi servizi, è infatti pensato in termini di pluralità e reciprocità di fruizione: ciò vale particolarmente per quelle attrezzature culturali (Biblioteche, Sale per Assemblee e riunioni, ecc.) e tecniche (centri di calcolo, laboratori specializzati ecc.) che devono essere visti anche in funzione delle attività direzionali ospitate nel complesso attiguo $F_5$. Le strutture più significative e rappresentative di questo tipo dovrebbero anzi , collegando come un ponte, attraverso il Corso Nizza, il Centro Universitario col centro direzionale, esprimere emblematicamente la reciproca integrazione (vedi schizzi g-6 e g-7).

E' forse il caso di osservare come la crisi del"campus" che si allarga ormai a scala mondiale,e il rischio crescente della segregazione, spesso ostile, dell'ambiente universitario dal contesto socio-culturale circostante, rendano particolarmente attuale la prospettiva di strutture universitarie concepite come un vertice di servizi tipicamente urbani.

$F_8$ La zona riservata all'I.T.I. molto opportunamente completa il disegno impostato sul nuovo centro universitario e sul nucleo direzionale, affacciandosi proprio sul ciglio dello Stura, lungo il parco lineare che lo costeggia. Potrà ospitare 1000 studenti.

$F_9$ Il nuovo plesso per l'istruzione previsto tra le zone compromesse e la principale zona di espansione sull'altopiano ($C_2$) riassume in un centro unitario ed organico, abbastanza ma non troppo grosso per essere efficiente, tutti i servizi per l'istruzione dell'obbligo necessari per le zone di espansione e per colmare le lacune delle zone compromesse (vedi la tabella), nonchè una certa quota di servizi per l'istruzione superiore.

$F_{10}$ Il complesso termale, che, deducendo le acque dalle sorgenti di Valdieri, dovrebbe formarsi sull'altopiano, oltre S.Rocco,con una gamma notevole di attrezzature ricettive e per le diverse forme curative, rappresenta certamente un insediamento di grande interesse per la città di Cuneo.

Esso si inserisce perfettamente nel sistema di attrezzature di rilevanza sub-regionale che dovrebbe-

ro caratterizzare il polo cuneese, ed appare altresì coerente con quell'organizzazione del turismo cuneese che si fonda (come abbiamo visto) sulla convergenza nel centro maggiore, di tutto l'arco turistico-montano con le sue variate molteplici risorse.

In rapporto alla città, due condizioni appaiono pregiudiziali:

a) il complesso termale deve integrarsi (per la sua struttura funzionale e formale, e per i suoi collegamenti) con il sistema di attrezzature urbane: ciò riguarda sopratutto la continuità del sistema-parco, che lega le varie attrezzature dell'altopiano, il sistema dei collegamenti, e il tipo e dimensionamento delle attrezzature ricettive, che vanno viste in funzione di tutta la città;

b) occorre viceversa evitare che si determinino incompatibilità con le altre maggiori funzioni del polo cuneese, a causa di un peso eccessivo, delle attrezzature termali nell'ambiente urbano: quel tono che ben s'attaglia alle note "pensionopoli" italiane ed estere, potrebbe contrastare col carattere più dinamico e variato di un polo sub-regionale. Per le sue dimensioni e la sua collocazione il complesso deve quindi integrarsi nella economia generale del Piano.

   L'ubicazione scelta, oltre S.Rocco, quasi ai confini del Comune appare rispondere soddisfacentemente ad entrambe le condizioni; essa è infatti ai margini del sistema di grandi attrezzature nel parco che si sviluppa sull'altopiano (il che consente anche una discreta, reciproca indifferenza formale) ma perfettamente collegata, attraverso i canali della distribuzione primaria, sia con il centro urbano, sia con le grandi attrezzature per il tempo libero ecc., sia con l'area circostante e la regione (vedi schizzo g-9).

   Nel complesso termale - quale si era già configurato nelle precedenti proposte di variante al Piano Regolatore, e quale è configurabile in rapporto alle predette condizioni - possono individuarsi tre componenti:

   1) le attrezzature termali vere e proprie, per le varie forme di cura (acque, fanghi, muffe) e di cosmesi, direttamente collegate a talune attrezzature ricettive per gli ospiti propri;

   2) le attrezzature ricettive che - con una gamma notevolmente variata di tipi e di livello - devono corrispondere alle punte stagionali di af

fluenza alle terme ma mantenere una vitalità sufficiente negli altri periodi (il che comporta una pluralità di funzioni);

3) le residenze, che - con una qualificazione particolare - rappresentano indubbiamente un elemento importante per la vitalità e la stessa funzionalità degli impianti.

Inoltre, per ognuna di queste componenti si rendono necessari adeguati servizi i quali, per la relativa autonomia di cui il complesso può e deve godere e per la sua stessa ubicazione periferica, devono essere previsti in loco, dando così forma ad un vero e proprio centro di servizi .L'opportunità di concentrare funzionalmente i servizi corrispondenti alle 3 componenti (per esempio i servizi commerciali) e la stessa necessità di reciproca fruizione determinano l'esigenza di una stretta integrazione tra di loro.

Pertanto l'articolazione interna delle strutture dei 3 tipi - entro i limiti previamente fissati dal P.R.G. - costituisce un fatto unitario che si ripropone in sede di Piano Particolareggiato o di Lottizzazione convenzionata, esteso a tutto l'ambito delle due zone ($F_{10}$ e $C_3$) che insieme configurano il complesso termale . Per lo stesso motivo le condizioni generali che presiedono agli interventi nelle due zone, investono unitariamente l'intero complesso.

Il dimensionamento (indicato nelle rispettive tabelle) attribuisce al nucleo residenziale una capacità insediativa proporzionata alle caratteristiche del complesso termale e subordinata all'esigenza di conservargli un carattere nettamente qualificato nei confronti delle altre zone d'espansione dell'altopiano. Viceversa, la dimensione che il complesso delle attrezzature ricettive assume per corrispondere alle punte stagionali di affluenza alle terme, la possibilità di una loro ristrutturazione e collocazione organica e ben integrata con i servizi urbani, conferiscono loro il carattere di polo primario per la ricettività della città, ponendo quindi la esigenza di una concentrazione in loco di tutte le attrezzature più qualificate orientate alla"sosta" turistica prolungata (con funzione quindi nettamente diversa sia dalle attrezzature ricettive del centro di interscambio, sia da quelle del centro direzionale e di servizio,sia da quelle già esistenti nel contesto urbano).

Per la popolazione fluttuante (circa 2500 ospiti per l'intero complesso) sono stati (come indicato

nelle tabelle) previsti, secondo i rapporti ottimali prestabiliti, quei servizi (come il verde e le attrezzature collettive-commerciali, religiose, ecc.) che si rendono necessarie in ragione della durata della sosta.

Anche per gli addetti (stimabili in quasi 3000 per l'intero complesso) sono stati previsti, nei consueti rapporti, i servizi necessari .Occorre osservare che, oltre ai parcheggi pubblici ed alle aree verdi previste in questa sede, ogni singolo fabbricato(albergo o attrezzature commerciali) dovrà poi disporre dei proprii parcheggi privati e del proprio verde, nei rapporti di cui alle norme.

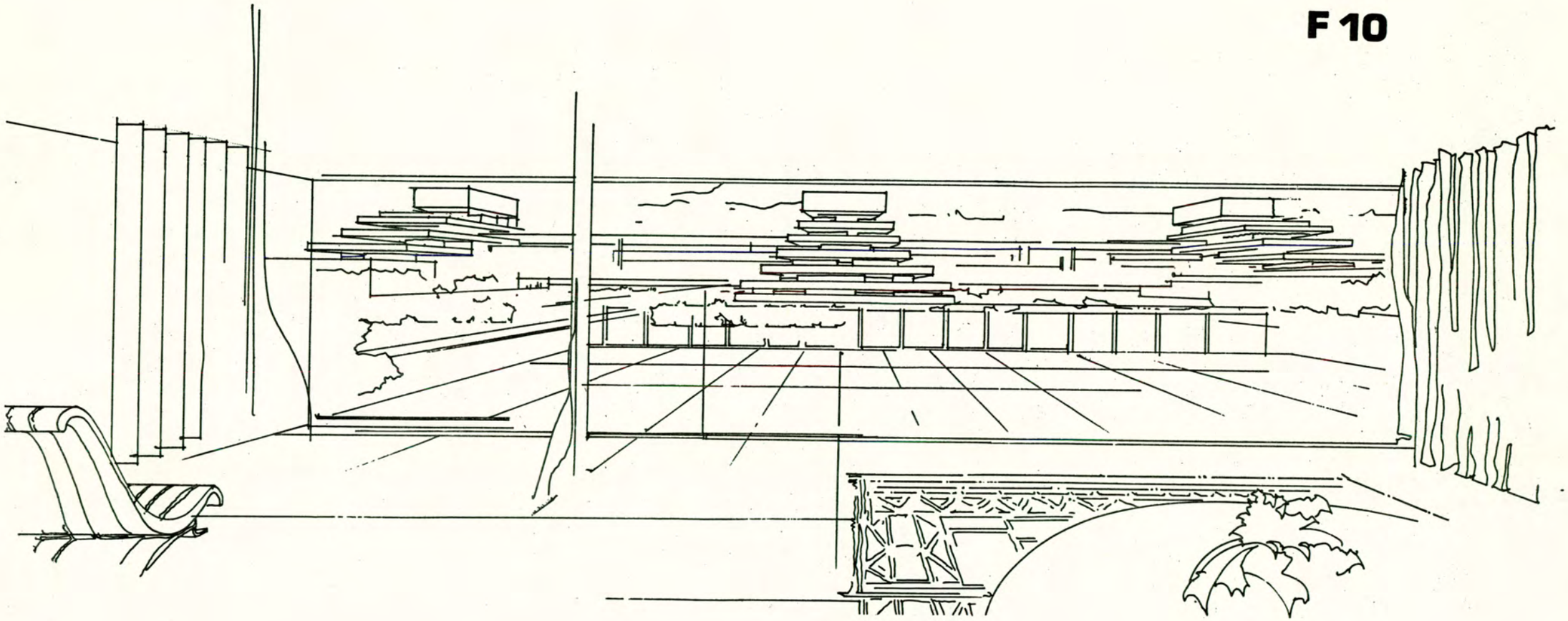
$F_{11}$ Il nuovo centro annonario, previsto presso Borgo S.Giuseppe, lungo il Gesso, si compone, come già accennato, di svariate attrezzature:

- il nuovo mercato boario, cui verrebbero affiancati i mercati per pollami e per pesce, su un presumibile sviluppo di 3/4 ettari;
- il nuovo macello ed attrezzature connesse quali il mercato per le carni macellate e prime lavorazioni delle stesse, su un probabile sviluppo di 10 ha;
- il mercato ortofrutticolo e dei fiori che occuperebbe circa 3 ha;
- i magazzini generali e frigoriferi, 2 ÷ 2,5 ha ed inoltre aree per i mercati generali, attrezzature che da sole occuperebbero un'area di 20÷22 ha.

Il centro è servito da apposito scalo ferroviario, con ampie aree di parcheggio e di manovra e un asse interno di servizio. Oltre ai servizi connessi con il funzionamento stesso del centro (sale di contrattazione,servizi di informazione rapida, servizi bancari ecc.) sono previsti, in apposita fascia lungo la nuova arteria per Castelletto Stura, servizi complementari di vario genere, per gli operatori e il pubblico (servizi pubblici e commerciali di 1^ necessità) (vedi schizzo g-IO).

L'area interessata e riservata nel piano è assai ampia (52 ha.) e si presta a quella realizzazione articolata e progressiva che ben potrà essere determinata in sede di Piano Particolareggiato; inoltre essa consente di riservare delle ampie zone a particolari insediamenti di attività agricolo-indu-

F 10



F11



striali connessi con le attrezzature del centro (lavorazione dei sottoprodotti del macello, conservazione e confezione dei prodotti orto-frutticoli ecc.).

$F_{12}$ La zona militare sull'altopiano dovrebbe concentrare tutte le attrezzature oggi sparse sull'altopiano in un complesso più organico e moderno: a questo scopo è stata prevista la possibilità di un certo ampliamento dell'attuale area militare, e un più efficiente collegamento coi vicini centri di servizio.

$F_{13}$ La zona Ospedaliera di Confreria resta confermata nella sua attuale sistemazione e funzione.

$F_{14}$ Confermata è pure la sistemazione della zona su cui sorge già il nuovo complesso carcerario.

$F_{15}$ Nella prospettiva di un recupero ad uso di interesse sub-regionale delle aree sostanzialmente libere sull'altopiano, è previsto il decentramento dell'attuale Piazza D'Armi, per le esercitazioni militari, su una nuova vasta area alle spalle di Madonna dell'Olmo.

$F_{16}$ Le deficienze di vario ordine dell'attuale cimitero principale, le difficoltà di ampliamento che comunque si incontrerebbero data la sua collocazione nella fascia di eminente interesse paesistico e di riassetto idrogeologico ($E_1$ - $E_2$), la non-ampliabilità del cimitero di S.Rocco sia per i riferimenti generali che dovrebbero sovrapporsi agli attuali, sia , sopratutto, per ragioni paesistiche legate al nuovo disegno del parco urbano e alle preesistenze di grande interesse circostanti (Viali e Villa Soleri), consigliano la previsione di una nuova zona cimiteriale.

La zona prescelta - oltre la Madonna degli Angeli , su una larga balza della riva del Gesso, a valle della ferrovia e ancora abbastanza sopraelevata rispetto al greto - presenta i seguenti vantaggi:

a) è ottimamente collegata con l'intera città, sia attraverso il viale degli Angeli, sia attraverso la nuova penetrazione attrezzata, e assai prossima ai nodi principali della grande viabilità;

b) è abbastanza periferica ed appartata sia rispetto alle zone residenziali sia rispetto alle utenze del tempo libero (una zona di agricoltura specializzata la separa dalla Madonna degli Angeli) sia rispetto alla stessa zona ospedaliera, che pure è alquanto vicina, ma dalla quale un notevole salto di livello la separa nettamente;

c) si presta, per contro, ad una sistemazione paesistica-architettonica di grande interesse, che potrebbe molto opportunamente concludere la fascia parco della riva del Gesso, secondo una concezione anche più moderna dell'impianto cimiteriale, perfettamente integrabile con la sistemazione stessa del parco (vedi schizzo g-II);

d) la dimensione è stata rapportata ad un complesso cimiteriale di circa 17 ha, ampiamente sufficiente per la popolazione ammessa dal Piano. L'articolazione a settori consente una realizzazione graduale e progressiva ed ampie verifiche tipologiche in sede progettuale.

$P_1$ Il Parco Monviso comprende un nucleo di impianti sportivi e giardini attrezzati per il gioco sia a servizio delle zone $B_4$ e $F_8$ sia come elemento focale del sistema generale del Verde.

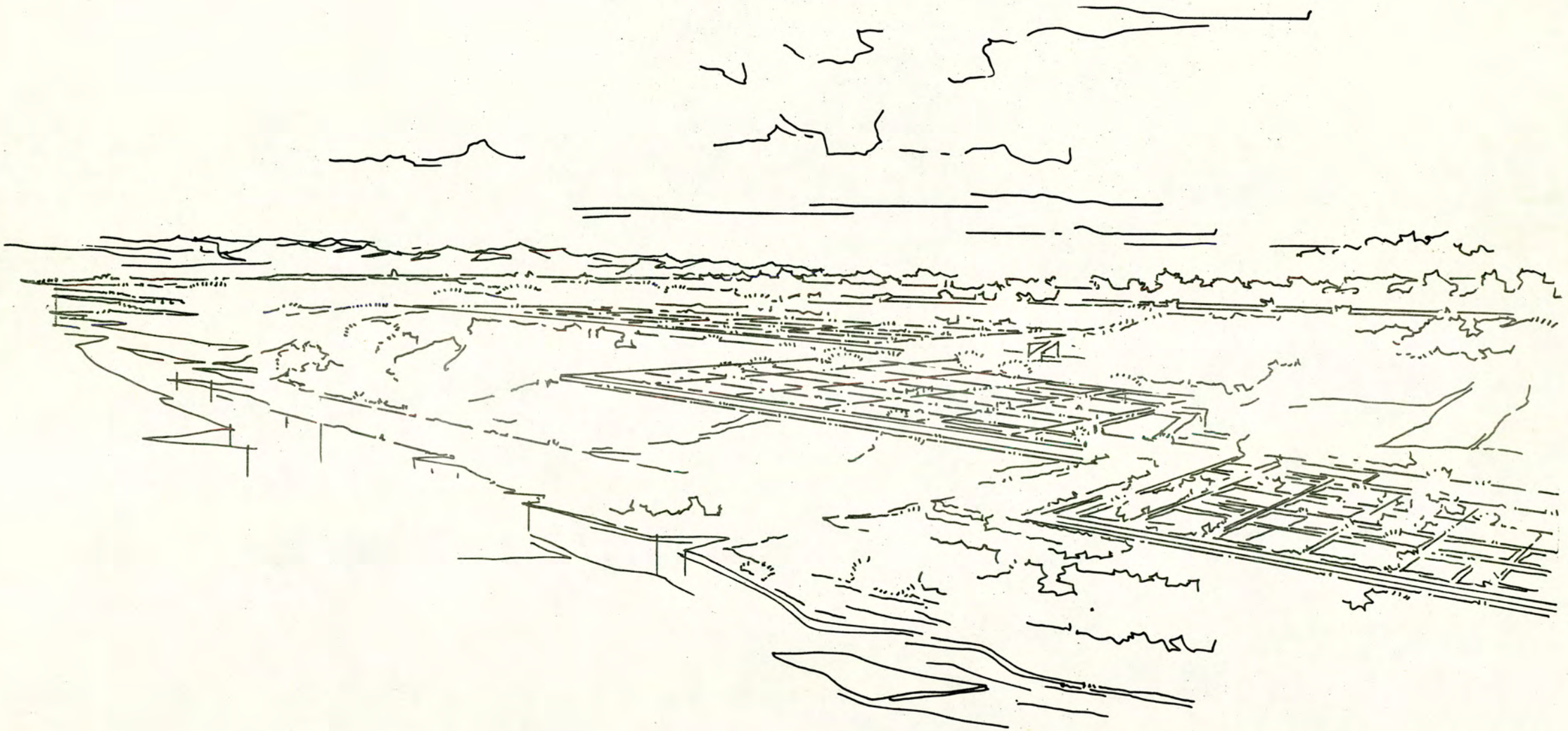
$P_2$ Il Parco Gesso costituisce senza dubbio l'intervento di maggior peso per il sistema di verde attrezzato e di impianti sportivi, investendo compattamente un'area di 32,32 ha.

Esso comprende, oltre a quelli esistenti, i seguenti servizi: centro di medicina sportiva, campi tennis, magazzini e tettoie materiali, ristorante all'aperto, bar, servizi, club tennis, palestra, club ragazzi, sala conferenze, museo didattico storia naturale, orto botanico, baby zoo, modellismo nautico, tavola calda, piste modellismo aereo e auto, trampolino scuola pista artificiale, palestra roccia, teatro all'aperto, campi pallacanestro, pallavolo, campo calcio, rugby, spogliatoi, pattinaggio a rotelle, ricovero cavalli, concorso ippico, club e servizi sociali, maneggio coperto.

Tutto il complesso del Parco Gesso è collegato, con opportuni accessi e per la sua unitaria sistemazione, al Parco della Resistenza, il quale assume nella prospettiva del Piano, valore di riferimento per tutta la riva del Gesso.

$P_3$ Il Parco urbano è destinato ad operare, come già accennato, la legatura sull'altopiano sia delle due sequenze verdi delle rive Gesso e Stura, sia del sistema di grandi attrezzature attorno a S.Rocco. L'area impegnata (192,37 ha) consente di introdurre quali potenti elementi di qualificazione del "paesaggio" urbano verso e oltre S.Rocco, delle nuove masse arboree; può inoltre ospitare tutto il complesso degli impianti sportivi che dovrebbero snodarsi a corona attorno all'attuale campo di atletica, nonchè

F 16



i servizi e le attrezzature generali (precisamente previsti dal Piano) integrativi.

$P_4$ Il Parco della Riva Gesso con uno sviluppo di 45,60 lega in una sequenza unitaria, il basamento verde del Centro Storico, il Parco Gesso ed il Parco della Resistenza, il nucleo vincolato di Madonna degli Angeli fino alla nuova zona cimiteriale, in cui visivamente si protende e si conclude. Oltre a quegli interventi di riqualificazione e di sistemazione architettonico-funzionale (per esempio percorsi pedonali attrezzati ecc.) che si rendono necessari per una effettiva fruibilità, sono altresì previste aree attrezzate per il gioco dei bimbi e lo sport, anche in relazione alle necessità delle vicine $B_9$ - $B_5$ - $B_3$ e $B_1$.

$P_5$ Il Parco Lungo Stura sopra Madonna della Ripa, utilizza e valorizza la fascia compresa tra l'attuale S.S. n.20 e la futura tangenziale panoramica, prevedendovi una sistemazione particolarmente legata alla singolare ubicazione nei confronti della grande viabilità e della città antistante. Essa può ospitare il "camping" e aree attrezzate per il gioco, la sosta e l'apprezzamento del panorama ecc.,grazie alla sua facile accessibilità dai nodi principali del traffico turistico. Inoltre la fascia di parco sottolinea il significato della fascia di sviluppo dal Ponte Soleri a Madonna dell'Olmo integrando la fascia di servizi nella sua funzione di testata attrezzata per il territorio oltre-Stura. A tale scopo,sono previsti collegamenti pedonali diretti, sottopassanti la attuale S.S.n.20 fino alle fermate dei trasporti pubblici.

$P_6$ Il Parco lineare di Spinetta rappresenta in realtà un primo spunto per la organizzazione - allargabile a scala territoriale - del paesaggio all'esterno della città. Esso intende sottolineare quella fascia di grande valore paesistico che coincide con il salto orografico corrente da Madonna delle Grazie ben oltre Spinetta, già segnalato dalle pittoresche stradine che ne percorrono il ciglio offrendo una sequenza panoramica estremamente legata del profilo cuneese.

La proposta del parco lineare indica la scelta di uno sfruttamento non privatistico di questa preesistenza; il quale peraltro comporta l'organizzazione del parco, sia con interventi di riqualificazione del patrimonio arboreo, sia con opportune aree di servizio, punti di riferimento per le percorrenze pedonali del parco stesso.

## 4.2. LA ZONIZZAZIONE

Fissati i cardini dell'assetto di piano, ed enucleate di conseguenza le zone di preminente od esclusivo interesse generale (zone F) l'organizzazione del territorio comunale si precisa con l'articolazione funzionale delle sue diverse parti, ossia con l'individuazione delle diverse zone da riservare ai diversi usi, secondo quei programmi attuativi che meglio vedremo al Cap. 5.

In applicazione del D.M. 2.4.1968, le diverse zone individuate dal Piano sono raggruppabili secondo le "omogeneità" specificate dal D.M. stesso, come segue :

A - Zone interessate da agglomerati di carattere storico,artistico o di particolare pregio ambientale- La definizione è stata intesa - come è giusto- nel suo senso più ampio, ed estesa a quelle preesistenze di particolare interesse paesistico, anche nei dintorni della città, che sembrava opportuno proteggere con quella più severa disciplina che investe queste zone:

$A_1$ - Il Centro Storico vero e proprio comprende non soltanto la zona $A_1$, ma anche la zona $F_1$, (zona di vertice) e $F_2$ (zona di interscambio) che sono state enucleate per la loro destinazione specifica, ma che, ovviamente,sono assoggettate, insieme con le rive verdi che lo contornano e ne costituiscono l'insopprimibile basamento (zona $A_2$) ad un Piano particolareggiato unitario di risistemazione.

L'unitarietà dei Piani esecutivi per il Centro Storico è fondamentale per assicurare non soltanto la coerenza degli interventi con il ruolo che globalmente il Centro Storico stesso assume nel disegno generale; ma anche il soddisfacimento organico dei fabbisogni per servizi inerenti le necessità abitative del Centro stesso (in proposito è bene osservare che il dimensionamento di tali fabbisogni deve tenere conto non solo della popolazione ipotizzabile per il Centro Storico - ancora decrescente - ma della gravitazione - non immediatamente eliminabile, della popolazione delle Basse e di Borgo Nuovo).

La zona $A_1$ costituisce pertanto quella porzione maggiore del Centro Storico che presenta una molteplicità di funzioni complesse e strettamente integrate. Ciò resta vero anche nella

prospettiva del Piano, che tuttavia intende promuovere una articolazione delle funzioni specifiche del Centro Storico secondo i seguenti nuclei:

$A_{1.1.}$ La fascia centrale su Via Roma è quella che presenta insieme alla più netta ed unitaria caratterizzazione ambientale della via porticata, più impegnative esigenze di riattamento delle antiche strutture alle funzioni centrali che assume nella prospettiva del piano. La rivitalizzazione dell'antica "Via Maestra" appoggiata ai due poli del "vertice" e di Piazza Galimberti - Centro di interscambio, comporta - sotto vincolo di rigida conservazione delle strutture ambientali e di interesse architettonico - quelle ristrutturazioni che consentono una decisa qualificazione delle attività commerciali specializzate o legate all'artigianato tipico, delle attrezzature culturali, ricreative ed amministrative di maggior livello.

Si tratta infatti di assicurare alle attrezzature ed ai servizi della spina centrale del Centro Storico quella "portata" almeno comprensoriale che appare coerente con le vocazioni accertate dalle indagini e con il disegno generale del piano - nei limiti consentiti dalle necessità di conservazione dell'ambiente.

La preminenza della funzione commerciale-terziaria e le stesse difficoltà di addivenire a miglioramenti sostanziali delle condizioni igienico-abitative, escludono la destinazione residenziale dai piani inferiori, riproponendola peraltro ai piani superiori, con opportuni diradamenti interni, precisabili in sede di Piano Particolareggiato.

La progressiva qualificazione della funzione commerciale - terziaria dovrà progressivamente portare alla sostituzione ed all'allontanamento di quelle modeste attività di artigianato generico o di commercio all'ingrosso che appaiono sempre meno compatibili con il ruolo ed il carattere dell'asse del Centro Storico.

$A_{1.2.}$ Analogo discorso può essere fatto per la zona di Piazza Galimberti, dove però le più ampie possibilità di adattamento strutturale consentono di prevedere più massici insediamenti commerciali-terziari (come grandi empori specializzati,grandi magazzeni, uffici amministrativi e direzionali, ecc.) anche in relazione al vicino Centro di interscambio.

$A_{1.3.}$ La fascia lungo Stura è invece interessata direttamente dal sistema di grandi attrezzature generali che si snoda sull'altopiano, dal vertice fino oltre S.Rocco, lungo la nuova strada cigliare. Pertanto il recupero e la trasformazione delle strutture e delle aree libere per servizi ed attrezzature, si propone, oltre che in riferimento alle necessità abitative del Centro Storico, in riferimento al più vasto sistema anzidetto.

Esse sono: il centro culturale imperniato attorno alla Chiesa di S.Francesco - in fase di restauro e trasformazione ad auditorio- sala di concerti , due grandi attrezzature scolastiche a servizio della popolazione della zona, e la casa di ricovero per anziani "Mater Amabilis" in fase di riassetto e potenziamento.

La funzione residenziale potrà invece particolarmente qualificarsi e prevalere in margine alle aree verdi previste dal Piano.

$A_{1.4.}$ Nella fascia oltre il Viale Giovanni XXIII°, si pongono problemi di valorizzazione e trasformazione delle strutture esistenti e delle aree ancora libere per i servizi da riferirsi sia al Centro Storico stesso, sia alla sistemazione del parco delle rive.

$A_{1.5.}$ Per la fascia intermedia, ad ovest di Via Roma, si può osservare come la qualificazione della funzione residenziale (in contrasto col suo progressivo declino) comporti, oltre a quegli interventi di risanamento e di ristrutturazione che potranno meglio precisarsi in P.P.,utili al riscatto delle condizioni igienico-am

bientali; l'allontanamento o la sostituzione di tutte quelle attività artigianali e di commercio all'ingrosso(responsabili del crescente degrado ambientale) che non appaiono giustificate nè in rapporto alle strette necessità abitative del Centro, nè in rapporto alle varie attività commerciali qualificate della Via Roma.

$A_{1.6}$ Lo stesso discorso può valere per la fascia ad est di Via Roma, ove peraltro sono configurabili alcuni vistosi interventi per aree verdi e a servizi per la istruzione dell'obbligo, suscettibili di fornire validi presupposti per la trasformazione del tessuto.

$A_2$ - Tutta la fascia rivierasca che circonda il Centro Storico e ne costituisce il basamento è ovviamente parte integrante dello stesso, non solo sotto il profilo formale e paesistico, ma anche sotto il profilo funzionale, offrendo la disponibilità di verde pubblico e di altri servizi che non possono senza gravi difficoltà essere reperiti nel Centro.

Non vi è dubbio che a tale stretto collegamento delle rive con il Centro Storico, debba essere rigorosamente subordinata ogni possibilità di conservazione o trasformazione delle strutture e degli insediamenti esistenti, che,quandanche accettabili sotto il profilo formale,devono però rientrare nel programma di risistemazione delle rive come elementi determinanti della valorizzazione del Centro Storico.

B - Zone residenziali compromesse:

Le zone residenziali qualificabili come "compromesse" ai sensi del D.M. 2.4.1968 possono, a puro titolo indicativo, distinguersi in quelle "completamente compromesse" e "parzialmente compromesse"; a seconda della disponibilità di aree libere o comunque facilmente utilizzabili per interventi insediativi e, parallelamente, sull'assetto dei servizi.

Totalmente compromesse possono considerarsi le zone $B_{1\div6}$ le quali, per le limitate disponibilità di servizi esistenti e le difficoltà di potenziamento degli stessi, offrono la possibilità di ulteriori insediamenti per meno di 2000 abitanti. Le possibili-

tà di più consistenti sviluppi sono subordinate alla necessità di sostanziali e più estese ristrutturazioni che assicurino (in sede di Piano Particolareggiato e di lottizzazione convenzionata ai sensi della Legge 765) quel reperimento di aree per servizi che non è precisabile in via generale, ma che potrà riproporsi in ambiti appropriati, sempre nel rispetto dell'assetto dei servizi indicato nei piani di settore, e di quella omogeneità ambientale già espressa nelle caratteristiche fissate dal Piano per ogni zona e ulteriormente precisabili in sede di Regolamento Edilizio.

Le caratteristiche morfologiche degli insediamenti-sono - ovviamente, condizionate da quelle ormai proprie del tessuto esistente, che è - in queste zone-completamento formato : devesi però osservare che la densità fondiaria ammessa (che, in queste zone, è superiore ai 3 mc/mq. proprio per consentire una certa omogeneità nei completamenti del tessuto) può essere realizzata solo nell'ambito di P.P. estesi all'intera zona (a sensi dell'art.17 Legge 765).

Parzialmente compromesse possono considerarsi le zone $B_{7 \div 9}$ le quali consentono un aumento di popolazione da circa 7.000 abitanti attuali a circa 10.000. Questa maggiore possibilità di intervento è dovuta, sia alle maggiori disponibilità di aree libere,sia, sopratutto, alla previsione della fascia di servizi $F_5$ che, penetrando profondamente nell'aggregato urbano esistente, consente di incidere sensibilmente sul livello dei servizi ivi presenti, e quindi,sulla loro "capacità" insediativa. Ulteriori modificazioni della "capacità insediativa" sembrano inoltre prospettabili in sede di P.P. o P. di L. sufficientemente estesi e peraltro necessari comunque (ai sensi dell'art.17 Legge 765) per conseguire la densità fondiaria massima ammessa (meno che nella $B_9$).

Compromesse devono altresì considerarsi le zone "staccate", $B_{10}$ - $B_{11}$ - $B_{12}$ - $B_{13}$. Ma mentre le prime due, situate sull'altopiano sono interessate completamente o quasi dai piani della legge 167 per l'edilizia economica-popolare, già in via di realizzazione (per altri 3000 abitanti), invece le altre due (rispettivamente Borgo S.Giuseppe e Madonna dell'Olmo) corrispondono alle due maggiori frazioni "di testa" e il loro completamento (in particolare: i loro servizi) va pertanto visto, come vedremo, in funzione del disegno di piano relativo a tutto il territorio esterno all'altopiano.

Ciò premesso in linea generale, possiamo ora più a-

naliticamente considerare le singole zone:

$B_1$ E' la zona immediatamente attigua al Centro di interscambio, già abbondantemente costellata(come del resto tutte le zone compromesse - vedi Quaderno 4 degli studi per P.R.G.) di servizi ed attrezzature di carattere generale. In relazione a ciò e alle necessità di potenziamento dei servizi "zonali" (in particolare, un nuovo plesso, in luogo del Liceo Artistico),meno della metà dei suoli possono essere destinati alla residenza (e alle altre destinazioni ad esse frammiste in quanto ammesse,come le attività professionali e commerciali al minuto); ma si può ipotizzare che la concentrazione crescente delle attività terziarie nella fascia centrale di Corso Nizza e - in futuro - nel centro di interscambio consenta una miglior specializzazione per usi residenziali degli insediamenti previsti.

La densità "fondiaria" media attuale è di 7,05 mc/mq. (3) con punte di oltre 13 mc/mq. con una incidenza di altre destinazioni, frammiste a quella residenziale, che si può valutare attorno al 16%. Sulle superfici destinate alla residenza (ivi compreso l'isolato attualmente occupato dalle caserme "Giacosa", parte destinato a verde , parte a residenze) di 6,24 ha, con la densità fondiaria massima di piano fissata in 6 mc/mq.si possono costruire circa 375.000 mc. Di questi,circa 315-350.000 mc.possono considerarsi destinati a residenza (corrispondenti ai 3.500 abitanti previsti dal piano), il resto ad altre attività (professionali o commerciali), con un'incidenza dell'8-17% di usi non residenziali.

Le aree per servizi, sono appunto verificate per i rapporti ottimali prestabiliti sul "plafond" di 3.500 abitanti, salvi sempre i collegamenti attivi-passivi con le altre zone (in particolare la $B_4$); una leggera eccedenza nel campo dell'istruzione si giustifica per aver considerato come attrezzatura pubblica l'asilo della S.Famiglia.

$B_2$ E' la fascia centrale sul primo tratto di Corso Nizza, caratterizzata da una notevole concentrazione di servizi e di attrezzature generali.

La densità fondiaria media attuale è di 7,96 mc/mq. (con punte di oltre 11 mc/mq.), con un'incidenza del 50% di destinazioni varie (commerciali, ricettive, professionali, amministrative) frammi

ste alla residenza. Con la densità fondiaria di piano, 6 mc/mq., si possono costruire circa 256.800 mc., di cui forse 150.000 destinati a residenza (corrispondenti ai 1500 abitanti attuali e futuri) e 106.800, cioè più del 40% per altri usi. La perdurante forte incidenza di usi non residenziali, pur nel quadro di una miglior specializzazione delle strutture insediative, è coerente col disegno di piano che assegna alla fascia centrale un ruolo primario sub-regionale; essa comporta la destinazione ad usi vari (eminentemente commerciali e professionali) di circa 30.000 mq. di superficie utile, e di circa 18.000 mq. di terreno (cioè 12 mq/abit.).

I servizi sono proporzionati ai 1500 abitanti; la impossibilità di reperire aree per parcheggio pubblico costringe però a riferirsi al vicino centro di interscambio.

Una particolare prescrizione riguarda in questa zona il primo tratto di Corso Nizza che, per la sua omogeneità ambientale, richiede una risoluzione unitaria (per eventuali trasformazioni o nuove costruzioni) dei fronti.

$B_3$ E' la zona verso il Gesso più eterogenea per tipologia e densità insediative, anche essa caratterizzata da una forte incidenza di usi non residenziali, la quale, nella prospettiva del Piano, dovrebbe diminuire (enucleate naturalmente le aree per i servizi, in particolare il plesso per l'istruzione tra Via L. Gallo e Viale degli Angeli).

La densità fondiaria media attuale è di 5,5 mc/mq. (con punte di quasi 10 mc/mq.). Con quella di piano, 4 mc/mq., si possono teoricamente costruire circa 154.000 mc., di cui circa 120.000 per residenze (corrispondenti ai 1200 abitanti previsti, secondo il rapporto che tiene conto del tipo qualificato delle residenze di questa zona); il resto per altri usi (attività professionali, attrezzature ricettive, ecc.) corrispondenti a circa 9.000 mq. di superficie utile, e a circa 8.500 di terreno (cioè quasi 7 mq/ab.), con un'incidenza cioè del 20% di usi non residenziali.

I servizi sono proporzionati alla popolazione prevista di 1200 abitanti.

$B_4$ E' la zona attorno alla Stazione, con una for-

te incidenza di usi non residenziali (oltre il 50%), destinata ad attenuarsi notevolmente nella prospettiva del Piano (concentrazione nel polo di Piazza Europa e riqualificazione delle residenze lungo-Stura).

La densità attuale media è di 7,90 mc/mq. (con punte di oltre 15 mc/mq.): con quella di piano, 6 mc/mq., si possono costruire 413.000 mc. di cui 315 ÷ 350.000 per residenza (corrispondenti ai 3500 abitanti previsti dal piano), il resto per altri usi (commercio, uffici ecc.),per circa 98.000 ÷ 63.000 mc., ossia 27 ÷ 17.000 mq.di superficie utile, ovvero 16 ÷ 10.000 mq.di area impegnata, con una incidenza del 24 ÷ 15%.

I servizi sono proporzionati ai 3500 abitanti , attraverso il collegamento attivo-passivo alle zone attigue (in particolare, per l'istruzione, servono i tre plessi circostanti).

$B_5$ E' la zona attorno a Piazza Europa, cuore della città "nuova", con una forte concentrazione insediativa: la densità fondiaria media attuale è di 8,23 mc/mq. (con punte molto alte, fino a 24 mc/mq.), di cui circa il 30% per usi non residenziali.

Con la densità ammessa dal Piano, 6 mc/mq., si possono costruire circa 667.000 mc., di qui 540.000 ÷ 600.000 per residenze (corrispondenti ai 6000 abitanti previsti dal piano), il resto (67.000 ÷ 127.000 mc.) per altri usi (commercio ed attività direzionali, ecc.) per circa 20 ÷ 40.000 mq.di superficie utile, ossia 11.000 ÷ 21.000 mq. di terreno (pari a 2 ÷ 4 mq/abit.).

I servizi previsti sono proporzionati alla popolazione di 6.000 abitanti; i parcheggi sempre più necessari per le attrezzature (soprattutto commerciali) di Piazza Europa potranno essere più opportunamente risolti sotto parte della piazza, senza ingombrare ulteriormente la superficie.

$B_6$ E', come la $B_3$, una zona molto eterogenea, per tipologia e densità: la densità media attuale è di 6 mc/mq. ma presenta punte di oltre 9 mc/mq.. Con la densità ammessa dal piano, 5 mc/mq., si possono costruire circa 117.000 mc., di cui 108.000 per residenza, il resto (9.000 mc.) per altri usi, con una incidenza dell'8%, inferiore a quella attuale.

I servizi sono proporzionati ai 1200 abitanti, a offerti dalle attigue zone $B_3$ e $B_9$ (per l'istruzione) e dal Parco delle rive, per il verde.

$B_7$ E' una zona ancora incompleta, con una densità attuale media di circa 4,3 mc/mq. (ma con punte di oltre 11 mc/mq.). Ragioni di omogeneità con le zone attigue e di reperibilità di aree per servizi consentono di fissare una densità massima di 6 mc/mq. che, porta ad un volume fabbricabile di 480.000 mc., di cui circa 430.000 per residenze (corrispondente ai 4800 abitanti previsti in piano), il resto (10%) per altri usi.

I servizi sono proporzionati alla popolazione di 4800 abitanti, eccetto quelli commerciali e collettivi, largamente presenti nella attigua $B_5$.

$B_8$ E' la zona attorno all'ultimo tratto porticato di Corso Nizza, con una densità media attuale di 6,5 mc./mq. ( e punte di oltre 11 mc/mq.), con una incidenza di usi non residenziali attorno al 28%. Questa incidenza, tipica della fascia centrale, potrà attenuarsi solo in rapporto alla presenza della vicina e parallela fascia di servizi $F_5$.

Con la densità ammessa dal Piano, 6 mc/mq., si possono costruire 313.800 mc. di qui 234 ÷260.000 per residenze, il resto (53.800 ÷ 80.000 mc.)per altri usi (commerciali e professionali) con una incidenza attorno al 20%.

I servizi sono proporzionati alla popolazione di 2600 abitanti circa, e previsti, in parte, col collegamento alla $B_7$, alla $F_5$, alla $F_8$.

$B_9$ La fascia, lungo il Gesso, oltre il Corso Giolitti, sebbene non possa dirsi perfettamente omogenea (anche per il non uniforme trattamento normativo del Piano Guidi) si stacca tuttavia con una certa evidenza da tutte le altre zone per caratterizzazioni tipologiche e per la densità insediativa (la media si appoggia sui 2 mc/mq. e soltanto pochi isolati più prossimi alla città vecchia presentano punte sui 6 mc/mq.). Il piano intende promuovere una ulteriore qualificazione di questa zona, che si affaccia sul suo viale più bello, confermandovi una tipologia edilizia diversa da quella dell'isolato chiuso che ha indiscriminatamente invaso tutto il resto della città. La differenziazione delle altre zone appare possibile anche per la presenza di

grossi elementi di separazione, quali la fascia di servizi $F_5$ e altre concentrazioni minori della $B_5$.

Con la densità ammessa dal piano, 2 mc/mq., si possono costruire 298.800 mc., di cui circa 250.000 per residenze qualificate (corrispondenti perfettamente, in base anche alle indagini svolte, ai 2500 abitanti previsti), il resto (48.000 mc.) per altri usi, con una incidenza del 15%, assai inferiore a quella attuale (30%).

I servizi sono proporzionati ai 2500 abitanti, ma, mentre per il verde si può riferirsi al Parco delle rive che costeggia la zona, per le attrezzature collettive ed i parcheggi pubblici deve riferirsi alla fascia di servizi $F_5$.

$B_{10}$ La zona comprende la "Cuneo 3" dei piani di cui alla Legge 167 oltre ad alcune frangie attigue che non appare possibile enucleare dal resto. Gli abitanti nel 1966-1967 erano 785 e dovrebbero salire a 2060 ad insediamento avvenuto della "Cuneo 3". Poichè i relativi piani, già in realizzazione, comportano una cubatura complessiva di 165.000 mc. circa, con una densità fondiaria valutabile attorno ai 3 mc/mq., l'ulteriore completamento con analoghe caratteristiche (in particolare con la densità fondiaria di 3 mc./mq.) porterebbe ad un volume costruito totale di 278.400 mc. corrispondente a circa 2.800 abitanti. Occorre considerare che per tutti i servizi non ancora previsti dai piani della "Cuneo 3" possono egregiamente servire le vicine $F_9$ ed $F_5$; una leggera esuberanza di aree verdi, denunciata dalla tabella, appare giustificata dal fatto che esse sono sostanzialmente quelle previste dal piano di zona, non conformi perfettamente ai dettami ministeriali.

Una particolare prescrizione riguarda, in questa zona, l'edificazione della fascia interessata dalla trasformazione della vicina $F_7$, che, per l'importanza formale del relativo intervento, deve essere subordinata a piano unitario.

$B_{11}$ La zona è costituita dalla "Cuneo 1" ormai completamente, per circa 1000 abitanti, con una densità fabbricativa di 4,55 mc/mq. (non propriamente "fondiaria", in quanto riferita a superfici residenziali "lorde").

Sebbene la zona debba, ai sensi del D.M.2.4.1968,

essere considerata "compromessa", tuttavia una certa esuberanza (rispetto ai minimi prefissati) è possibile per taluni servizi già previsti dal Piano di zona.

Preoccupazione principale era per questa zona il contrasto tipologico e di orientamento con il resto della città, perciò l'intera zona è stata completamente enucleata e tuffata nel verde.

$B_{12}$ Borgo S.Giuseppe:

Si tratta della zona che più ha risentito dell'espansione della città oltre le rive: l'urbanizzazione disorganica ha prodotto un tessuto edilizio squalificato e pone problemi seri per le aree dei servizi, tanto più importanti per la vicinanza del centro annonario e per la funzione di "testa" che la zona deve assumere nella prospettiva del piano.

La densità fondiaria media attuale può essere valutata in 1,65 mc/mq.; con quella ammessa dal piano, 2 mc/mq., si possono costruire circa 405.000 mc., corrispondenti a circa 4000 abitanti (tenendo presente la tipologia adottata e gli usi non residenziali).

I servizi formano due fascie, di cui una si protende nel Centro annonario (di cui anzi fa propriamente parte), l'altra è posta fra la zona compromessa $B_{12}$ e la fascia d'espansione $C_4$.

L'attuale plesso scolastico deve essere potenziato, in modo da servire non soltanto Borgo S.Giuseppe (cioè $B_{12}$ e $C_4$) ma anche tutto il territorio agricolo alle sue spalle coi suoi nuclei frazionali (Spinetta, Madonna delle Grazie,Tetti Pesio, Canale ...) per una popolazione complessiva di 14.000 abitanti.

Occorre anzi notare che i servizi previsti nella $B_{12}$ sono stati, coerentemente con quanto disposto dal D.M. 2.4.1968 e meglio precisato al Cap.4.4., verificati calcolando "al doppio" le aree riservate, ma,tenendo conto dei molteplici collegamenti con le zone esterne (non "compromesse") si è ritenuto di assicurare una certa esuberanza.

$B_{13}$ Madonna dell'Olmo:

In base alle indagini svolte, alla fine del 1966 la volumetria costruita si poteva valutare sui circa 200.000 mc., con una densità fondiaria media di 1,4 mc/mq.: ma le costruzioni più recen-

ti, assai numerose, hanno certamente aumentato la densità avvicinandola ai 2 mc./mq. Nel piano le aree compromesse da questi sviluppi caotici e squalificati sono accuratamente circoscritte nella prospettiva di più organici sviluppi lungo la fascia $C_6$.

Con la densità ammessa, 2 mc/mq., si possono costruire 190.800 mc., corrispondenti a circa 2000 abitanti. I servizi però, in particolare il potenziamento del grosso plesso scolastico, sono proporzionati non alla sola zona $B_{13}$, ma a tutto il territorio che vi graviterà, coi suoi nuclei frazionali (S.Benigno, Roata Rossi, Ronchi) e la $C_6$.

Anche qui le aree riservate ai servizi (dimezzate trattandosi di zona "compromessa") sono però alquanto esuberanti.

C - Zone residenziali d'espansione:

Zone d'espansione o, più precisamente, "non compromesse" (ai sensi e per gli effetti del D.M.2.4.68) devono considerarsi non soltanto le zone propriamente di nuovo impianto (come la $C_2$ - $C_3$ - $C_4$ - $C_5$ - $C_6$) ma anche quelle zone che si dovrebbero formare, attorno a nuclei frazionali già esistenti, con struttura e caratteristiche in gran parte non dipendenti dalle limitate compromissioni in atto. Ciò riguarda sopratutto S.Rocco, cui occorre assicurare un assetto urbanistico coerente con il tipo di sviluppi che si propongono sull'altopiano; e le frazioni agricole, cui occorre dare un volto più civile.

Tutte le zone di espansione sono assoggettate, per la loro attuazione, non soltanto alla esistenza o previsione contestuale dei servizi di zona (nei tipi e nei rapporti fissati dalle tabelle) ma a precise condizioni di carattere generale, relative a quelle infrastrutture o attrezzature generali che consentono - nel disegno del piano - la funzionalità delle singole zone. Ciò vale in particolare per le zone di espansione oltre le rive, la cui attuazione non può evidentemente essere intrapresa se non esistono quei presupposti (poli di servizio, viabilità, ecc.) che ne permettano l'effettiva integrazione col contesto urbano.

$C_1$ S.Rocco:

La popolazione del nucleo frazionale di S.Rocco (nei limiti della perimetrazione effettuata) poteva essere valutata alla fine del 1966 in

circa 2000 abitanti. Con la densità ammessa dal piano, 2 mc/mq., sulle aree che il piano riserva ad edificazione residenziale, si possono costruire circa 450.000 mc. di cui forse 400.000 per residenze e 50.000 (pari all'11%) per altri usi (commerciali, professionali, ecc.); tenendo conto della tipologia adottata e della relativa distanza dal centro, ciò può corrispondere alla previsione di 4000 abitanti.

Il consistente aumento di popolazione previsto e la bassa densità adottata, riflettono l'intenzione di promuovere una riqualificazione del nucleo esistente, con dimensioni e modalità più consone agli sviluppi circostanti.

Naturalmente ciò potrà tanto meglio verificarsi quanto più si ricorrerà a lottizzazioni convenzionate per più organici interventi nelle aree libere: in tale sede potrà infatti concretarsi quell'impianto tipologico accennato nel piano caratterizzato da una cortina mossa e continua lungo il corso Francia, col piano terra svuotato e libero per servizi, passeggio e accesso diretto alle zone verdi retrostanti; nelle quali invece sono liberamente disposti a schiera edifici a soli 2 piani fuori-terra affacciati su giardini privati.

Determinante appare, per la trasformazione di S.Rocco l'allontanamento dell'attraversamento, mediante il completamento della nuova arteria tangenziale già in parte esistente - e il recupero di Corso Francia a funzione di distribuzione interna. Il rischio che deve e può essere evitato, in base alle previsioni del piano, è che il completamento di S.Rocco precorra, sui binari tradizionali, la trasformazione radicale delle zone circostanti per quegli usi e quelle attrezzature qualificanti che il piano prevede e con i quali potrebbe - ex post - trovarsi in contrasto.

$C_2$ E' la maggiore zona di sviluppo per Cuneo. Con la densità territoriale di circa 200 ab/mc., corrispondente a quella fondiaria di 3 mc/mq., può ospitare circa 6000 abitanti (540.000 mc. costruiti), in 7 nuclei insediativi (precisamente 6 nuclei di 850 abitanti ciascuno, e 1 di 900 abitanti). Ciascun nucleo è assoggettato ad obbligo di piano unitario particolareggiato o di lottizzazione convenzionata, il quale assicura

sia la dotazione di quei servizi (verde, parcheggi pubblici e privati, alcuni servizi di prima necessità) che sono previsti all'interno o attorno al nucleo stesso, sia il collegamento con quelle strutture e quei servizi che sono previsti - fuori del nucleo o della stessa zona $C_2$) in funzione degli abitanti di ciascun nucleo.

Il collegamento riguarda sopratutto la vicina zona $F_9$ che ospita il più importante plesso per l'istruzione e la fascia di servizi $F_5$. Sotto il profilo attuativo, quindi (come appare dalla scheda di zona) ciascun nucleo (o coppia di nuclei) per poter essere realizzato deve disporre non solo dei servizi da prevedere all'interno o attorno ad esso, ma anche di quelli della $F_5$ e della $F_9$ nella misura corrispondente a ciascun nucleo o coppia di nuclei (la scheda di zona indica anche il riferimento di ciascun tronco della fascia $F_5$ con ciascun nucleo o coppia di nuclei).

Condizione indispensabile per l'attuazione della $C_2$ è ovviamente non soltanto la presenza della $F_5$ e $F_9$ (nei termini visti) ma anche di quei collegamenti con il contesto urbano che ne consentono l'agibilità: il completamento a Sud della tangenziale interna (che scarichi il Corso Nizza dal traffico attraversante) e l'allacciamento ai due capi della viabilità della fascia $F_5$.

Sotto il profilo formale i 7 nuclei operativi, relativamente compatti ed autonomi (per consentire la graduale realizzazione) sono legati dal verde e dalle strutture per l'accessibilità (che coincidono anche con fascie di parcheggio pubblico ed alcuni servizi di 1^ necessità). Ciascun nucleo presenta la più ampia possibilità di organizzazione interna, fermo restando il carattere tipologico generale ed il criterio-base di una netta separazione del traffico pedonale dagli accessi veicolari (i parcheggi privati sono infatti previsti interrati o seminterrati, con copertura praticabile per giochi, verde, passeggio, ecc.). Per la vicinanza della zona "Cuneo 1", con le sue alte costruzioni che già hanno compromesso lo sky-line di Cuneo verso il Gesso, e per l'eminenza che il piano attribuisce alla macrostruttura della $F_5$, il carattere tipologico della $C_2$ è quello di costruzioni basse a schiera (al massimo 3 piani più un basso porticato con attrezzature comuni:

servizi di portineria, gioco bimbi ecc. (:Crawley).

$C_3$ La zona residenziale $C_3$ fa parte integrante, come già detto (vedi zona $F_{10}$) del complesso termale essendo funzionalmente e reciprocamente collegata alla zona $F_{10}$ per quasi tutti i servizi, nonchè per le condizioni di carattere generale cui il complesso termale è subordinato.
In sede di piano unitario particolareggiato o di lottizzazione convenzionata, esteso a tutto il complesso $F_{10} + C_3$, potrà naturalmente proporsi quell'articolazione di interventi che consenta una realizzazione graduale pur assicurando fin dall'inizio la vitalità necessaria ai vari insediamenti e alle varie attrezzature.
Sotto il profilo formale, pur rinviandosi al piano unitario per la più precisa visualizzazione, si è ritenuto di suggerire un impianto tipologico variato, affacciato verso l'interno della zona e verso i servizi con edifici a 2 piani + pilotis, e verso la campagna circostante con schiere basse ad 1 piano fuori terra.

$C_4$ La fascia d'espansione alle spalle di Borgo S. Giuseppe è pensata in funzione sia di una sottolineatura delle fascie paesistiche che si succedono nelle visuali da Cuneo verso Spinetta, sia della organizzazione di una fascia di servizi in funzione anche dell'attigua $B_{12}$.

L'impianto tipologico è pensato in forma di un pettine di bassi edifici ampiamente intervallati, in modo da offrire molteplici varchi alle visuali che risalgono il declivio di Spinetta.(4)

Premessa condizionante per l'attuazione della $C_4$ è il riassetto dei collegamenti con la città (con l'allargamento del ponte sul Gesso, la attrezzatura dei nodi e la circonvallazione di Borgo S.Giuseppe) e, ovviamente, il potenziamento del nucleo di servizi per l'istruzione di $B_{12}$ nella misura fissata dalla tabella.

$C_5$ L'ulteriore sviluppo a Spinetta (circa sull'area già investita da un piano della 167) nonostante la seducente idoneità del sito, non appare invece, nell'economia generale del piano, proponibile se non in funzione di quei consistenti sviluppi che potranno polarizzarsi sulle nuove attrezzature mercatali. Si è ritenuto quindi di subordinare a quest'ultima operazione - complessa ed onerosa - ma di sicuro ed e-

minente nteresse per lo sviluppo della città - la possi ilità di sviluppi decentrati presso Spinetta.

I servizi previsti sono in rapporto sia ai 3 nuclei insediativi di 00 abitanti ciascuno (soggetti ciascuno ad un piano unitario di lottizzazione convenzionata ) sia all'attiguo nucleo frazionale e alle zone agricole circostanti.

L'interesse paesistico del sito, sottolineato dal "parco lineare" di Spinetta, consiglia un'impianto formale abbastanza caratterizzato e compatto, ma con basse costruzioni.

$C_6$ La maggiore fascia di sviluppo oltre le rive, dal Viadotto Soleri a Madonna dell'Olmo, deriva la sua ragion d'essere dalla prospettiva di un rafforzamento della testata verso Stura del territorio agricolo-industriale cuneese, basata su un radicale riassetto dei collegamenti e degli attraversamenti e su una articolazione allargata dei servizi urbani. Essa non è pertanto proponibile se non in rapporto alla formazione di quei nuclei di servizi (in particolare: il grosso plesso dell'istruzione a Madonna dell'Olmo) e di quelle nuove strutture di collegamenti (in particolare: la formazione della struttura a T per la grande viabilità, costituita in un primo tempo dal nuovo viadotto verso Mondovì e dalla tangenziale interna sul ciglio Stura, oltre alla tangenziale panoramica fino al Viadotto Soleri) che ne consentano la agibilità (per esempio l'utilizzazione a servizio del quartiere del rettilineo della S.S. 20) e ne giustificano la presenza.

Lo sviluppo della fascia $C_6$ è pertanto subordinato all'esistenza o alla programmazione esecutiva delle opere e infrastrutture di cui sopra; tuttavia, più limitati sviluppi appoggiati al nucleo di servizio dell'attigua Madonna dell'Omo ( e fermo restando l'obbligo a dotarsi dei rispettivi servizi) possono essere prospettati anche in carenza, o in attesa, delle suddette grandi infrastrutture. La soglia di sviluppo - oltre la quale la presenza di queste non può essere procrastinata - è stata dal Piano individuata (con la inevitabile schematicità) nella dimensione di due nuclei operativi, corrispondenti a 1200 abitanti: dimensione che appare in effetti compatibile sia con le strutture di Madonna dell'Olmo, sia con la possibilità e necessità di collegamenti diretti, eminentemente pedonali, con il nucleo di servizi di Madonna dell'Olmo.

Ciò premesso, l'organizzazione del quartiere è pensata in funzione di una realizzazione graduale, sia dei diversi nuclei insediativi (che sono 8 di 600 abitanti ciascuno) che della corrispondente fascia di servizi. Necessità di integrazione dei diversi servizi (commerciali, collettivi, religiosi, per l'istruzione...) e opportunità di evitare discontinuità paesistiche nell'affaccio verso Cuneo, impongono un criterio di progressione ordinata nei successivi nuclei, che dovrebbero svilupparsi a partire da Madonna dell'Olmo, come struttura esistente e come nucleo di servizio iniziale: l'edificazione in uno qualunque dei nuclei non potrà quindi attuarsi se non "successivamente" a quella dei nuclei che lo precedono nell'ordine.

Per l'impianto formale, si è inteso lasciare una certa libertà compositiva ai singoli piani unitari (cui ciascun nucleo è assoggettato); l'unità dell'insieme essendo precipuamente affidata all'articolazione nel verde dei vari nuclei e alla preminente evidenza della fascia di servizi. In ogni caso, però, la tipologia costruttiva, relativamente compatta ma con schiere di modesta altezza (2 piani fuori-terra) deve evitare pericolose contrapposizioni all'impianto della città sull'altopiano.

Nuclei frazionali : La disciplina degli esistenti nuclei frazionali è stata, come già accennato, orientata al loro consolidamento ed alla loro integrazione nella struttura urbana, senza attribuire loro quelle possibilità di sviluppo che non appaiono nè consigliabili nell'economia generale del Piano, nè concretamente prospettabili.

In relazione al riassetto dei servizi già esposto al Cap. 3 e 4.1, che tende ad assicurare a ciascuna frazione quella dotazione di servizi ed infrastrutture indispensabili alla vita civile ed a promuovere, contemporaneamente il collegamento organico, per i servizi di maggior livello (in particolare : la scuola dell'obbligo dopo il 1° ciclo, ed i servizi commerciali non di stretta necessità) con le "testate attrezzate"; si determina la effettiva "capacità insediativa" dei singoli nuclei, cioè la loro disponibilità per ulteriori, contenuti, incrementi insediativi.

Nel complesso l'intero tessuto frazionale (escluse naturalmente le frazioni di "testa") ammette - teoricamente - in relazione alla capacità insediativa conseguente al previsto riassetto dei servizi, un incremento di 4.940 abitanti.

Il consolidamento del tessuto "frazionale" non è quindi tale da mutarne il carattere fondamentale e l'intima relazione col contesto agricolo. Anche le caratteristiche tipologiche ed edificatorie degli insediamenti sottolineano la continuità che deve presiedere agli sviluppi delle frazioni : la densità fondiaria ammessa (escluse le frazioni di testa) è di 1/mc/mq. (all'incirca pari a quella prevalente oggi), la tipologia si lega a quella tradizionale, 2 p.f.t. (mt. 7,20), salvo la possibilità di più nette caratterizzazioni in sede di Piano di lottizzazione, con l'uso di tipi a schiera continua.

$C_{CO}$ Confreria : Si distacca dagli altri il nucleo frazionale di Confreria che, in effetti, è destinato ad assumere - nella prospettiva del piano - quella funzione di "testata" che già abbiamo attribuito a Madonna dell'Olmo e S. Giuseppe. Vi sono infatti ubicati un plesso scolastico per le scuole dell'obbligo che serve anche le frazioni di Passatore, S. Pietro del Gallo e la zona agricola $E_6$, ed un nucleo di attrezzature commerciali e pubbliche della stessa portata.

Esso ammette pertanto più consistenti sviluppi:con la densità fondiaria di 1,5 mc/mq. è possibile passare dagli attuali 700 a circa 2000 abitanti.

Diversa è pure la tipologia suggerita, che contempla in particolare costruzioni isolate - o preferibilmente collegate in schiere lungo gli assi principali dell'impianto del nucleo - a due piani più un basso fabbricato (che può ospitare servizi, ed offrire percorsi pedonali coperti). Diversa pure - è il caso di osservare - la previsione e prescrizione delle aree per servizi, le quali (come vedremo al Cap. 4.3 ) debbono essere riservate in misura maggiore degli altri nuclei frazionali, a più bassa densità (vedi anche tabelle di zona), proprio in relazione alla densità fondiaria più alta, ai sensi del D.M. 2.4.1968.

$C_{PA}$ Passatore : Le caratteristiche sono quelle già descritte. L'incremento ammesso può portare gli abitanti da 400 a 1000.

$C_{SPG}$ S. Pietro del Gallo : Incremento da 200 a 1000 abitanti.

$C_{RR}$ Roata Rossi : Incremento da 400 a 1500 abitanti.

$C_{SB}$ San Benigno : Incremento da 200 a 500 abitanti.

$C_{RO}$ Ronchi : Incremento da 300 a 1000 abitanti.

$C_{TP}$ Tetti Pesio : Incremento da 200 a 500 abitanti.

$C_{CC}$ Canale Civalleri : Incremento da 500 a 1300 abitanti.

$C_{MG}$ Madonna delle Grazie : Incremento da 560 a 800 ab.) (Inoltre, Bombonina passa da 200 a 400 abitanti).

$C_{SP}$ Spinetta : Incremento da 200 a 300 abitanti.

(si ricorda che l'incremento di Spinetta è piuttosto legato alla zona di espansione $C_5$, che ne assorbe i servizi e la fascia libera già destinata alla 167).

D - Zone industriali :

Come già accennato a proposito del disegno generale del piano, l'organizzazione scelta, per le zone industriali, mira a porre valide premesse per la possibile formazione di aree industriali attrezzate, facilmente ampliabili ma abbastanza concentrate da consentire economie di realizzazione e di gestione delle infrastrutture, nella prospettiva del rafforzamento del polo cuneese come polo attrezzato sulla direttrice Nord-Sud e in duplice collegamento con la direttrice Torino-Savona. Parallelamente occorre tener conto di altre esigenze, come quella della rilocalizzazione delle industrie sull'altopiano non compatibili con le funzioni residenziali, e della possibilità di sviluppi artigianali di tipo non ammissibile nel-

le zone residenziali ed agricole.

Le zone industriali devono quindi offrire la possibilità di insediamenti anche modesti a breve termine (sfruttando nel modo migliore le infrastrutture esistenti o di rapida realizzazione) e - nel contempo - consentire di avviare un processo di più organica strutturazione, che, per le note ragioni, comporta una gradualità di realizzazione.

La prima esigenza può essere più facilmente soddisfatta nella zona verso Mondovì con limitate riorganizzazioni delle strutture esistenti (sopratutto per i collegamenti verso la Città e verso Nord), la seconda esigenza viene invece affrontata oltre Stura, con la previsione di un primo nucleo di infrastrutture che consenta una immediata disponibilità per insediamenti e la possibilità di ulteriori più massicci insediamenti condizionati - via via - dalla predisposizione di più organiche attrezzature.

Le zone di sviluppo industriale verso Nord sono,cioè, subordinate a condizioni di crescente infrastrutturazione, in carenza delle quali esse restano alla loro presente utilizzazione agricola.

Il dimensionamento delle singole zone è essenzialmente rapportato alla capacità di sostegno dei diversi livelli di infrastrutture che caratterizzano le diverse zone, con ampie disponibilità per quegli sviluppi - oggi non precisabili per le ragioni esposte al Cap. 2 - attribuibili a fattori esogeni e a variazioni notevoli nella domanda di spazio, da parte dei diversi tipi di industria.

La domanda di spazio per addetto (o meglio il rapporto addetti:area totale) varia assai in funzione sia del tipo di industria, ( 6 ) sia dello sviluppo tecnologico, sia del livello di attrezzature delle aree industriali.

Recenti proposte di "aree industriali attrezzate" indicano in 50 addetti:ettaro il suddetto rapporto, grazie appunto all'alevato grado di compattezza che la predisposizione di organiche reti di servizi e di impianti collettivi consente su tali aree.

Assumendo tale rapporto a puro titolo di riferimento, le possibilità di insediamento offerte dalle zone industriali di Piano possono essere espresse in termini di addetti come segue :

| Zone | Superfici ha | Addetti virtualmente insediabili |
|---|---|---|
| $D_{1-A}$ | 189,00 | 9.450 |
| $D_{1-B}$ | 99,00 | 4.950 |
| $D_{1-C}$ | 211,60 | 10,550 |
| $D_{1-D}$ | 76,10 | 3.805 |
| $D_2$ | 134,00 | 6.700 |
| TOT. | 709,70 | 35.455 |

Di queste zone, però, vaste aree sono già occupate dai più grossi insediamenti industriali esistenti. Per fermarci ai maggiori (Michelin Celdit, Vestebene, Vernante), circa 1.400.000 mq. sono già occupati da industrie. Esse cadono tutte nelle "zone di primo impianto" ($D_{1-A}$ + $D_{1-D}$ + $D_2$) cioè quelle non subordinate a impegnative realizzazioni infrastrutturali, le quali pertanto ammettono una ulteriore possibilità di insediamento (sui circa 259 ettari ancora liberi) teoricamente valutabile in circa 13.000 nuovi addetti (oltre naturalmente a quelli ulteriormente insediabili sulle aree già impegnate dagli stabilimenti). Occorre peraltro considerare che, delle "zone di primo impianto", la $D_2$, già ampiamente compromessa e destinata ad ospitare anche i più modesti insediamenti artigianali, non appare attrezzabile in modo tale da consentire quella compattezza che si esprime nel rapporto, assunto per riferimento di 50 addetti/ha. E' quindi probabile che le possibilità di ulteriori insediamenti ne risultino alquanto diminuite, pur restando sempre tali da consentire di subordinare gli insediamenti nelle altre zone di ulteriore sviluppo ($D_{1-B}$, $D_{1-C}$) alla realizzazione di più organiche infrastrutturazioni.

Le possibilità, da parte dell'Amministrazione, di incidere sui fattori insediativi, promuovendo o facilitando l'insediamento di quei tipi di industria che possono meglio valorizzare certe risorse locali o contribuire agli sviluppi economici dell'area, non sono trascurate dal Piano. Piuttosto che operare pregiudizialmente una discriminazione tra i vari tipi di insediamento, si è però preferito assicurare all'Amministrazione ampie possibilità di scelta, utilizzando sia lo strumento della lottizzazione (e - in quella sede - determinando, come vedremo, gli oneri per il privato a seconda, anche, del

tipo di industria) sia le norme sulla dismissione di aree per servizi che - a questo scopo - sono state rapportate, come vedremo, non soltanto all'entità territoriale dell'insediamento, ma anche al numero degli addetti (e quindi indirettamente al tipo dell'insediamento stesso).

Le diverse zone industriali sono inoltre caratterizzate come segue :

$D_{1-A}$ - Costituisce la zona più prossima ai fulcri dell'organizzazione prevista per le aree industriali, idonea per i primi interventi: la prosecuzione dello scalo della Michelin a servizio di tutta la zona, un primo nucleo di centro di servizi, adeguate aree di parcheggio, svincoli attrezzati con bretelle di collegamento agli assi principali esistenti, convenientemente sistemati, oltre naturalmente alle connesse opere di urbanizzazione primaria. Particolare interesse assume la viabilità di servizio, per la quale le tabelle fissano dimensioni minime (19 mt.) idonee al traffico pesante (anche se sensibilmente inferiori ai minimi adottati in aree di più intensa concentrazione industriale, come per esempio nell'ambito del P.R.I. torinese). La necessità di aprire questa zona a insediamenti anche a breve termine ha consigliato i limiti del lotto minimo ( 10.000 mq.) e le altre caratteristiche insediative.

$D_{1-B}$ - Al contrario della precedente (alla quale dovrebbe succedere come realizzazione) essa risulta assogettata a più impegnative condizioni di insediamento : obbligo di lottizzazioni convenzionate (estese a quegli ambiti, indicati in cartografia, entro i quali vanno previsti i servizi) e condizioni generali di preesistenza (o programmazione esecutiva) di quelle opere che giustificano e assicurano la funzionalità della zona nel quadro del piano.

Oltre alla completa intelaiatura di assi industriali, allo scalo merci, ai parcheggi ed a quei servizi che (in base alle tabelle) devono essere previsti in sede di lottizzazione convenzionata, determinante appare, a questo punto, la presenza della prima ossatura di grande viabilità, costituita (come già abbiamo visto) dal nuovo viadotto verso Mondovì, dalla tangenziale interna e dal primo tronco di "panoramica" fino al Viadotto Soleri.

$D_{1-C}$ - Ulteriormente subordinata appare l'ultima zona di sviluppo industriale verso Nord, la quale non appare realizzabile se non dopo i precedenti interventi infrastrutturali e insediativi (fermo restando l'obbligo di assicurare, in sede di P. di L., le previste dotazioni di servizio).

$D_{1-D}$ - Analogamente alla $D_{1-A}$, la zona che unisce i servizi e lo scalo presso la Michelin delle aree libere verso la Celdit, appare utilizzabile a breve termine, senza obbligo di P. di L. ma con modesti interventi organizzativi, che devono sostanzialmente assicurare quella viabilità di servizio, quei collegamenti alla viabilità esistente e allo scalo e quei primi servizi (parcheggi, ecc.) necessari, secondo gli standards adottati, per l'efficienza della zona.

$D_2$ - La fascia verso Mondovì, particolarmente idonea per gli insediamenti artigianali pre - o para - industriali e per la piccola industria, non è soggetta a vincoli particolarmente restrittivi, nè per quanto riguarda la dimensione minima degli insediamenti, nè per quanto riguarda le aree per servizi, nè per quanto riguarda gli accessi e le strade di servizio ( $>$ 12 mt.) che in massima parte devono essere previamente previste dall'Amministrazione in sede di riorganizzazione.

In tale sede appare piuttosto determinante il miglioramento dei collegamenti verso Nord e verso la Città, che potrà, in un primo tempo, avvenire con l'attrezzatura del ponte e lo svincolo delle diramazioni verso Boves e verso Castelletto Stura, evitando l'attraversamento di S. Giuseppe.

E - Zona agricola :

Abbiamo già visto come il disegno del Piano assegni alle zone agricole una funzione non "residuale", ma al contrario specializzata e caratterizzante, sia nei confronti di quel paesaggio naturale (che è eminentemente paesaggio agrario) che si contrappone così dialetticamente al paesaggio urbano dell'altopiano, sia nei confronti di quel "continuo" urbano che dilata le funzioni urbane sul territorio circostante la Città.

Perfettamente definite, ai sensi del D.M. 2.4.1968, e riconosciute nella loro esclusiva funzione, esse si prestano a quella trasformazione organizzativa e culturale che non potrà non accompagnare gli sviluppi del

settore : ma tali trasformazioni non comportano incrementi demografici, salvo quelli conseguenti al consolidamento dei nuclei frazionali, con la migliore dotazione di servizi civili. Sotto questo profilo, i leggeri incrementi previsti dal Piano agli effetti della dotazione di servizi, hanno un valore di mera ipotesi prudenziale.

Stabilito il collegamento diretto, per gli insediamenti e le trasformazioni sui suoli agricoli, con l'attività esclusivamente agricola cui il Piano le destina, si è evitato ogni ostacolo non necessario a quelle trasformazioni che si collocano in una prospettiva di qualificati e organici sviluppi del settore (come la formazione di centri di servizi consortili, di stalle e cantine sociali, in un disegno anche di generale riappoderamento con le inevitabili riorganizzazioni delle reti di servizio). Pur rinviando al Regolamento Edilizio una più precisa disciplina del fatto costruttivo (e in particolare per una precisa discriminazione delle caratteristiche degli insediamenti "collegati" alla conduzione agricola) si è tuttavia inteso salvaguardare certi rapporti minimi dell'insediamento, e assicurare la continuità formale con le tipologie tradizionali e con i valori propri del paesaggio costituito.

L'articolazione delle zone intende facilitare la verifica dei necessari collegamenti per i servizi coi vari nuclei frazionali, nonchè evidenziare particolari situazioni paesistiche o idrogeologiche :

$E_1$-$E_2$ - Significative appaiono, a quest'ultimo riguardo, le due fascie del Gesso e dello Stura che, per la loro determinante importanza nell'impianto geo-morfico cuneese e, sopratutto, per la delicatezza dei problemi di riassetto idrogeologico che le investono, non possono che postulare piani organici ed unitari di sistemazione idrogeologica. Tali piani, precisando altresì le possibilità e le modalità dello sviluppo agro-economico delle fascie vallive, potranno orientare eventuali interventi di rimboschimento (e riqualificazione paesaggistica) e di eventuali insediamenti agricoli (come pure eventuali impianti estrattivi). In carenza di essi, non vi è dubbio che debbano prevalere criteri di prudente conservazione, sopratutto della vegetazione esistente : tuttavia la vicinanza di esse fascie alla Città e la conformazione e idoneità naturali dei siti possono consigliare e consentire l'insediamento di impianti sportivi, ricreativi ecc. che, naturalmente, non comportino sensibili alterazioni del paesaggio.

$E_3$ - La zona agricola dell'altopiano, attorno a San Rocco, che si insinua ed incastra nel disegno del parco e delle attrezzature dell'espansione urbana, conserva, accanto ad una eminente funzione paesistica, una qualificatissima specializzazione produttiva che dovrebbe favorirne la rimodellazione ad alto livello del tessuto poderale e dei centri di servizio.

Potrà continuare ad ospitare, nelle case sparse, un migliaio circa di abitanti, che, per i servizi, potranno gravitare sui nuovi centri di S. Rocco, $F_5$ , $F_9$ .

$E_4$ - La zona agricola alle spalle di Borgo S. Giuseppe potrà ancora ospitare circa 4000 abitanti, serviti dai nuclei frazionali di Madonna delle Grazie, Canale, Tetti Pesio e S. Giuseppe.

$E_5$ - La zona agricola dei Ronchi si distingue, oltrechè per la vicinanza della zona industriale, per l'eccellenza della sua produzione ortofrutticola. potrà ospitare ancora 3500 abitanti, serviti dai nuclei frazionali di Ronchi, Roata Rossi, S. Benigno, Madonna dell'Olmo.

$E_6$ - La zona agricola alle spalle di Confreria può ospitare 2500 abitanti serviti dai nuclei frazionali di Passatore, S. Pietro Gallo e Confreria.

## 4.3 LA VERIFICA DEL D.M. 2.4.1968

Abbiamo già visto come l'individuazione delle diverse zone di P.R.G. sia stata orientata alla verifica delle "omogeneità" specificate dal D.M. 2.4.1968. I dati caratteristici di ciascuna zona (vedi Riepilogo delle caratteristiche progettuali) confermano tale verifica.

Per ciascun tipo di "zona" (che per comodità è contraddistinto da una lettera identica a quella usata dal D.M., cioè A,B,C,D,E,F rispettivamente) l'Art. 3 del citato Decreto fissa dei "rapporti" massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio ai sensi dell'art. 17 L. 765.

Sono note le riserve con cui la cultura urbanistica italiana ha accolto la emanazione dei suddetti rapporti obbligatori, con riferimento sia ai significati storico-critici del concetto stesso di "standard urbanistico", sia alla adeguatezza o meno dei valori numerici fissati, sia alla congruenza ed alla stessa applicabilità della regola generale alle singole, estremamente variabili, situazioni reali. I vari ordini di esplicite riserve, e le stesse ulteriori precisazioni del Ministero (5) escludono che possa attribuirsi ai rapporti obbligatori stabiliti dal citato Decreto, il significato e la portata di "rapporti ottimali" (o di "standards", nel comune significato del termine), e inducono invece a considerarli come semplice espressione di condizioni minime irrinunciabili da verificare comunque nelle diverse situazioni urbanistiche. In concreto, tali rapporti possono e debbono essere riconsiderati, al di là dei limiti minimi fissati, in funzione delle specifiche situazioni di fatto e degli obiettivi del piano.

In via preliminare possono farsi le seguenti osservazioni :

a) E' opportuno che le prescrizioni e previsioni di aree per servizi (ai sensi dell'art. 17 L. 765) nelle singole zone, siano specificate secondo una articolazione più dettagliata dei vari tipi di servizi (per es. i diversi gradi dell'istruzione ed i diversi tipi di attrezzature collettive); sia per consentire una precisa verifica delle singole previsioni, sia per la stessa applicazione della C.M. 3930 sulle attrezzature scolastiche. Ciò può essere eseguito con riferimento, oltrechè alla citata C.M. 3930, agli standards da tempo elaborati e già sperimentati dalla G.E.S.C.A.L., nonchè a

quelli a vario titolo proposti dalla letteratura specializzata.

b) Gli standards possono riconsiderarsi secondo i seguenti criteri, per ciascuno dei 4 tipi di cui all'Art. 3 del D.M. :

1) Istruzione : sia alla luce degli standards Gescal, sia delle previsioni-obiettivi di scolarizzazione (6) il rapporto di 4,50 mq/ab. può essere assunto come rapporto ottimale obbligatorio, a patto che l'applicazione sia uniformemente estesa alle diverse zone residenziali ed agricole del territorio comunale e che le previsioni siano sempre organicamente collegata con quelle relative al verde, in modo da consentire una integrazione efficace dei due tipi di servizio.

2) Verde : Anche alla luce degli standards Gescal, il rapporto di 9 mq/ab. può considerarsi valido nella situazione cuneese, per il tradizionale e diretto riferimento alle rive verdi che contornano la Città ed in relazione ad una previsione organica di parchi pubblici di livello urbano ma facilmente accessibili da tutte le zone residenziali.

La dotazione di 9 mq/ab. può essere suddistinta in circa 5 mq/ab. per verde attrezzato per il gioco e lo sport (bambini e ragazzi) e 4 mq/ab. per il cosidetto "parco di zona". Nei nuclei frazionali (escluse le frazioni di "testa") può essere previsto solo il verde del primo tipo , mentre nessuna previsione è necessaria nelle zone agricole vere e proprie (il verde attrezzato da integrare con le attrezzature scolastiche cade infatti fuori zona, coerentemente con l'assetto del Piano).

3) Attrezzature collettive : Il rapporto di 2 mq/ab. deve essere rivisto in relazione al livello socio-culturale dei servizi che la città dovrebbe offrire ad un contesto sub-regionale e che, ovviamente, oltre a richiedere specifiche attrezzature di carattere generale, presuppongono una adeguata "armatura" di servizi nell'intero complesso urbano (basti pensare ai servizi commerciali della città sull'altopiano). Il fabbisogno può senza dubbio essere ridotto nei nuclei frazionali (escluse le frazioni "di testa") e nelle zone agricole vere e proprie, secondo l'assetto previsto dal Piano, a quanto previsto dal D.M.

4) Parcheggi : Il rapporto di 2,5 mq/ab. certamente molto basso per le grandi aree metropolitane

può essere considerato invece soddisfacente nella situazione cuneese, in considerazione sia della esuberanza patologica degli spazi esistenti per circolazione e sosta (non sempre recuperabili a funzioni specifiche per la sosta) sia della prospettiva di attrezzature generali e di organizzazioni di quartiere che consentano l'uso delle aree per la sosta a più livelli in modo da evitare lo spreco di spazi per questi usi.

c) La norma di cui al 4° comma Art. 4 del D.M. per cui le aree per servizi previste nelle zone A e B (compromesse) vanno computate, ai fini della verifica, in misura doppia di quella effettiva, può essere opportunamente applicata nella situazione cuneese in ragione dell'alto grado di compromissione raggiunto dall'aggregato esistente, e della corrispondente rigorosa circoscrizione delle parti compromesse (occorre notare che S. Rocco, come la stragrande maggioranza dei nuclei frazionali, sono stati considerati "non compromessi" ai sensi del D.M.). Analogamente, la difficoltà di reperimento di aree per servizi (anche solo per colmare le lacune arretrate) nelle zone compromesse, e, sopratutto, l'opportunità di addivenire ad un assetto dei servizi più organico e concentrato secondo linee e punti focali, possono frequentemente determinare previsioni di servizi fuori della zona cui si riferiscono (beninteso, nei limiti, rigorosamente verificati, dell'accessibilità pedonale e dei raggi di servizio delle singole attrezzature).

d) I rapporti di cui al 2° c. Art. 5 del D.M.,per cui le aree a servizio, parcheggi e verde nelle zone industriali devono rappresentare almeno il 10% della area totale, possono essere rivisti (alla luce anche di normative già sperimentate, come quella del P.R.I. Torinese) in modo da garantire una sicura dotazione di verde (almeno il 5%), di parcheggio (almeno il 5%)di centri di servizi (almeno il 5%). Inoltre la rigidità della norma nei riguardi dei diversi tipi di insediamenti industriali, che, com'è noto (6) comportano assai diverse incidenze di area totale per addetto, consiglia di integrarla con un parallelo e diretto rapporto obbligatorio con il numero degli addetti.

In base ai suesposti criteri e osservazioni, i rapporti ottimali obbligatori sono stati formulati, per le diverse zone, nelle rispettive "Tabelle" (vedi tabelle di zona) secondo il seguente schema riepilogativo ( a lato sono riportati, per confronto, i rapporti fissati dal D.M. e gli standards Gescal) :

Per le zone A, B, C, esclusi i nuclei frazionali

| | | Standards del D.M. (mq/ab.) | Standards di P.R.G. (mq/ab.) | Standards Gescal (mq/ab.) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Asili nido | | 1,00 | 0,20 |
| | Scuole mat. | | | 0,54+0,40 |
| | Scuole Elem. | | 1,90 | 1,30+0,60 |
| | Scuole Medie | | 1,60 | 0,65+1,00 |
| | | 4,50 | 4,50 | 4,69 |
| 2 | Verde gioco/ sport. | | 5,00 | 5,11 |
| | Parco di zona | | 4,00 | 3,11 |
| | | 9,00 | 9,00 | 8,22 |
| 3 | Centri sociali | | 1,10 | 0,85+0,28 |
| | Chiese, ecc. | | 0,80 | 0,88 |
| | A tr. san. e ass. | | 0,40 | 0,34 |
| | Mercati, c. comm. | | 1,00 | * |
| | Uff.pubbl.amm. | | 0,20 | 0,22 |
| | | 2,00 | 3,50 | * |
| 4 | Parcheggi | 2,50 | 2,50 | * |
| | TOT. | 18,00 | 19,50 | * |

* le tabelle Gescal comprendono taluni servizi non elencati o non corrispondenti a quelli del D.M.

Per i nuclei frazionali (escluse le frazioni "di testa")

| | | Standards del D.M. (v. art.4,6° c.) (mq/ab.) | Standards di P.R.G. (mq/ab.) |
|---|---|---|---|
| 1 | Asili, Scuole Materne | | 1,00 |
| | Scuole Elem. | | 1,90 |
| | Scuole Medie | | 1,60 |
| | | 4,00 | 4,50 |
| 2 | Verde gioco sport | | 5,00 |
| | Parco di zona | | - |
| | | | 5,00 |
| 3 | Attrezz. di interesse comune di 1^ necessità | | 2,00 |
| 4 | Parcheggi | | 1,00 |
| | Totale | 12,00 | 12,50 |

## Per le zone agricole E

| | | Standards D.M. (mq/ab.) | Standards P.R.G. (mq/ab.) |
|---|---|---|---|
| 1 | Asili, Sc. materne | | 1,00 |
| | Scuole Elementari | | 1,90 |
| | Scuole Medie | | 1,60 |
| | | 4,00 | 4,50 |
| 3 | Attrezzature di interesse comune di l^necessità | | 2,CO |
| | TOTALE | 6,00 | 6,50 |

## Per le zone industriali D

| | Standards D.M. (mq/mq) | Standards P.R.G. (mq/mq) | |
|---|---|---|---|
| 1 - Verde | | 5% | |
| 2 - Parcheggi | | 5% | 5 mq/addetto |
| 3 - Centri Servizi | | 5% | 5 mc/addett |
| TOTALE | 10% | 15% | 10mq/addetto |

I rapporti ottimali obbligatori debbono essere verificati, per ogni zona, in sede di P.P. o di P. di Lottizzazione convenzionata. Inoltre ogni tabella di zona specifica i servizi previsti (i quali corrispondono alla popolazione prevista, secondo i rapporti adottati, per ciascun tipo di servizio) per ogni zona, o nella zona stessa o in quelle contigue. Proprio allo scopo di assicurare ai vari nuclei di servizio quella dimensione e quindi quella efficienza che manca nella situazione estremamente dispersa attuale, molto spesso i servizi di una zona servono anche quella attigua, e viceversa per quelli di un altro tipo. Si determina così un intreccio di collegamenti attivi-passivi tra le attigue zone residenziali per l'uso dei rispettivi servizi : collegamenti che sono rigorosamente precisati nelle tabelle, con riferimento anche ai piani di settore, e riepilogati nelle tabelle riassuntive della zonizzazione e, in particolare delle attrezzature scolastiche.

La verifica del punto 5) dell'art. 4 del D.M. relativo ai fabbisogni di spazio per attrezzature pubbliche di interesse generale, offre lo spunto per alcune interessanti osservazioni (vedi riepiloghi):

a) Per l'istruzione superiore all'obbligo, le aree riservate complessivamente (che comprendono, oltre alle aree confermate all'interno delle zone compromesse e del Centro Storico, le zone $F_4$ - $F_8$ - $F_9$ ) superano largamente il fabbisogno postulato dalla popolazione del Comune di Cuneo e possono quasi coprire il fabbisogno corrispondente all'intera area ecologica.

   Ma occorre ricordare che, nell'ipotesi di riferimento territoriale già assunta, non è affatto prevista una concentrazione delle attrezzature per l'istruzione superiore in Cuneo (escluse sempre le sedi universitarie decentrate), che anzi potranno continuare a caratterizzare altri centri del Piemonte Sud-Occidentale.

b) Per le attrezzature sanitarie ed ospedaliere, le aree complessivamente riservate ($F_3$ - $F_6$ - $F_{12}$ e tutte le altre attrezzature minori confermate nelle zone compromesse) possono corrispondere al fabbisogno non soltanto di tutta l'area ecologica, ma di un'area assai superiore. Si conferma così la disponibilità per un ruolo sub-regionale di Cuneo in questo settore.

c) Per i parchi pubblici, urbani e territoriali,le aree complessivamente destinate a parchi a livello almeno urbano soddisfano largamente i fabbisogni non soltanto dell'intera popolazione di Cuneo ma di tutta l'area ecologica.

   Per ciò che riguarda i limiti di densità edilizia sta

biliti dal D.M. all'Art. 7 per le diverse zone territoriali omogenee, devesi osservare che :

a) nel Centro Storico le caratteristiche edificatorie degli interventi - fermi restando i limiti ed i caratteri generali fissati dalle norme e specificati dalle tabelle - possono più opportunamente definirsi in sede di Piano Particolareggiato.

b) Per le altre zone giova anzitutto ricordare che la densità edilizia, piuttosto che dall'indice di cubatura e delle altre caratteristiche edificatorie, è largamente condizionata dalle altre norme che subordinano gli interventi alla "capacità insediativa" determinata dai servizi usufruibili. Peraltro gli indici adottati sono costantemente al di sotto dei limiti fissati dal D.M. anche per quegli interventi di "trasformazione" che, in rapporto alla densità esistente, potrebbero raggiungere livelli più elevati, ai sensi dell'art. 7,6° c del D.M.

Per ciò che riguarda i limiti di altezza da osservare nelle diverse zone, ferme restando le considerazioni già assunte relativamente al Centro Storico ed alle altre zone "A", per le zone "B" i problemi normativi si possono ricondurre ad una sostanziale esigenza di omogeneità col tessuto esistente, salvo sempre il ricorso ai P.P. e ai P. di L.; ricorso che - è bene ricordare - interessa tutti gli interventi che comportano densità edilizie superiori ai 3 mc/mq. D'altra parte, sia per le zone "B" che per le zone "C" la difesa del caratteristico Sky-line cuneese impone pregiudizialmente delle limitazioni generali e rigorose delle altezze ammissibili (anche in sede di P.P. e P. di L.) con quelle meditate eccezioni che non possono che riferirsi alle grandi attrezzature urbane.

Più articolate disposizioni riguardo sia alle modalità tecniche di applicazione delle norme sulle altezze, sia a più specifiche limitazioni (come per i rapporti obbligatori cogli spazi liberi antistanti gli edifici) richiedono una definizione analitica quale soltanto potrà operarsi (nel quadro delle norme di P.R.G.) in sede di Regolamento Edilizio.

Per quel che riguarda i limiti di distanze tra i fabbricati, rinviando sempre al P.P. la proponibilità stessa del problema per il Centro Storico, resta fermo, per le zone "B" e "C" il distacco obbligatorio di mt. 10 tra pareti opposte. Per evitare sperequazioni tra successivi insediamenti confrontantisi, è stabilito inoltre l'obbligo del distacco minimo di mt.5 dai confini (salvo i casi ammessi di aderenza sul confine), nonchè (per le zone "C" ), i distacchi obbli-

gatori dai fili stradali, conformi all'art. 9 del D.M. Ulteriori precisazioni sono da proporsi in sede di Regolamento Edilizio.

Un'ultima osservazione riguarda il 7° c. dell'art. 3 del D.M., che fissa l'assunzione di un rapporto prestabilito tra le cubature costruite ed il numero degli abitanti insediati, ai fini dell'applicazione degli standards.

Come meglio vedremo in seguito (v. pag. ) l'uso di strumenti di controllo più articolati e incisivi, toglie ai parametri di tipo "fisico" ( in particolare l'indice di cubatura) quel valore determinante nell'esprimere la "dimensione" degli insediamenti, che esse assumono nella normativa tradizionale. Tuttavia, nel determinare le caratteristiche delle singole zone - sopratutto di quelle compromesse - si è inteso assicurare la perfetta corrispondenza tra i "plafonds" dimensionali fissati dal Piano per ciascuna zona in rapporto ai servizi, e quelli raggiungibili, almeno teoricamente, in base alle caratteristiche edificatorie (sopratutto, l'indice di cubatura) e tipologiche della zona.

Nel far ciò, si è peraltro tenuto presente :

a) per gli insediamenti esistenti, gli abitanti effettivamente insediati; determinati con le indagini dirette di cui al Q. 4 degli Studi per il P.R.G.

b) per i nuovi insediamenti, il perdurare, almeno per un certo periodo, di abitudini e caratteristiche costruttive che determinarono una incidenza di mc/abitante assai superiore alla media nazionale. Essa si aggira infatti, oggi, come risulta dalle indagini, sui 110/130 mc/abitante; ed è stata valutata sui 90 mc/ab. nei nuovi insediamenti.

c) per gli interventi di ristrutturazione e completamento (nelle zone compromesse) l'azione complessa dei fattori che influiscono sulla utilizzazione residenziale e non degli spazi costruiti (evidenziata dalle indagini) e quindi la formulazione di ipotesi circa l'assetto finale cui il piano potrà condurre (in tema di utilizzazione delle superfici costruite sulle aree riservate alla residenza) partendo da quello attuale (in cui l'incidenza degli usi non residenziali supera spesso il 30%). In tali ipotesi, il rapporto tra cubatura costruita e abitanti varia a seconda delle zone, tra i 90 ed i 100 mc/abitante.

## 4.4. DAL"PIANO GUIDI" ALLA VARIANTE ORGANICA

I termini di raffronto tra la normativa di un precedente strumento urbanistico (tanto più se regolarmente vigente come nel nostro caso) e quella in adozione, acquistano particolare rilievo in sede di revisione degli strumenti stessi; revisione che, al di là di scelte di indirizzo politico amministrativo, si impone nel nostro caso come condizione indispensabile per lo sviluppo della città.

Non è inopportuno ricordare che, già nel 1960-61 era stata ravvisata la necessità di un insieme notevole di varianti da apportare al piano vigente, sui tre temi fondamentali della previsione di adeguate zone industriali, dello sviluppo delle frazioni di testa (Madonna dell'Olmo, Madonna delle Grazie, Borgo S.Giuseppe, Confreria e S.Rocco) nonchè del miglioramento della viabilità di scorrimento.

Tale necessità aveva portato ad una richiesta unitaria di autorizzazione allo studio delle suddette varianti, ai sensi dell'art.10 della Legge Urbanistica; autorizzazione regolarmente concessa dal Ministero LL.PP., in data 28.7.1962.

In seguito il Consiglio comunale adottava talune delle più importanti varianti richieste e precisamente:

- n.1 - nuova zona industriale (MICHELIN)
- n.2 - ampliamento della zona industriale presso Madonna dell'Olmo
- n.3 - (parte) nuova zona industriale (VESTEBENE)
- n.4 - nuova zona industriale (VERNANTE)
- n.16- nuovo corso GRAMSCI, D.MINZONI
- n.14- 17-spostamento della circonvallazione dal Corso Monviso alla Statale 20, oltre S.Rocco
- n.11- parco pubblico in Riva Stura

Il confronto tra la disciplina in adozione e quella tutora vigente, pur tenendo conto delle varianti nel frattempo adottate (ma non approvate dagli organi superiori) si fa certamente più complesso. La stessa carta programmatica (al punto D2) ricordando i fattori di remora ed ostacolo ai processi di adeguamento dell'assetto urbanistico alle esigenze di sviluppo, sottolineava "l'inadeguatezza delle tipologie e degli standards esistenti".

Constatazione del resto largamente denunciata anche per i negativi riflessi sull'utilizzazione delle tipologie, ripetute senza preliminari scelte sulle destinazioni d'uso.

L'impostazione normativa e di zonizzazione del vecchio piano, imperniata sulla tipologia, si è d'altra parte

rivelata superata : i pochi parametri di controllo consentivano indiscriminatamente cubature eccezionalmente alte (7), dando luogo a situazioni patologiche nei singoli isolati, cui bisognerà porre in qualche modo rimedio in sede di completamento delle zone compromesse. Tali situazioni non si riscontrano, del resto, solo nelle zone B prossime al centro storico, ma anche oltre alla Piazza Europa, lungo la fascia di gravitazione sul Corso Nizza. La concentrazione volumetrica lungo tale asse - presupposto di impostazione formale nel vecchio piano - ha di fatto determinato una disordinata compromissione, con una diluizione dell'"effetto città" sempre più accentuata e di fatto riscontrabile nei contenuti, indipendente mente dalla più o meno completa saldatura del tessuto esistente.

La normativa del nuovo piano, nel tentativo di ovviare a tali errori, mira ad ottenere, con indici di cubatura abbastanza alti - nei limiti consentiti dai disposti legislativi - risoluzioni coerenti al riassetto esistente (v. Tav. h-3).

E' peraltro da osservare che l'utilizzazione di strumenti di controllo notevolmente più articolati ed incisivi di quelli previsti dal piano vigente (il quale in particolare non contempla neppure gli indici di cubatura)rende oltremodo difficile la verifica delle suddette coerenze, almeno in via generale, per la evidente incommensurabilità delle due discipline, rinviando piuttosto al riscontro reale il paragone tra le densità esistenti e quelle proponibili in base al nuovo piano.

Le caratteristiche delle diverse zone, già illustrate al cap. 4.2 e meglio specificate (sopratutto per il tessuto esistente) nelle tabelle di zona e già analizzate nei quaderni di indagine (vedi quaderno 4) consentono tuttavia di ristabilire la intenzionale continuità tra i tessuti esistenti e gli interventi previsti dal nuovo piano.

Il II^ aspetto di incommensurabilità riguarda le destinazioni d'uso ed i servizi, per i quali il vecchio piano si limitava a generiche indicazioni di aree ad uso pubblico (U.P.), senza specifiche scelte preferenziali o programmatiche.

La innovazione più evidente in proposito è costituita da quei cardini funzionali nei quali si impernia il nuovo disegno di P.R.G., in gran parte assenti o diversi nel vecchio piano. Tra questi, quelli che comportano più significative modificazioni nelle destinazioni d'uso previste dal piano vigente sono :

- il complesso della zona di interscambio, che investe l'area occupata dalle Caserme Cesare Battisti,già destinata a edilizia "intensiva".

- l'abolizione delle industrie previste dopo il Parco Monviso, e sostituite dalla catena di grandi attrezzature e parco che si snoda lungo la tangenziale interna.
- il Cimitero nuovo, già previsto in Riva Stura tra il Viadotto Soleri e Madonna dell'Olmo e ora ubicato verso il Gesso oltre Madonna degli Angeli.
- l'abolizione del Parco previsto in testa al Viadotto Soleri, sostituito da un complesso organico di attrezzature verdi che ricuce le due rive del Gesso e dello Stura all'altezza di S. Rocco.

Inoltre l'adeguamento ai nuovi indirizzi legislativi in materia di standards urbanistici ha orientato la normativa del piano verso una articolazione funzionale specifica in relazione alle esigenze già soddisfatte o carenti; e sopratutto una potenziale esatta equiparazione non soggetta ad alcuna discriminazione, fra dimensione di intervento ed oneri conseguenti alle urbanizzazioni.

Ciò premesso, è opportuna una analisi comparativa delle prescrizioni e norme del vecchio piano per evidenziarne le sostanziali differenze :

ex art. 1-2 la definizione di "zona centrale" e di "zona di ampliamento" è superata : la nuova articolazione prevede zone A (centro storico), zone B (compromesse), zone C( di espansione) per la residenza. Le zone ad "uso pubblico" sono denominate zone F,quando comprendono complessi unitari di servizi ed attrezzature di interesse generale; quando il servizio previsto è di livello "zonale", l'area ad esso riservata fa parte della singola zona o complesso insediativo cui attiene.

Le "zone verdi" sono differenziate nel nuovo piano in :

a) verde per gioco e sport e parchi di zona.

b) zone P od a parco inter-zonale.

Le zone "di rispetto" perdono il carattere improprio di zona, permanendo con integrazioni ed ampliamenti all'interno di diverse zone A, P o di riassetto idrogeologico.

E' soppressa la definizione di "zona semirurale" : tutte le semi-rurali non comprese nelle zone C sono assorbite dalla normativa delle zone E (agricole).
Permangono nel nuovo piano, con analogia di definizione e destinazione pur nella diver-

sa ubicazione, le zone industriali e le aree ferroviarie;soppresse, e superate nei termini già illustrati, le definizioni relative alle zone ad "uso abitazione" (ora residenziali) di "intensiva esistente, alta,media e bassa,estensiva alta,media, bassa e a parco".

ex art. 3 - nelle zone A e B gli allineamenti di piano sono quelli esistenti o indicati in cartografia. Saranno comunque variati solo in sede di P.P. oppure di P. di L. (ciò vale in particolare per il centro storico, nel quale i piani particolareggiati tendono alla conservazione ambientale evitando gli sporadici ed episodici interventi demolitori previsti nel vecchio piano).

Per i nuovi insediamenti, i nuovi allineamenti dovranno invece uniformarsi alle prescrizioni dei recenti D.M. 2.4.68 e 1.4.68.

Il nuovo piano propone inoltre una serie organica di interventi a modificazione di allineamenti e tracciati stradali già rivelatisi di fatto superati o comunque non più compatibili col nuovo assetto previsto :

- la nuova tangenziale interna che, proseguendo il C.so Monviso, si innesta sulla Statale 20 oltre S. Rocco, sostituisce e corregge sia la circonvallazione già prevista dal vecchio piano, sia la successiva variante n. 14-17 adottata dal C.C. (evitandone il taglio poco consigliabile del Viale dal Cimitero di S. Rocco alla Villa Soleri e inserendosi più armonicamente nella tessitura poderale della campagna oltre S. Rocco).

- il collegamento da S. Rocco al Viale degli Angeli già previsto in piano e nelle proposte di variante con allineamenti in parte di fatto rispettati, è rivisto nel nuovo disegno di strutture viarie che si sviluppa tra S. Rocco, la fascia direzionale F 5 e la nuova C2.

- il Corso cigliare già previsto in riva al Gesso è abolito in funzione della nuova sistemazione a parco di tutta la riva, di cui il vero margine superiore è, e deve rimanere, il Viale degli Angeli.

- le previste circonvallazioni di Borgo S. Giuseppe sono modificate nel nuovo asset

to dell'oltre Gesso, con la formazione di uno svincolo attrezzato.

- gli allineamenti di Borgo S. Giuseppe sono modificati nella ristrutturazione prevista dal piano sia rispetto al P.R.G. sia al Piano Frazionale.

- rettifiche minori : riguardano la larghezza della Via Bongioanni (obbligata a m. 15 dagli insediamenti dell'asilo Galimberti e della Stipel); la soppressione della Via B. di Tornaforte nel tratto a valle del C.so V. Emanuele; la eliminazione della Via M. Carbonè; il prolungamento del Viale degli Angeli fino alla S.S. 20 su Via Mistral;lo sdoppiamento della Via TRE AMIS; l'inserimento in piano di C.so GRAMSCI-D. Minzoni;
la conferma della Via I Maggio (ora privata);
l'allargamento di C.so G. Ferraris in corrispondenza dello Stadio Monviso.

ex art. 4-5-6-7-8-9-10-11 concernenti la normativa tecnica delle zone residenziali.Risultano superati completamente i riferimenti tipologici, ad eccezione di quanto si riferisce alla saldatura delle compromissioni, per le quali, particolarmente in sede di P.P., la nuova normativa permetterà i necessari completamenti. Ad integrazione delle prescrizioni delle tabelle di zona, il nuovo Regolamento Edilizio definirà conseguentemente il modello formale previsto per le singole zone del Piano, per le discipline parametriche e di destinazione d'uso.

ex art.12 - Si riferisce a possibili deroghe alle norme dei precedenti articoli; tali deroghe sono annullate indiscriminatamente per qualsiasi intervento non specificatamente rivolto all'interesse pubblico (vedere legge 765).

ex art.13-14-15-16-17 contengono casi particolari da prevedersi in sede di Regolamento Edilizio.

ex art.18 - La generica destinazione "uso pubblico" viene articolata nelle nuove norme del Piano in precise indicazioni programmatiche e progettuali, riferite alle emergenze formali preesistenti o rinviate ad una più approfondita definizione in sede di P.P.
Le destinazioni e talune caratteristiche edificatorie o particolari risultano chiaramente definite nelle tabelle di zona.

ex art.19 - Le caratteristiche delle zone verdi risultano definite nel Nuovo Piano nelle tabelle zone P, salvo i necessari rinvii ai piani operativi.

ex art.20-21-22-23 Premesso quanto osservato per gli art. 1 e 2, si richiamano per le zone agricole le precise nuove norme che definiscono il nuovo assetto che il Piano intende proporre.

ex art.24-25 e 26 si riferiscono a prescrizioni cui, i recenti disposti legislativi e giurisprudenziali, hanno conferito nuove definizioni, riferite ai diversi strumenti propri dell'azione amministrativa dei Comuni.

Come è già stato osservato mancavano in dette norme tutti quei riferimenti alle urbanizzazioni primarie e secondarie che la cultura urbanistica prima e i disposti legislativi poi sono venuti affermando in sede di predisposizione di strumenti urbanistici ai diversi livelli operativi.

Del resto è risultato pacificamente indispensabile e non solo utile già per l'avvio dei piani della Legge 167, un equo riparto "pro capite" di oneri per urbanizzazioni;riparto che ha permesso di affrontare senza squilibrio insediamenti consistenti sorti in un contesto di esigenze unitarie e particolari correlate all'equilibrio generale delle infrastrutture cittadine. Coerentemente a tali indirizzi muove tutta la normativa del Piano, la quale tuttavia rischierebbe di conseguire sul piano formale modesti risultati senza il corredo supplementare di adeguate nuove norme di Regolamento Edilizio.

Questo si rende quanto mai necessario ed indifferibile per:

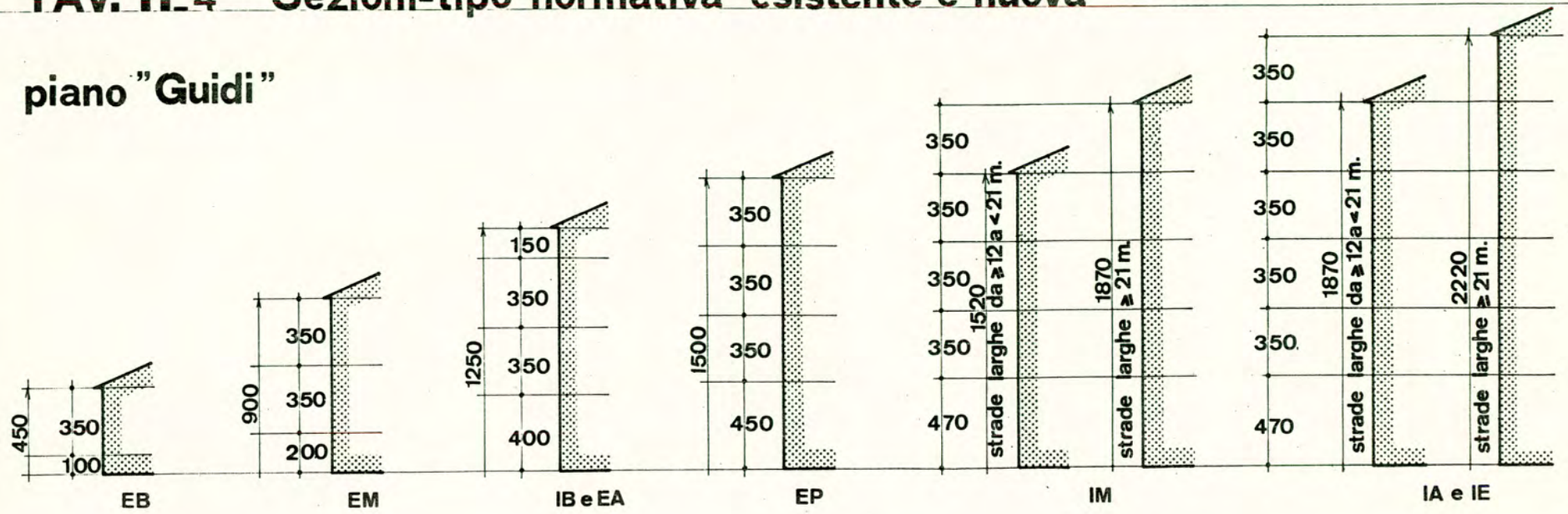
- rivedere la regolamentazione parametrica indifferente ai contenuti e agli obiettivi del Piano Regolatore;
- ridimensionare eccessive altezze interpiano e di gronda (v.tav.H-4);
- omogeneizzare con altezze-limite unificate, l'assetto volumetrico di tessuti adiacenti soprattutto nelle zone compromesse;
- disciplinare l'uso e la forma dei piani arretrati, degli attici, dei volumi emergenti, con la precisazione di sagome limite;
- eliminare le compromissioni disordinate interne ai lotti ed agli isolati, determinate in parte dagli insufficienti distacchi dai confini, in parte dai volumi dei bassi fabbricati, sottratti al conteggio delle cubatu-

re ed eccedenti a limiti non sopportabili di cubature residenziali;

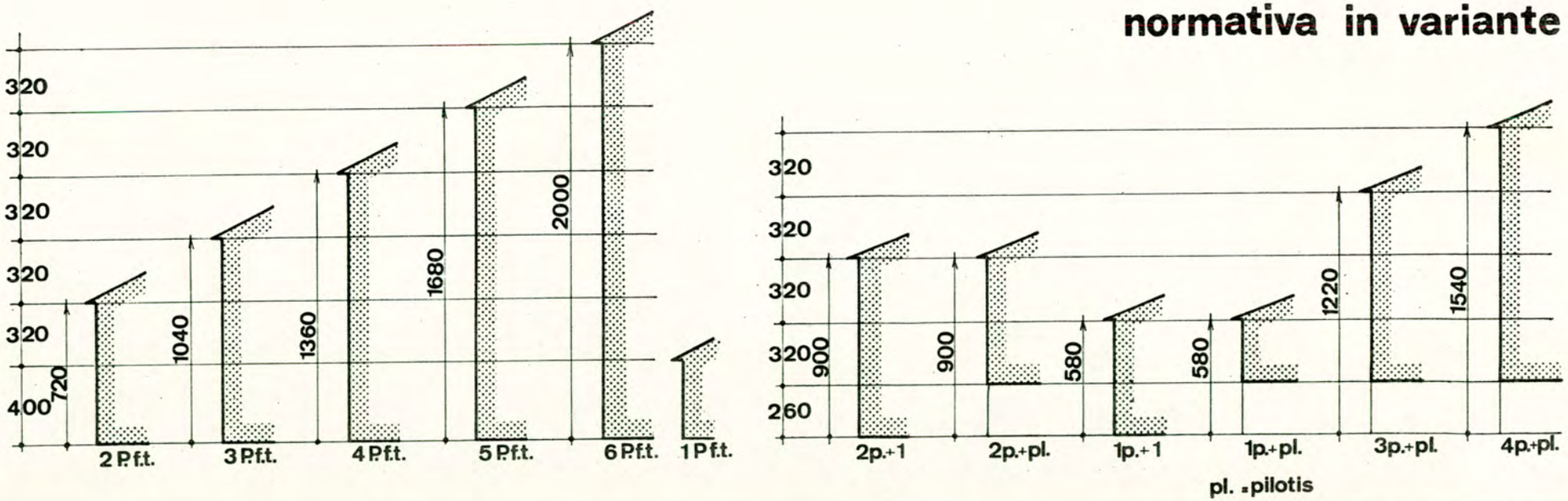
- disciplinare l'uso dei volumi non residenziali, riducendoli al ruolo di complementi delle residenze e dei servizi ad esse attinenti;
- disciplinare gli arretramenti e gli allineamenti in funzione di nuovi obiettivi tipologici e formali;
- permettere nuove risoluzioni architettoniche unitarie in sede di Piano Particolareggiato o Piano di Lottizzazione.

# TAV. h_4 Sezioni-tipo normativa esistente e nuova

## piano "Guidi"




## normativa in variante



NOTE AL CAPITOLO 4°

(1) Vedi le new-towns, di CUMBERNAULD, HOOK e progetti di Tange, i centri di CRAWLEY, RUNCORN, LONDON (BLOOMSBURY), RUTHERGLEN TOWN, ROTTERDAM (LIJNBAM), centro di VALLINGBY (Stoccolma).

(2) I.R.E.S. "Studio per gli insediamenti universitari del Piemonte al 1980" (Torino 1968). (Nell'ipotesi di decentramento dei bienni con diploma di laurea intermedia. In mancanza di tale diploma la popolazione prevedibile può aumentare o diminuire). Per le indicazioni formali vedere : Cambridge: Christ's College e University of London (Zodiac N° 18).

(3) La "densità fondiaria media attuale" qui e in seguito citata, è, più precisamente, il rapporto tra il volume fabbricato complessivo di tutta la zona (con esclusione dei fabbricati riservati a servizi su area propria) e la sommatoria delle superfici nette degli isolati di tutta la zona (con esclusione delle aree afferenti a servizi su sede propria) (vedi voci 14 e 3 del Riepilogo della zonizzazione). Essa non è quindi la media delle densità singolarmente raggiunte sui singoli "fondi", ma la media delle densità medie di ogni isolato (con la esclusione di cui sopra); le quali ultime presentano però delle punte assai scostate (in più o in meno) dalla media stessa. E' in ogni caso il più significativo elemento di raffronto tra la situazione attuale e quella di piano. Nell'operare tale raffronto occorre altresì tener conto che le densità fondiarie medie attuali sono calcolate senza considerare i bassi fabbricati interni connessi con le residenze (garages, magazzeni, ecc); mentre le densità fondiarie di piano considerano anche i bassi fabbricati emergenti più di 1 metro dal terreno sistemato.

(4) Vedi esempio di schiera a gradonata: LONDON (Central Hill).

(5) Vedi, oltre alla C.M. 2.11.1967, anche la nota del 2.8.1968 pubblicata dall'agenzia Adn-kronos.

(6) Gli obiettivi di scolarizzazione del Piano Regionale, tenendo conto della ripartizione di età scolare rilevata nel 1961, e dei parametri fissati dalla Circolare Ministeriale 3980, forniscono i seguenti fabbisogni di area/abitante :

| % popolaz. età scolare | Obiettivi scolarizz. regionale | % allievi/ popolazione | Area/allievi mq. | Area attrezz. mq./ab. | Area tot./ab. mq. | Scuole |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | vedi C.M. 3930 | | | |
| 4,7% | 70% | 3,29% | 10-18 | 0,36 | 0,68-0,95 | Asili + Sc. materne |
| 6,6% | 108% | 7,12% | 15 | 1,20 | 2,26 | Scuole Elementari |
| 4,4% | 100% | 4,4% | 16 | 0,80 | 1,54 | Scuole Medie |
| | | | | | 4,48-4,75 | TOTALE |

(7) Vedi IRES : "Le localizzazioni industriali nella cintura di Torino", 1960 - 1961

(8) Le cubature "V" consentite dalla normativa vigente possono essere, in linea teorica, misurate in base al rapporto di copertura "r" e alle altezze massime "h" consentite per i vari tipi edilizi, come segue (Vedi anche Tav. 4-3) :

Tipo I.E. (intensiva esistente) : r=70% - h=18,70÷22,20
V=13÷15,5 mc/mq.

Tipo I.A. (intensiva alta) : r=60% - h=18,70÷22,20
V=11,2÷13,3 mc/mq.

Tipo I.M. (intensiva media) : r=45% - h=15,20÷18,70
V=6,8÷8,4 mc/mq.

Tipo E.A. (estensiva alta) : r=30% - h=12,50
V= 4 mc./mq.

Tipo E.M. (estensiva media) : r=20% - h= 9
V= 1,8 mc./mq.

(9) In particolare gli sviluppi alternativi dipendono largamente da certe scelte iniziali di riorganizzazione urbana o territoriale che assumono valore prioritario in sede di gestione urbanistica (per es. la formazione dell'uno o l'altro nuovo viadotto della grande viabilità).

# CAPITOLO 5°

# CAPITOLO QUINTO

# ATTUAZIONE E GESTIONE DEL PIANO

## 5.I. IMPOSTAZIONE GIURIDICO - NORMATIVA

5.I.I. Le norme per l'attuazione del Piano Regolatore di Cuneo rappresentano una delle prime esperienze - se non, forse, la prima in senso assoluto- di applicazione dell'art.I, n.6 della recentissima Legge 19 novembre 1968 destinata a colmare il vuoto creato dalla sentenza n.55 della Corte Costituzionale del 29 maggio 1968.

In effetti, prima dell'entrata in vigore di tale legge, le cosiddette norme di attuazione del piano erano contemplate dalla Circolare Ministeriale LL.PP. 7 luglio 1954 n.2495 (Div.XXIII°) alla lett.a) del punto 2 della parte II° (Piani regolatore generali) quali semplici elementi del progetto di piano.

Ora, invece, in virtù del disposto legislativo, le norme per l'attuazione del piano sono state elevate a vera e propria fonte normativa di tipo subprimario, e quindi tali da incontrare come limiti soltanto quelli legislativi e, formalmente parificate ai regolamenti edilizi, ne assumono maggior latitudine operativa per essere strettamente correlate ad un atto di particolare natura (si tratta di un atto di programmazione) quale il piano regolatore.

In effetti occorre considerare che il concetto di norma per l'attuazione ha carattere eminentemente relazionale, nel senso che esso commisura il proprio campo operativo e le modalità di disciplina che lo contraddistinguono, a quanto,appunto, è chiamato ad attuare.

Nel caso di specie, a seconda del tipo di piano regolatore generale, vale a dire, in relazione alla peculiare metodologia programmatoria tipica del piano, corrispondono puntualmente discipline diverse in sede di norme per l'attuazione. Non a caso, dunque, il legislatore ha rafforzato - dando una precisa base a livello legislativo - l'autorità e l'efficacia delle norme di attuazione, in modo da consentire allo strumento giuridico una maggiore capacità di sostegno nei confronti di diverse tecniche di progettazione dei piani, le quali risultano vincolate ad im-

primere al piano regolatore il contenuto minimo individuato dall'art.I della legge citata,ma sono libere di organizzarlo, dal punto ci vista urbanistico, secondo gli indirizzi tecnici che più ritengono confacenti ai fini di una corretta disciplina dell'uso del territorio.

Ciò premesso, non è chi non veda come le norme per l'attuazione del Piano regolatore di Cuneo corrispondano esattamente sia alla nuova situazione determinatasi a livello legislativo, sia ai principi volti a raggiungere i seguerti risultati:

a) certezza dell'intervento pubblico

b) garanzia dell'autonomia del privato nel quadro del rispetto dei principi, prescrizioni e previsioni inequivocabilmente precisati dal piano e dalle relative norme e documenti allegati

c) dinamismo e flessibilità nel quadro della realizzazione delle scelte di piano

d) rigoroso controllo del fatto insediativo

e) collegamento costante del fatto insediativo con la presenza di servizi pubblici.

In quest'ordine di idee le norme rispecchiano e sostengono le principali scelte pianificatorie, recependone le premesse e svolgendole sino alle ultime conseguenze applicative.

Ne consegue:

a) una decisa vitalizzazione dello strumento urbanistico attraverso una marcata accentuazione dell'elemento dinamico nel quadro del processo di pianificazione;

b) una maggiore precisione nell'individuazione dei collegamenti fra insediamenti e servizi nel quadro delle previsioni dei cosid detti "piani di settore";

c) una maggiore possibilità di controllo attraverso le tabelle e schede di zona, destinate a conferire alle norme ulteriori attitudini disciplinatrici, conseguendone la medesima forza vincolante in quanto elementi integrativi delle stesse.

5.I.2. E' chiaro a questo punto il significato fondamentale che assumono le norme per l'attuazione del piano. Si noterà infatti che esse sono piuttosto ridotte come numero, ma estremamente coerenti nella sistematica che ne deriva e che, integrandosi con le tabelle, che assumono la stessa efficacia delle norme con cui forman sistema, permette di restituire una più marcata operatività al momento strettamente tecnico-urbanistico nel quadro della interdisciplinarietà propria del processo di pianificazione del territorio.

L'art.1, in effetti, è estremamente significativo in questa specifica direzione.

Esso tiene conto, già nel dato cartografico, della nuova realtà normativa in cui il piano è chiamato ad operare. Va richiamato in modo particolare l'art.1 della citata Legge, che ha ristrutturato, con innovazioni di rilievo, l'art. 7 della Legge 17 agosto 1942 accentuandone il carattere operativo e imprimendo, di conseguenza, un contenuto dinamico al piano nella sua totalità.

E' evidente perciò che il dato cartografico non può più essere soltanto un'entità statica, risolventesi in un disegno più o meno articolato e completo: esso deve risultare integrato da tutti quegli elementi volti a tener conto del dinamismo attuativo dell'atto di programmazione del territorio, i quali devono risultare riconoscibili già a livello cartografico, al fine di un maggior rigore di previsioni e della conseguente certezza dell'intervento pubblico, anche allo scopo di circoscrivere la discrezionalità dell'Amministrazione, onde evitare eventuali censure di illegittimità.

Anche dal punto di vista della mera tecnica urbanistica la pluralità di elementi che emerge dall'art.1 appare giustificata, in quanto si richiama anche a quelle "planimetrie particolari" di cui parla alla lett.e) il n.2, punto II° della Circolare Ministeriale LL.PP. 7 luglio 1954.

In quest'ordine di idee già si evidenziano, allo stesso art.1 delle Norme per l'attuazione, i criteri fondamentali del piano.

Essi consistono in un collegamento diretto e costante del fatto insediativo al dato infrastrutturale (viabilità e servizi) in modo da raggiun

gere, insieme alla certezza della disciplina, il controllo permanente delle attività costruttive da parte dell'Ente Pubblico, onde subordinare gli interessi particolari a quelli della collettività.

Per questo alle "cartografie particolari" di cui ai punti a.I, a.2, a.3, dell'art. I si aggiungono quelle dell'assetto viario (b.I : piano del settore relativo alla viabilità) e quella dell'organizzazione dei servizi (b.2, b.3 : piano del settore relativo ai servizi e infrastrutture).

Le tabelle di zona, infine, valgono come punto di sutura tra dato cartografico-statico e dato attuativo-dinamico, precisando e specificando, anche dal lato tecnico, quegli elementi operativi che ormai, in base all'art. I della recentissima Legge I9 novembre I968 sono divenuti tipici anche del piano regolatore generale. Tale elemento dinamico-operativo è, infine, realizzato al massimo nelle cosidette schede di zona, le quali, insieme con le tabelle e le diverse cartografie particolari, valgono da elemento di ulteriore controllo delle attività pubbliche (delle quali tracciano linee al fine di programmi di attuazione)e di quelle private (nei cui confronti individuano i dati di pubblico interesse ai quali esse sono tenute inderogabilmente a uniformarsi).

L'organizzazione delle norme di piano appare quindi, in quest'ordine di idee, notevolmente diversa dai modelli tradizionali, ormai sclerotica ripetizione di formule obsolete.

Le norme sono notevolmente ridotte di numero, estremamente chiare per quanto riguarda la loro funzione, che è quella tipica di uno strumento giuridico volto a mediare la realizzazione di un atto di programmazione riferito al territorio,di collegare il dato cartografico con il dato operatico di controllo (vale a dire le cartografie con le tabelle e schede di zona) e a fornire direttive vincolanti per l'amministrazione in sede di attuazione degli interventi previsti dal piano (piani particolareggiati, con, ove prescritti, i relativi comparti edificatori, piani di lottizzazione) e vincoli che i privati operatori son tenuti ad osservare nell'esercizio delle rispettive attività.

5.I.3. In questo quadro vengono appunto precisati e specificati i criteri e le modalità dell'intervento pubblico programmatore, determinando le conseguenze indotte dall'attività pubblica (e, entro certi limiti, privata) sulle condizioni di insediamento e sulla capacità insediativa.

Si tratta, in effetti, di due concetti l'uno all'altro complementari.

Alla Capacità insediativa sono dedicati gli artt. 2 e 3 delle norme per l'attuazione del piano, alle condizioni di edificabilità l'art.4.

La Capacità insediativa è la traduzione e specificazione, in termini normativi di piano, del fondamentale principio, affermato dalla Legge 6 agosto 1967 n.765, secondo cui deve sussistere un rapporto costante fra insediamenti e servizi ad essi congrui.

Il rapporto che esprime la capacità insediativa è appunto destinato a specificare in concreto i criteri e le regole per riconoscere sino a qual punto l'insediamento sia possibile ed in quali limiti sia da prevedersi.

Le condizioni di edificabilità rappresentano ulteriore specificazione di tale ordine concettuale e riferiscono le prescrizioni e previsioni di piano ai singoli tipi ed episodi edificativi, richiedendo a tal fine una complessa articolazione che le tabelle precisano e completano.

5.I.4. Per il resto il piano regolatore si attiene puntualmente al disposto della Legge 6 agosto 1967 n.765, della precedente Legge 17 agosto 1942 N. 1150 e della recentissima Legge 19 novembre 1968 e del D.M. 2 aprile 1968 - che trova campo essenzialmente in sede di tabelle di zona.

Così l'attuazione del piano generale attraverso piani particolareggiati (art.5) e, entro certi limiti, l'equipollenza, nei confronti di questi ultimi, dei piani di lottizzazione convenzionata.

Alla materia delle lottizzazioni sono dedicati gli artt.6, 7, 8, 9, 10, 11, come del resto è logico; se si pensa che, molto opportunamente,l'art. 8 Legge 6 agosto 1967 n.765, lasciando alcuni punti soltanto parzialmente determinati, consente ampio margine di intervento all'autonomia comunale. Le norme relative alle lottizzazioni sembrano suf

ficientemente articolate e precise; non sembrano quindi bisognevoli di particolare commento: l'unico punto la cui importanza deve essere sottolineata è quello relativo alla determinazione della quota-parte di oneri di urbanizzazione sociale, che l'art.8 Legge 765 afferma dover essere stabilita "in proporzione all'entità e alle caratteristiche degli insediamenti delle lottizzazioni".

E' evidente che ciò non significa un abbandono ad una politica, arbitraria quanto frammentaria, fondata sul "caso per caso" ma esige la determinazione di criteri fissi a seconda di "parametri" cui commisurare la quota di oneri. Si è pensato (art.7, n.5, Norme per l'attuazione)che la sede per determinare i parametri fosse un atto generale interno del comune (tabella) riferito alle singole zone e ai vari tipi di lottizzazione tale da operare - in sede di formazione della volontà comunale mediante l'approvazione della Convenzione e nel conseguente incontro di tipo contrattuale con la volontà del privato lottizzante - quali condizioni generali, in modo analogo a quello proprio delle clausole tipiche dei contratti per adesione.

5.I.5. L'art.12 e l'art.13 assumono una fondamentale importanza nel quadro dell'economia del piano, rappresentando la sutura fra servizi, destinazioni d'uso, tipologie e densità insediative e fabbisogno di servizi e infrastrutture, saldando quindi il dato cartografico alle tabelle attraverso lo strumento attuativo della disciplina normativa.

5.I.6. Per quanto concerne la zonizzazione non c'è molto da dire; una volta risolti i principali nodi problematici, che stanno a monte di tutti i più specifici discorsi di disciplina degli usi dei suoli, il discorso si svolge entro binari rigorosamente predeterminati.

Cura e attenzione particolare riveste la disciplina del Centro Storico, anche perchè nuove e ampie possibilità di disciplina sono, ora, offerte dall'art.I n.5 della Legge 19 novembre 1968 il quale stabilisce la competenza del pia

no a indicare : "i vincoli da osservare nelle zone a carattere storico, ambientale o paesistico".

In tale ordine di idee gli artt.14, 15, 16, 17 dettano una duplice serie di norme: le une sono rivolte alla Civica Amministrazione tracciando i criteri vincolanti cui essa è tenuta a uniformarsi in sede di redazione dei piani regolatori particolareggiati, le altre si rivolgono ai privati stabilendo rigidi principi di tutela destinati a valere sino a quando i piani particolareggiati non troveranno applicazione.

Per quanto concerne le altre zone residenziali , si rileva: nelle zone "compromesse" (come tali riconosciute ai sensi dell'art.2 D.M. 2.4.1968) le possibilità di ulteriore completamento o ristrutturazione episodica sono rigidamente commisurate alle possibilità di reperimento di aree per servizi, nei rapporti ottimali prestabiliti. Tali possibilità sono maggiori nelle zone "parzialmente compromesse" dove, peraltro, i possibili interventi risultano largamente condizionati dall'attuazione di talune importanti attrezzature (per l'istruzione, il commercio, ecc.) nel quadro della politica amministrativa: in proposito, determinanti sono le indicazioni (in tema di collegamento ai servizi esistenti e previsti, e di criteri per l'ulteriore potenziamento dei servizi esistenti) fornite dalle tabelle e dal piano dell'organizzazione generale dei servizi.

Nelle zone di espansione, le norme, attraverso la applicazione coordinata dalle tabelle e schede di zona, intendono piuttosto legare la possibilità di concreta attuazione dei nuovi nuclei insediativi e di organico consolidamento del tessuto frazionale, alla politica generale di infrastrutturazione del territorio, con particolare riferimento ai collegamenti con la città e ai nuovi poli di servizio situati al di là delle rive del Gesso e dello Stura.

Menzione particolare meritano i cosiddetti "nuclei di espansione opzionale per interventi coordinati" che intendono, fermi restando i servizi di zona e interzonali, rappresentare il massimo di elasticità dell'intervento privato e al tempo stesso il massimo conseguimento dell'interesse pubblico ed una organizzazione del territorio efficiente e completa.

L'art.19 consente - nella più organica e razionale disciplina dei "nuclei frazionali" - di rag

giungere una loro espansione centrata sull'acquisizione dei servizi pubblici in modo da conseguire il decollo verso forme di sviluppo di tipo urbano e il recupero "razionalizzato" di esse alle destinazioni residenziali.

5.I.7. La disciplina delle zone industriali - cui si riferiscono gli art. 20, 2I, 22, 23, 24 - è semplice ma al tempo stesso rigorosa. Con la previsione generale della capacità insediativa, delle condizioni di edificabilità e con le specificazioni delle tabelle si consente all'Ente pubblico di realizzare in forme di agile controllo la prevalenza degli interessi collettivi pur senza mortificare, ma, anzi, razionalizzando in modo da evitare i risultati antieconomici degli insediamenti, le esigenze private.

Particolare attenzione, in quest'ordine di idee, oltre alle norme sulle lottizzazioni industriali e a quelle sulla localizzazione delle industrie estrattive e di quelle funzionalmente collegate al luogo delle fonti di materia prima, merita il disposto sui trasferimenti delle industrie, legato a criteri di netta economicità equilibrati, attraverso il ricorso allo strumento della lottizzazione, dal controllo costante dell'ente pubblico sulle varie fasi dell'operazione.

Tale norma, in effetti, può rappresentare un contributo veramente consapevole e originale nella misura in cui i risultati eccellenti che essa è destinata a conseguire saranno favoriti da una seria politica delle aree industriali attrezzate che la Civica Amministrazione potrà impostare, inquadrando chiaramente in essa tutte le operazioni di trasformazione e di rilocalizzazione delle industrie.

5.I.8. Per le zone agricole il piano sviluppa e precisa, con la consapevolezza della notevole importanza che l'agricoltura assume per tutta l'area cuneese, alcuni concetti nuovi. Nel quadro del D.M. 2 aprile 1968, che è stato tenuto costantemente presente ai fini della redazione del piano, si è cercato - forse per la prima volta in modo funzionale - di collegare il fatto costruttivo, in zone agricole, non al criterio, meramente fisico, dell'ampiezza dell'area su cui le costruzioni devono

insistere, bensì a quello economico-funzionale dell'attività agricola cui è addetta la famiglia cui la costruzione o le costruzioni devono servire, e della relativa tipologia edilizia che ne consegue, legando il dato costruttivo a dati obiettivi non facilmente eludibili (art. 26).

Il divieto di lottizzazioni in zone agricole (art.27), completa la normativa coerentemente all'art.8 Legge 6 agosto 1967 n.765.

5.I.9. Un discorso a parte va svolto in riferimento al titolo III°.

Esso consta di un numero ristretto di articoli i quali, pur concernendo materie diverse, appaiono unificati da una finalità dominante: quella della salvaguardia dei valori paesistici ed ambientali.

Di conseguenza le norme espresse dagli articoli in discorso si inseriscono coerentemente nello spirito, oltre che nella lettera, dell'art.I n.5 della Legge 19 novembre 1968 n.1187 di cui si è detto ampiamente in precedenza, dettando appunto quei vincoli da osservare nelle zone a "carattere ambientale e paesistico" cui la legge si riferisce, allo stesso modo che norme precedenti dettano una organica disciplina per il Centro Storico, ai sensi e per gli effetti dello stesso art.1 n.5.

A questo punto occorre specificare come con questa normativa il Comune, ormai competente, in base alla legge, in materia, non intende certo sostituire i vincoli del proprio strumento urbanistico a quelli che possono essere stabiliti, a sensi e per gli effetti della Legge 29 giugno 1939 n.1497 dal Ministero della Pubblica Istruzione e dalla Soprintendenza ai Monumenti, tenuto conto anche della Legge 1° giugno 1939 n.1089.

Anzi, la via scelta (e si tratta ormai, considerato l'univoco disposto dell'art.I n.5 più volte citato, di una scelta necessitata) permette, attraverso l'individuazione, in linea di principio, dei valori da tutelare mediante il Piano Regolatore, di offrire un ulteriore, validissimo elemento integrativo della motivazione dei provvedimenti di vincolo che gli organi competenti saranno liberi di assumere.

In conclusione non può non essere ribadito come le presenti norme, nel quadro di una stretta aderenza a vigenti disposti legislativi rappresentino uno degli elementi portanti che si fonde con gli altri dando al piano una sua intima e profonda coerenza operativa.

## 5.2. PROBLEMI OPERATIVI E FLESSIBILITA' DEL PIANO

5.2.I. La verifica delle soluzioni di Piano alla luce del D.M. 2.4.1968 e la puntuale rispondenza alla Legge 6 agosto 1967 n.765, e alla Legge 19.11.1968 n.1187, non si realizzano tanto in una sorta di più o meno meccanico "adeguamento" di uno strumento, tradizionalmente concepito, ai recenti disposti legislativi; ma consistono piuttosto nel derivarne una serie coordinata di elementi capaci di imprimere al Piano quei caratteri, quella portata e quel significato innovativo, che, per quanto spesso auspicati in sede culturale e come tali richiamati al capitolo 2° e seguenti, avrebbero trovato difficile quando non impossibile espressione in carenza dei citati disposti.

Merita quindi esaminare più dettagliatamente le possibilità ed i problemi operativi che si aprono con la introduzione dei suddetti elementi :

a) La capacità insediativa: come già è stato notato, e come si può dedurre dalla sua stessa formulazione (1) rappresenta l'elemento centrale di controllo strutturale-funzionale degli sviluppi insediativi.

Essa consente di restituire ai parametri tradizionali (in particolare: l'indice di densità fondiaria) il significato loro proprio di parametri fisici, nel quadro del controllo formale-tipologico degli sviluppi urbani: un significato, cioè, certamente meno ampio ma più preciso di quello che inevitabilmente assumevano nella normativa tradizionale.

Così, nelle zone "compromesse", è chiaro che il controllo degli ulteriori completamenti o sviluppi consentiti è assai più diretto e rigoroso col riferimento alla "capacità insediativa" che non con quello alla "densità fabbricativa": il quale ultimo assume un più preciso significato nell'esprimere la coerenza morfologica sia col tessuto preesistente, sia con l'impianto formale generale del piano (2), rappresentando la traduzione nei termini finali "volumetrici" di tutta una complessa valutazione e decisione in ordine alle implicazioni del "processo" insediativo.

Pur senza addentrarci nella complessa casisti

ca che può presentarsi in sede applicativa , conviene qui accennare a talune significative "situazioni" :

I - Insediamenti compatibili coi servizi esistenti o previsti dal piano :

Soddisfatte che siano tutte le altre condizioni previste dalle norme e dal Regolamento Edilizio, non vi è dubbio che gli insediamenti compatibili coi servizi esistenti possano ammettersi, anche con la licenza singola (sempre che non superino la densità fondiaria di 3 mc/mq., essendo questo un dato derivante, incontrovertibilmente, da un precetto legislativo). Ma, date le carenze attuali almeno per certi tipi di servizi, la situazione degli insediamenti compresi entro il "plafond" stabilito dal Piano, non può non dipendere direttamente dalla politica dei servizi che il comune potrà o vorrà fare. Nella misura in cui, infatti, il Comune saprà calare nei suoi programmi esecutivi le previsioni del Piano, si offrirà la possibilità di ulteriori insediamenti;nella misura in cui ciò non avvenga (e quindi, anche soltanto per certi tipi di servizi) gli insediamenti isolati potranno essere ammessi soltanto in quanto,per la loro limitata entità, non pongano in crisi i servizi. In caso contrario e proprio per reperire quei servizi che insieme alle condizioni di edificabilità sono state elevate dagli artt.8 e 10 legge 6 agosto 1967 n.765 a momento determinante nell'esercizio dello "Jus aedificandi", occorrerà procedere a lottizzazioni convenzionate: in tale sede, per colmare le lacune, il massimo e più elastico uso potrà farsi delle possibilità offerte dalle norme, sia di concentrare la dismissione di aree su un unico tipo di servizi (quello, cioè, che risultasse,nella specie, carente), sia di convertire in denaro (rimettendo così l'iniziativa all'Amministrazione), sia di permutare le aree comprese nell'ambito del piano esecutivo con quelle specificatamente previste dal Piano.

In tutti questi casi, i dati di Piano cui occorre riferirsi, per ciascuna zona e per ciascun intervento, sono illustrati

nei c.d. "piani di settore" e contenuti nelle tabelle di zona.

Queste, infatti, non soltanto specificano gli standards obbligatori e le soglie dimensionali stabilite dal Piano per ciascun tipo di servizi, ma indicano altresì a quali zone attigue (e, per ciascuna di esse, in quale misura), la zona in oggetto è funzionalmente collegata per i diversi tipi di servizio, offrendo così i parametri per la determinazione delle quote di allacciamento ai servizi (di cui all'art.8 della Legge 765 e Art. presenti norme) (3).

2 - Insediamenti non compatibili coi servizi previsti dal Piano :

Gli insediamenti che eccedono la soglia dimensionale stabilita nel Piano, possono essere ammessi soltanto nell'ambito di lottizzazioni convenzionate tali da adeguare congruamente la "capacità insediativa" e ciò, si badi, soltanto nella misura in cui l'assetto dei servizi previsti ne consenta un ulteriore potenziamento (4). In proposito determinanti sono le indicazioni fornite dai Piani di settore i quali fissano le linee di possibile sviluppo per i diversi nuclei di servizi e le articolazioni fondamentali dell'armatura urbana. Coerentemente con tali indicazioni, le lottizzazioni o i Piani Particolareggiati devono estendersi a quegli ambiti che consentano la effettiva acquisizione delle aree per servizi necessarie ai nuovi insediamenti. Si tratta quindi di operazioni che, per quanto non escluse dal Piano, dal momento che non devono modificarne l'assetto - non sono state "previste" in considerazione sia della compromissione dei suoli delle diverse zone, sia delle concrete possibilità edificatorie consentite dalle altre limitazioni normative, in primo luogo la densità fondiaria.

Si può quindi concludere che la capacità insediativa offre un sicuro elemento di discriminazione tra gli interventi isolati e i piani particolareggiati o di lottizzazione (5) e un metro rigoroso per la definizione dell'ambito di questi ultimi; due

punti,come si ricorderà, non completamente determinati nè dalla legge 765 nè dalla successiva C.M.del 28 ottobre 1967.

In tal modo può, anzi, venire validamente individuato dal Comune, nel quadro dell'esercizio dell'autonomia riconosciutagli dalla legge in materia di organizzazione del proprio territorio, ulteriormente potenziata dall'art.1, n.6 Legge 19 novembre 1968 n.1187, il concetto di zona cui si riferisce l'art.17, 6° comma, Legge 6 agosto 1967 n.765, quale ambito di estensione minimo dei piani particolareggiati e lottizzazioni convenzionate ove siano previste cubature superiori ai 3 mc/mq. e altezze superiori a 25 mt.

b) Le condizioni di insediamento: rivolgendosi al singolo fatto insediativo, esse ne esprimono il collegamento costante con l'assetto di piano, sotto due aspetti fondamentali:

I - L'aspetto funzionale: per la "funzionalità" dei singoli complessi insediativi (e degli episodi edificatori in cui eventualmente si possono articolare) è necessaria una corrispondenza costante con i servizi pubblici previsti dal Piano. Questa corrispondenza è specificata dalle tabelle di zona e ulteriormente chiarita dai Piani di settore (6).

2 - L'aspetto strutturale: nell'assetto del Piano, il collegamento tra i diversi nuclei funzionali che lo compongono (zone residenziali, industriali, ecc.) presuppone determinate strutture (di comunicazione, di servizi, ecc.). Se mancano queste strutture (se la loro realizzazione, per esempio ritarda, o, addirittura, non appare utile o necessaria alla città,per sopravvenute modificazioni nella situazione generale del territorio) certi interventi insediativi (residenziali, o anche di particolari servizi) non appaiono più giustificabili. Si tratta di un'osservazione di facile e frequente constatazione nell'attuale situazione urbanistica e che, ovviamente, si ricollega al più ampio discorso della programmazione e della gestione urbanistica.

Rinviando al seguito per gli aspetti più strettamente operativi, basti dire che il Piano - traendo partito dalle recenti innovazioni legislative - intende subordinare la realizzazione di determinati interventi ins iativi all'attuazione di quei servizi e di quelle infrastrutture generali che appaiono determinanti per giustificarli e renderli quindi possibili non soltanto da un punto di vista fisico ma nel quadro di precisi elementi funzionali.

Ciò vale sopratutto per quelle zone di espansione oltre le rive, o quegli interventi di carattere particolare (come il complesso termale) per i quali, insieme ad una relativa autonomia dalle prospettive immediate dello sviluppo urbano, assumono particolare rilievo le strutture dei collegamenti con la città e i suoi servizi.

Ciò è specificato nelle schede di zona.

Ma è importante osservare che, quando si subordina l'attuazione di un determinato insediamento all'esistenza di certe strutture di collegamento o di servizi (7),non si intende affatto operare una previsione di successione temporale; la quale, per i motivi ampiamente illustrati al Cap.2° e segg., non potrebbe che rilevarsi largamente arbitraria, e , spesso, fallace (8). Al contrario, si intende esprimere una correlazione irrinunciabile tra le diverse possibilità di sviluppo urbano e le strutture in grado di sopportarne il peso. E' infatti evidente, e lo vedremo ancora, che queste correlazioni caratterizzano le diverse alternative di sviluppo e ne orientano la scelta.

## 5.2.2. I PIAN ESECUTIVI

In rapporto all'organizzazione delle norme di piano, precedentemente illustrate, e al preminente significato operativo degli elementi innovatori testè esaminati, il ricorso ai piani esecutivi (nelle due forme, in gran parte equipollenti specificate dalla Legge, i piani particolareggiati e i Piani di Lottizzazione convenzionata) perde quella sorta di valore ottativo,quan

do non addirittura velleitario, che li ha così spesso confinati nelle secche dell'astrazione progettuale, per assumere quello, più proprio alla loro attuale configurazione giuridica, di forma organica d'attuazione del Piano.

Ragioni di omogeneità e continuità ambientale, di livello minimo per gli interventi di riassetto e anche di rispetto dei recenti disposti legislativi sui limiti degli insediamenti isolati (9), li impongono nelle zone compromesse. Ragioni di coerenza nell'articolazione strutturale del Piano, e di funzionalità intrinseca dei singoli complessi insediativi, li impongono nelle zone d'espansione.

Conviene quindi soffermarsi sulle diverse forme che il Piano prevede per l'attuazione degli insediamenti.

a) Le lottizzazioni convenzionate : oltre a quanto stabilito dalla Legge 765 e dal D.M. nonchè dalle presenti norme, è stato sottolineato come la verifica della "capacità insediativa" delle zone cui attengono, e il richiamo ai Piani di settore, offra valide ragioni per discriminarli nettamente dagli insediamenti isolati e per definirne l'ambito. Ciò vale sopratutto per le zone compromesse.

   Nelle zone di nuovo impianto, l'esigenza di unitarietà funzionale e formale (che si fa sentire sopratutto nei punti più caratterizzati) obbliga ad estendere il Piano di Lottizzazione ad ambiti rigorosamente predeterminati (così è per la zona $C_3$ che deve formare parte integrante del complesso termale, soggetta, con questo, ad un piano unitario).

b) Piani di lottizzazione per nuclei operativi: nelle zone di nuovo impianto ($C_2$ - $C_4$ - $C_5$ - $C_6$) allo scopo di facilitarne la graduale realizzazione, i complessi insediativi sono stati articolati in nuclei operativi, soggetti ciascuno ad un piano unitario di lottizzazione. L'integrazione dei diversi nuclei formanti i diversi complessi è assicurata dalla legatura operata col verde attrezzato nel quale sono immersi, dalle strutture di collegamento ai servizi comuni, dalla unificazione delle tipologie e delle caratteristiche edificatorie. Ma ciascun nucleo gode di una relativa autonomia, sia per quel che riguarda la specifica formalizzazione architettonica

(che può variare da un nucleo all'altro, fermi restando i vincoli di zona), sia per quel che riguarda l'organizzazione interma (per esempio autorimesse private - collettive -concentrate in seminterrato al centro del nucleo): la dimensione del nucleo (da 200 a 900 abitanti) è inoltre tale da consentire una organica previsione di servizi in sede di "convenzione" (sia per la dismissione di aree, sia per la definizione delle "quote di allacciamento", di cui all'art 7 delle norme).

Analoghe modalità di attuazione possono presentare le zone industriali di sviluppo ($D_{I-B}$-$D_{I-C}$) nelle quali sono stati distinti gli ambiti dei nuclei da assoggettare a lottizzazione convenzionata, come quelli idonei a definire le dismissioni di aree per servizi(le quali devono trovare un comune riferimento agli assi industriali sui quali le singole zone sono imperniate).

L'articolazione dei complessi insediativi in nuclei operativi pone naturalmente non lievi problemi sotto il profilo funzionale, proprio per il carattere "integrato" che essi debbono assumere (in contrasto col carattere "mono-funzionale" delle zone "residenziali" nei piani tradizionali). In effetti i servizi di zona dovrebbero formare delle unità funzionali, difficilmente scindibili in rapporto ai diversi nuclei operativi, sopratutto per la notevole diversificazione nelle "soglie funzionali" dei diversi tipi di servizio.

La distinzione tra opere di urbanizzazione primaria e "secondaria" (riferibili i primi al singolo nucleo operativo, i secondi all'intera zona) non è evidentemente sufficiente; dovendosi piuttosto individuare:

I - i servizi del primo ordine, afferenti all'unità di intervento unitario, la cui funzionalità può corrispondere alla dimensione del nucleo operativo: per esempio gli asili, i campi di gioco, ecc.;

2 - i servizi del secondo ordine, o "zonali", la cui funzionalità può corrispondere alla dimensione dell'intera zona (o di più zone): per esempio la scuola dell'obbligo;

3 - i servizi di livello "relazionale" ossia

variabile in relazione all'insediamento cui attengono: tale è il caso delle attrezzature commerciali, la cui portata (entro limiti ben precisi, come già altrove chiarito) può considerarsi funzione della dimensione delle zone che servono.

L'articolazione per nuclei operativi comporta allora: la previsione dei servizi del 1° ordine all'interno dei singoli nuclei operativi (la localizzazione è cioè determinata soltanto dall'impianto tipologico); la previsione dei servizi "di zona" fuori dei nuclei, nelle fascie o nei poli previsti dall'assetto di zona (la localizzazione è cioè determinata dalla necessità di organiche concentrazioni); la previsione dei servizi "relazionali" all'interno o fuori dei nuclei, ma in condizioni tali da realizzare la contiguità degli stessi (secondo fascie di successivo sviluppo).

Ciò premesso, è chiaro che la corrispondenza tra i singoli nuclei insediativi ed i relativi servizi dei vari tipi e livelli, non può più essere affidata esclusivamente alle Tabelle di zona, cioè a rapporti puramente quantitativi: l'articolazione dei collegamenti tra servizi e nuclei è invece chiarita dalle schede di zona (e dai piani di settore) le quali, fissando le soglie minima e massima dei diversi poli di servizio, stabiliscono la "successione opzionale" dei programmi attuativi.

Ciò vale in particolare per la zona $C_6$, nella quale i diversi nuclei attuativi potranno essere via via affrontati con un costante riferimento al plesso - polo di Madonna dell'Olmo, con nuove, articolate previsioni dei servizi di 1° ordine, e con graduale sviluppo della fascia di servizi lungo la direttrice principale.

c) Piani Particolareggiati: la preminenza dell'interesse pubblico impone il ricorso ai Piani Particolareggiati d'attuazione (con e senza i relativi comparti edificatori) per tutti gli interventi nelle zone costituenti i "cardini funzionali" dello assetto di Piano o di intrinseca, speciale rilevanza.

Così tutte le zone F sono assoggettate a Piani Particolareggiati (salva sempre l'equipollenza-

nei limiti fissati dalle norme - dei Piani di Lottizzazione).

Così pure per gli interventi nelle zone compromesse di particolare delicatezza sotto il profilo formale e funzionale; si rendono necessari:

- piani unitari per i due nuclei comprendenti i servizi della zona $B_I$;
- vincolo di risoluzione unitaria dei fronti del primo tratto del Corso Nizza, nella zona $B_2$: la omogeneità stilistica e ambientale di questo primo tratto alle spalle del Centro Storico, è infatti tale da rendere estremamente pericoloso qualunque intervento (di trasformazione o sostituzione) che non abbracci l'intero "ambiente";
- piano unitario per la risistemazione dell'area occupata attualmente dalle Officine Bongioanni;
- piano particolareggiato integrato con quello della $F_7$ per la parte della zona $B_{10}$ che, pur avendo la propria destinazione residenziale, non può formalmente e strutturalmente disgiungersi dalle zone d'intervento attigue.

Infine il ricorso al Piano Particolareggiato unitario è tassativamente imposto per tutto il Centro Storico, vale a dire le zone $A_1$ - $A_2$ - $F_1$-$F_2$ (riserva assoluta di Piano Particolareggiato).

Nel nostro caso, essendo gli studi per i Piani Particolareggiati del Centro storico maturati in stretta integrazione con quelli del P.R.G.e prossimi a concludersi, tutte le norme relative al Centro Storicopossono apparire una superflua anticipazione di quelle, più articolate e precise, che troveranno sede nei Piani Particolareggiati.

Ciò è assolutamente inesatto, e si deve anzi osservare che:

a) occorre tenere conto dell'eventualità di una fase di transizione tra l'approvazione del P.R.G. e quella dei Piani Particolareggiati, nella quale uniche norme a valere possono essere quelle del P.R.G;

b) il P.R.G. deve contenere tutte quelle indicazioni sull'assetto del Centro Storico e sulle sue funzioni che hanno rilevanza urbana e incidono cioè sull'assetto generale del Piano;

c) tale disciplina è ormai stata elevata dall'art. 1 n.5 Legge 19 novembre 1968 n.1187 a elemento essenziale del Piano generale. Il P.R.G.di

Cuneo non può prescinderne.

La disciplina cui il P.R.G. intende assoggettare il Centro Storico risponde a questa triplice esigenza. La presenza di valori ambientali ancora relativamente intatti, di strutture ancora fondamentalmente integre, la debole pressione per ora esercitata sul Centro Storico dallo svilupoo della città, la stessa imminenza della più organica disciplina dei Piani Particolareggiati, inducono ad un atteggiamento di rigorosa tutela e salvaguardia per il periodo di carenza dei Piani Particolareggiati. D'altra parte anche la semplice tutela dello stato attuale non può prescindere da quegli orientamenti che dovranno presiedere alle organiche trasformazioni del vecchio nucleo: basti pensare alle previsioni di carattere generale, che, comunque, investono il Centro Storico, o alle destinazioni d'uso delle attuali strutture, la cui eventuale modificazione potrebbe - se non guidata dal P.R.G. - provocare effetti dirompenti nel periodo transitorio. Perciò, accanto a norme estremamente severe per il periodo transitorio (norme eminentemente rivolte al privato operatore), il Piano configura chiaramente quella articolazione di funzioni che i Piani Particolareggiati potranno più precisamente attribuire alle singole strutture del Centro Storico, ma che entrano a far parte integrante dell'assetto generale del Piano e guidano - già nel periodo transitorio - i limitati interventi ammessi, in chiave conservativa.

L'articolazione prevista dal Piano (vedi cap.4.2.) pur nella necessaria schematicità, prende le mosse dalle indagini specifiche già condotte in sede di studi per i Piani Particolareggiati, operando una prima sintesi delle "carte ambientali" e delle carte "vocazionali" con le quali è stato riletto il tessuto storico, e offrendo indicazioni:

a) in riferimento alle diverse situazioni ambientali e quindi ai tipi di intervento (restauro conservativo, risanamento, ristrutturazione, ecc.) prospettabili nelle diverse parti del Centro;

b) in riferimento alle diverse strutture funzionali riconoscibili, e quindi agli ambiti operativi degli interventi (in particolare: specializzazione funzionale dei nuclei residenziali, delle fascie commerciali, ecc.);

c) in riferimento alle particolari strutture specializzate per servizi di interesse generale o anche soltanto "zonale", (in particolare: i plessi scolastici, il centro culturale di S. Francesco con il Liceo Artistico e l'Auditorium, oltre naturalmente ai due cardini funzionali-formali delle zone di vertice e del centro di interscambio e all'assetto dei parcheggi e dei trasporti).

I limiti delle anticipazioni che il P.R.G. opera nei confronti dei successivi Piani Particolareggiati e la stretta integrazione delle funzioni sostenute dal Centro Storico escludono che, in questa sede, la suddetta articolazione di intervento e di funzioni possa concretarsi in precise delimitazioni spaziali, le quali, soltanto in sede di Piano Particolareggiato, potranno più opportunamente riferirsi e verificarsi con le peculiarità irrinunciabili del tessuto storico, e con i programmi globali di riassetto. Essa intende piuttosto sottolineare certe emergenze funzionali e strutturali e le "fascie" di riferimento per la caratterizzazione degli interventi.

## 5.2.3. PROGRAMMI DI ATTUAZIONE

Gli elementi caratteristici dell'impianto normativo fin qui descritto e lo stesso atteggiamento verso i Piani esecutivi richiamano in evidenza il carattere di strumento operativo del Piano, inteso come base fondamentale dei programmi di intervento cui si riferisce la Legge n.765.

Le tabelle di zona, le schede di zona, i Piani di settore costituiscono in effetti altrettanti elementi di congiunzione tra i singoli fatti insediativi, i "complessi" insediativi in cui si inquadrano, e i programmi attuativi che li giustificano e li supportano.

Occorre però osservare che, proprio per quell'esigenza di flessibilità che è stata fin dall'inizio sottolineata, tutto il Piano presuppone una netta distinzione tra la scelta politico-amministrativa e la verifica tecnica delle diverse ipotesi di sviluppo. Sebbene il Piano esprima, ovviamente, una serie organica di scelte fondamentali e fissi con precisione i cardini dello sviluppo urbano, esso intende lasciare congrui margini di autonomia per controllare quegli sviluppi che i fattori illustrati al Cap.2

e segg., potranno determinare e che si preciseranno - in base alle considerazioni già svolte- nei programmi politico-amministrativi della città, la cui importanza si enuclea via via quanto più intenso è il condizionamento reciproco fra reperimento dei servizi e tipi di usi dei suoli a scopi insediativi.

Per questo motivo il Piano non si conclude in un programma di attuazione, che non potrebbe non rivelarsi largamente arbitrario e illusorio(II): esso stabilisce invece una serie inderogabile di interrelazioni tra i "programmi" dei diversi settori e dei diversi livelli, onde assicurare la costante coerenza del (o dei) programmi globali.

A questo punto non può non riconoscersi come il discorso delle cosiddette fasi d'attuazione del Piano appaia precisato e arricchito di ulteriori elementi in funzione di quello più specificatamente dotato di capacità disciplinatrici nei confronti dei diversi interventi, pubblici e privati, caratterizzato da una esatta valutazione delle modalità di attuazione, la cui traccia unificatrice è costituita dalle "schede di zona". Infatti l'attuazione dell'assetto dei diversi settori (viabilità, servizi, ecc.) previsto dai singoli Piani di settore non è tanto riferita ad arbitrarie "fasi temporali", quanto alle diverse possibilità di sviluppo (nuovi insediamenti residenziali e grandi interventi di carattere generale) previsti dal Piano e descritti nelle "schede di zona".

In sintesi, le schede di zona forniscono la chiave per l'attuazione dei Piani di settore.

Questo processo di verifica si svolge in effetti a partire da una soglia minima di attuazione delle operazioni infrastrutturali previste nei piani di settore. Infatti le notevoli lacune riscontrate attualmente nella dotazione di servizi ai sensi del recente D.M. 2.4.1968 e i problemi urgenti già emersi in tema di traffico e viabilità, i fabbisogni insoddisfatti per l'assetto delle zone agricole (in particolare la esigenza di una urbanizzazione soddisfacente dei nuclei frazionali e di un collegamento efficiente con i servizi fondamentali per l'istruzione) impongono- comunque - indipendentemente dalle diverse prospettive di sviluppo avanzate dal piano, una fase di riorganizzazione urbana.

A partire da questa soglia inferiore di riassetto e di potenziamento delle strutture e dei servizi urbani, le fasi di attuazione del Piano prendono in realtà la forma di diverse alternative o successioni di sviluppo, ciascuna caratterizzata da certe precise interrelazioni con i programmi politico-amministrativi.

Queste alternative di sviluppo possono ricondursi, per semplicità, ad alcune ipotesi esemplificative: particolarmente significative in proposito appaiono le ipotesi-limite corrispondenti alle tre direttrici di sviluppo già affacciate dalla carta programmatica per il P.R.G. (10).

Resta peraltro fermo il carattere puramente esemplificativo di tali ipotesi, fra le quali possono collocarsene altre intermedie corrispondenti all'intreccio dei fattori caratteristici di ciascuna di esse.

Fase di riorganizzazione : va ribadito il carattere non temporale di questa fase, che riassume invece il complesso organico delle operazioni e degli interventi necessari (per altro graduabili nel tempo) per colmare le lacune arretrate e risolvere problemi già oggi vivamente presenti. Questa ipotesi non si lega pertanto ad alcuna prospettiva di particolari espansioni insediative, salvo l'eventuale completamento delle zone già compromesse.

In questa fase pare assumere un carattere prioritario il previsto spostamento del mercato, sia in relazione alle necessità di razionalizzazione e potenziamento delle attrezzature esistenti, sia in relazione alle possibilità di contemporaneo intervento sulle aree liberate nel Centro Storico, per la formazione di quei cardini fondamentali per il recupero del Centro stesso, e la ristrutturazione dell'aggregato esistente.

L'operazione, come già osservato a proposito della $F_{11}$, comporta la formazione di una nuova struttura di collegamenti che deve comprendere almeno il nuovo viadotto verso Mondovì e la nuova tangenziale interna che vi si innesta sulla punta di Cuneo (la struttura a "T" già precedentemente descritta).

Inoltre occorre potenziare i collegamenti con la Città ristrutturando il ponte Gesso con svincoli che evitino l'attraversamento di Borgo S.Giuseppe (uno dei nodi oggi più carenti).

Dal lato opposto, le necessità di consolidamento delle attuali strutture industriali e di risoluzione dei problemi viabili che gravano sull'arco da Madonna dell'Olmo al viadotto Soleri, impone la formazione di un primo fulcro di attrezzature per l'industria (comprendente oltre al nuovo asse industriale con appositi svincoli, parcheggi e centri di servizio e una prima strutturazione dello scalo merci) e il riassetto dei nodi più importanti (in particolare la testata del viadotto Soleri).

La esigenza inderogabile di riassetto e integrazione del territorio agricolo impone, oltre alle previste opere di urbanizzazione completa delle frazioni (vedi specchietto riepilogativo delle frazioni) la formazione dei plessi-poli di servizio previsti sulle due testate (a Madonna dell'Olmo, Confreria, S.Giuseppe) con le relative strade di collegamento (oggi carenti).

Sull'altopiano, il completamento di S.Rocco comporta il completamento della tangenziale interna fino all'altezza della 2^ centrale Enel. Con il completamento della suddetta tangenziale e lo spostamento dell'attuale macello e della stazione di testa delle autolinee, si rende possibile la trasformazione della zona $F_1$, con la formazione di parcheggi, la sistemazione a verde e la modifica sostanziale della "officina del gas" in modo da rivalutare immediatamente il "vertice" del cuneo, con positivi effetti su tutto il Centro Storico. Parallelamente può iniziare l'attrezzatura della zona di interscambio $F_2$, con lo spostamento del Foro Boario e delle Caserme, la formazione di ampi parcheggi, di impianti a verde e di un primo nucleo di stazioni di interscambio dei mezzi pubblici, e di attrezzature ricettive complementari. Abbiamo già osservato come l'inizio di questa operazione (reso purtroppo assai impegnativo dalla necessità di spostamento delle Caserme) sia determinante per il recupero del Centro Storico, altrimenti destinato ad una rapida sclerotizzazione.

In questa fase di riorganizzazione si colloca poi l'insieme degli interventi di riassetto dell'aggregato esistente, per colmare le più vistose lacune in ordine ai servizi e per restituirgli la funzionalità mancante. Ciò comporta soprattutto:

a) La organizzazione del verde con la formazione del Parco Gesso e della Resistenza, e la loro

continuazione fino a Madonna degli Angeli e oltre, a congiungersi col Cimitero (di cui si renderà necessario un primo impianto); i primi interventi di recupero e riqualificazione sull'altopiano, prima di S.Rocco, con l'allontanamento dell'Enel e i più importanti impianti sportivi col relativo verde.

b) Il riassetto dei servizi per l'istruzione, con la formazione del nuovo plesso scolastico integrato $F_9$ e con una serie coordinata di interventi nelle attrezzature esistenti, tra cui emergono le seguenti necessità:

- Per gli asili e scuole materne:
  1-Nuovo Asilo in $A_I$ a fianco della "Mater Amabilis";
  2-Potenziamento e ristrutturazione dell'attuale ONMI in $B_I$;
  3-Potenziamento dell'asilo in via dell'Asilo;
  4-Nuovo asilo in $B_I$;
  5-Nuovo asilo in $B_7$;
  6-Nuovo asilo in $B_9$;
- Scuole Elementari e Medie:
  7-Plesso in prossimità di $F_I$ (area ex Caserma Leutrum);
  8-Plesso su area del Genio Militare, dell'Istituto F.Bonelli (da spostare nell'area già indicata) e Collegio dei Salesiani;
  9-Plessi integrati in $B_I$ sulle aree dell'attuale Liceo Artistico (da spostare in $A_I$ a lato di S.Francesco) e della Scuola Media n.2;
  10-Potenziamento del plesso in $B_3$ ("Tommasini");
  11-Formazione di due plessi in $B_5$ e $B_9$, sulle aree parte del Cottolengo, parte dell'attuale Scuola Media di Corso Brunet;
  12-Formazione del plesso in $B_8$ sull'isolato dell'Asilo T.Galimberti e sull'area delle attuali Scuole Elementari di C.Galileo Ferraris.

Occorre inoltre provvedere a quelle dotazioni di verde e parcheggi che sono complementari alle suddette attrezzature scolastiche.

c) Il potenziamento e la riqualificazione delle attrezzature commerciali sull'asse di Via Roma - Corso Nizza e sul polo di Piazza Europa, con una serie di interventi selettivi (allon-

tanamento o blocco delle attività decentrate nelle fascie rivierasche) e di sistemazioni graduali (parcheggi e verde in Piazza Europa).

L'insieme delle operazioni e degli interventi comunque riferibili a questa fase di riorganizzazione presenta mete temporali assai diverse: tuttavia il carattere prioritario che esse assumono nei riguardi delle stesse prospettive di sviluppo, consiglia di inquadrarle in un programma organico; prima e più importante tappa politico-amministrativa. In questo senso è possibile attribuire alla fase di riorganizzazione anche una meta temporale di riferimento e - corrispettivamente - operare una prima indicativa valutazione dell'impegno e degli oneri che essa, complessivamente, comporta per le Amministrazioni (vedi allegato II°).

Successioni alternative:

Ipotesi A (sviluppo sull'altopiano)

Nell'ipotesi - limite di un completo sviluppo sull'altopiano e di una accentuata chiusura verso le possibilità offerte dal Piano oltre le rive, tutte le principali opere e interventi già necessari per la riorganizzazione della città, si dimostrerebbero vieppiù indispensabili.

I nuovi insediamenti residenziali ($C_2$ e $C_3$) e di attrezzature generali (nuovo Ospedale, complesso termale, impianti sportivi del parco $P_3$, I.T.I., il nuovo Centro Universitario $F_7$, il nuovo centro direzionale-commerciale $F_5$, il plesso integrato $F_9$, coi primi lotti del nuovo Cimitero) non appaiono infatti possibili se non sulla base di nuove strutture di collegamento. Questi devono comprendere almeno una prima struttura di I° ordine costituita dal nuovo viadotto verso Mondovì e dalla tangenziale interna che vi si innesta ( in modo da formare il "T" già descritto), e una profonda ristrutturazione della rete di 2° ordine, con il miglioramento sopratutto degli innesti sul Ponte Gesso. D'altra parte questi stessi interventi sono necessari per lo spostamento del mercato e per quegli sviluppi industriali, sia verso Mondovì che verso Nord (nelle zone di "primo impianto") che non possono mancare nell'ipotesi in oggetto.

Si può invece osservare che, in questa ipotesi, la formazione della nuova tangenziale Nord-Sud(per il Ciriegia-Tenda) all'esterno della città, non appare tanto connessa con le prospettive e i pro-

blemi dello sviluppo urbano, quanto piuttosto con le prospettive di livello territoriale e interregionale.

La dimensione degli sviluppi ammessi in questa ipotesi può essere così riepilogata:

| | |
|---|---|
| Completamento zone compromesse sull'altpiano: (zona $A_I$ ÷ $B_{II}$) ..... | 36.600 ab. |
| Completamento di S.Rocco (zona $C_I$).. | 4.000 " |
| Nuovi insediamenti sull'altopiano ($C_2$ + $C_3$) ..... | 8.500 " |
| Completamento delle frazioni di testa (S.Giuseppe, Mad.Olmo, Confreria)... | 8.000 " |
| Completamento dei nuclei frazionali. | 7.900 " |
| Completamento delle Zone Agricole... | 11.100 " |
| Nuovi abitanti nelle varie zone F (addetti al complesso termale, al centro Universitario,ecc.) ..... | 4.200 " |
| | 80.300 " |

La popolazione attuale potrebbe quindi aumentare di circa 28.000 unità.

Naturalmente i valori di previsione qui accennati corrispondono ai limiti dimensionali fissati dal Piano per ciascuna zona: si può però ritenere che gli sviluppi oltre le rive, soprattutto nelle frazioni e nelle zone agricole, sarebbero probabilmente alquanto inferiori ai limiti teoricamente ammessi.

Ipotesi B (sviluppo verso Mondovì)

L'ipotesi è coerente con quella di una forte polarizzazione del nucleo attorno a Borgo S.Giuseppe, conseguente allo spostamento del Mercato e delle attrezzature connesse, con l'impianto di attività complementari nei pressi e con lo sviluppo di piccole e medie industrie soprattutto nella fascia verso Mondovì. Anche in questo caso si renderebbe necessario un profondo riassetto delle comunicazioni, nei termini già visti per l'ipotesi "A" e per quella di riorganizzazione urbana.

Inoltre taluni interventi qualificanti (nuovo ospedale, centro universitario, oltre naturalmente ai due interventi strategici per la città sto

rica, il centro di vertice e il centro di interscambio) sono perfettamente compatibili anche con l'ipotesi di sviluppi completamente orientati oltre il Gesso. In mancanza, però, di consistenti nuovi insediamenti residenziali, non si giustificherebbe più il nuovo nerbo direzionale-commerciale $F_5$, che, riducendosi, potrebbe formare con il Centro Universitario e il nuovo plesso integrato $F_9$ (comunque necessario per le zone in via di completamento attigue $B_9$ - $B_{10}$ e $B_{11}$) ed, eventualmente l'I.T.I., una fascia di chiusura destinata a concludere, anche formalmente, gli insediamenti sull'altopiano.

Le dimensioni assunte dagli sviluppi in questa ipotesi potrebbero essere le seguenti:

| | |
|---|---|
| Completamento delle zone compromesse $A_I$ + $B_{II}$ ..... | 36.600 ab. |
| Completamento di S.Rocco ($C_I$) ..... | 4.000 ab. |
| Completamento delle frazioni di testa ($B_{I2}$ - $B_{I3}$ - $C_{co}$) ..... | 8.000 ab. |
| Nuovi insediamenti $C_4$, $C_5$ ..... | 3.000 ab. |
| Completamento dei nuclei frazionali.. | 7.900 ab. |
| Completamento delle zone agricole ... | 11.100 ab. |
| | 70.600 ab. |

Valgono naturalmente le osservazioni precedenti riguardo alle zone agricole e alle frazioni.

Ipotesi C (sviluppo verso Nord)

L'ipotesi è coerente con quella di un deciso rafforzamento e di una crescente polarizzazione del nucleo industriale verso Nord, oltre Madonna dell'Olmo, con effetti soverchianti quelli dell'insediamento di attrezzature qualificanti sull'altopiano e del decentramento di attrezzature mercatali oltre il Gesso (che anzi in questa ipotesi potrebbe avvenire in forma più ridotta, cioè negli stretti termini obbligati dalla necessità di riorganizzazione). Una completa attrezzatura delle aree industriali si renderebbe necessaria per consentire i nuovi insediamenti della fascia di sviluppo $D_{I-B}$, con i relativi servizi.

La possibilità di consistenti sviluppi oltre lo Stura è però subordinata (come già abbiamo visto a proposito delle zone) alla formazione della nuova tangenziale Nord-Sud in posizione di-

versa dall'attuale S.S.n.20, il che dovrebbe l'avvio alla completa formazione della struttura del primo ordine (la "Y" del Piano) indipendentemente dalle ragioni di livello territoriale e interregionale (che sono peraltro preminenti).

Anche in questa ipotesi, la conclusione degli sviluppi sull'altopiano potrebbe fondarsi sul nuovo centro universitario integrato con un nucleo di attrezzature direzionali-commerciali e con i plessi $F_9$ e $F_8$.

| | |
|---|---|
| Completamento delle zone compromesse $A_I$ + $B_{II}$ ..... | 36.600 ab. |
| Completamento di S.Rocco ($C_I$) ..... | 4.000 ab. |
| Completamento delle frazioni di testa ($B_{I2}$ - $B_{I3}$ - $C_{co}$) ..... | 8.000 ab. |
| Nuovi insediamenti oltre Stura ($C_6$) .. | 3.600 ab. |
| Completamento nuclei frazionali ..... | 7.900 ab. |
| Completamento zone agricole ..... | 11.100 ab. |
| | 71.200 ab. |

## 5.2.4. IL PIANO-PROCESSO

Il quadro che le diverse fasi ed ipotesi qui esemplificate forniscono delle possibilità di sviluppo della città è estremamente flessibile ed aperto - compatibilmente con la vigente legislazione urbanistica. Se, infatti, la cosiddetta fase di riorganizzazione è perfettamente prefigurata in rapporto ai fabbisogni arretrati ed agli obiettivi irrinunciabili del riassetto urbano, le successive possibilità di sviluppo possono - anzi debbono - essere continuamente verificate in rapporto all'evoluzione delle situazioni generali e dei programmi politico-amministrativi.

Le scelte fra le diverse alternative e i diversi tempi di attuazione proposti dal Piano si inquadrano quindi in un processo di verifica e di programmazione, nel rispetto delle condizioni di coerenza chiaramente fissate dal Piano, ma senza condizionamenti aprioristici. Il disegno del Piano si realizza in questo "processo".

E' il caso di notare come questa impostazione metodologica ed operativa, pur inserendosi coscientemente nel dibattito ancora vivo in sede cultu-

rale tra il piano-disegno e il piano-processo , sia direttamente motivata dalle caratteristiche essenziali della situazione urbanistica cuneese (così come sono state tratteggiate al Capitolo 2°) ed in particolare dal ruolo che il P.R.G.di Cuneo può svolgere nei confronti dei programmi regionali e dei piani "comprensoriali".

In effetti le scelte che i programmi d'attuazione del Piano debbono operare, al di là della soglia di riorganizzazione, presentano due riferimenti obbligati:

a) I costi d'insediamento, che possono essere opportunamente verificati in sede di lottizzazioni convenzionate, nei termini già visti,in base alle tabelle, ed alle schede di zona e ai piani di settore;

b) I costi-benefici di livello territoriale,che evidentemente postulano successive verifiche alla scala più opportuna.

Da un lato, quindi, il processo di attuazione del Piano si apre alla più vasta problematica che l'organizzazione del territorio comporta per l'affermazione del ruolo sub-regionale del polo cuneese; dall'altro esso propone precisi problemi di gestione urbanistica.

E' chiaro infatti che, nella misura in cui il ricorso alla lottizzazione convenzionata rappresenta una forma organica d'attuazione del Piano, la verifica delle condizioni di insediamento, con particolare riguardo al collegamento costante degli interventi insediativi con quelli per servizi ed infrastrutture, impone un uso sistematico degli strumenti predisposti dal Piano (tabelle, schede e Piani di settore). Ciò comporta un aggiornamento altrettanto sistematico dei dati di riferimento (servizi esistenti, insediamenti effettuati o già approvati) e dei programmi attuativi (politica dei servizi). Si tratta di un aggiornamento conoscitivo che deve - attraverso le indicazioni del Piano - risaldarsi agli esiti delle indagini stratigrafiche e settoriali che lo hanno preceduto, assicurando così una base continuativa di valutazione (non altrimenti ottenibile nell'attuale situazione generale, caratterizzata, come è noto, da gravi carenze e lacune).

Prescindendo dai problemi di carattere organizzativo che comporta la concreta effettuazione della"gestione" del Piano (e che non vanno peraltro

sottaciuti), possiamo qui rilevare come il Piano non concluda, ma anzi apra il discorso della programmazione urbanistica di Cuneo. Esso fissa, bensì, i cardini dello sviluppo urbano, ma instaura nel contempo una metodologia operativa per il confronto e la verifica continuativa dei termini dello sviluppo, onde assicurare la costante congruenza del Piano con la dinamica del sistema entro cui è destinato ad operare.

## NOTE AL CAPITOLO 5°

(1) In base all'art.3, la capacità insediativa può essere espressa dalla seguente formula:

$$C = \frac{(S_1 + S_2)}{r} - (P_1 + P_2)$$

dove:

C è la capacità insediativa, espressa in abitanti insediabili (o in addetti, ovvero superficie occupabile per le zone industriali);

$S_1$ sono le aree per servizi esistenti;

$S_2$ sono le aree per servizi previsti dal Piano (v.Piano di settore);

$P_1$ sono gli insediamenti esistenti, in abitanti (o addetti o sup. per le zone industriali);

r - il rapporto "standard" da osservarsi tra le aree riservate a servizi e gli insediamenti da fare.

Poichè "r" varia a seconda del tipo di servizi (vedi tabelle servizi), la formula può valere sia globalmente (indicando cioè la capacità insediativa corrispondente all'intera gamma di servizi esistenti o previsti), sia singolarmente, per ciascun tipo di servizio (indicare cioè la capacità insediativa corrispondente ai servizi esistenti o previsti per l'istruzione, oppure per il verde, ecc.). Possono quindi aversi diverse misure di capacità insediativa, per i diversi tipi di servizio. Poichè le norme che regolano la dismissione di aree per servizi (art.7) consentono sia la conversione in denaro sia la concentrazione su un unico tipo di servizio, in sede applicativa si può realizzare una notevole elasticità nell'articolazione della politica dei servizi.

(2) Proprio per garantire tale coerenza, il Piano prevede(come si legge nelle tabelle) la perfetta corrispondenza tra l'incremento insediativo possibile in base ai suddetti parametri e quello possibile in base alla capacità insediativa determinata dai servizi.

(3) In concreto,per ciascun intervento, in base alle tabelle, può essere determinato, oltre all'entità ed al tipo dell'intervento proposto:

- l'entità degli insediamenti compatibili coi servizi esistenti in zona o, in una o più zone attigue (previsti comunque dal Piano a servizio anche della zona in oggetto, ciascuna per una certa prevista quota);

- l'entità degli insediamenti compatibili coi servizi previsti o in zona o in una o più delle zone attigue (ma sempre a servizio della zona in oggetto).

In base ai collegamenti precisati nelle tabelle, utilizzando i Piani di settore, è possibile inoltre determinare la distanza e gli altri parametri (per esempio la distribuzione delle linee pubbliche, di cui al Piano di settore dei trasporti pubblici, tav.b-1) degli allacciamenti a farsi.

(4) Insediamenti isolati di limitata entità possono ovviamente consentirsi in quanto non pongono in crisi i servizi esistenti o previsti. La determinazione in concreto di tale limite di tolleranza non può peraltro disgiungersi dalla "politica dei servizi" che l'Amministrazione responsabilmente intende adottare.

(5) Gli insediamenti isolati sono infatti ammissibili solo se compatibili con la capacità insediativa derivante dai servizi esistenti o previsti dall'Amministrazione; e i limiti di tolleranza sono quelli propri della capacità insediativa.

(6) Qui il discorso si salda con quello precedentemente svolto per la capacità insediativa: nessun intervento è possibile al di là della capacità insediativa determinata dai servizi; e tale capacità non può essere modificata che nei modi e nei limiti fissati dai Piani di settore.

Le altre condizioni per la "funzionalità" degli insediamenti sono la urbanizzazione primaria (fognatura, acqua ecc.) e l'accessibilità, le quali pure sono specificate nei Piani di settore e richiamate nelle tabelle.

(7) Naturalmente, sono da considerarsi equipollenti all'esistenza delle opere indicate, la loro previsione di attuazione da parte dell'Amministrazione nel quadro dei propri programmi esecutivi, come pure - nei limiti e nei modi eventualmente consentiti - l'impegno da parte dei privati di procedere all'esecuzione delle stesse contemporaneamente alle opere "subordinate".

(8) Per esempio, può apparire poco "probabile" che si effettuino certi insediamenti quando la città non si sia ancora dotata di determinate, impegnative, strutture viarie, ma l'esistenza di tali strutture può non essere "indispensabile" per i primi, i quali quindi non sono ad esse "subordinati".

(9) Vedi art.10 Legge 6 agosto 1967 n.765. Possono essere inoltre richiamati i complessi normativi emergenti dall'art.8 e dall'art.17 stessa Legge.

(10) Dalla "Carta Programmatica":

punto D-1 : espansione sull'altopiano;
punto D-3 : espansione anche al di fuori del "cuneo" in aggregati appoggiati alle più importanti e più vicine frazioni (Madonna Olmo, Borgo S. Giuseppe e Madonna delle Grazie).

(11) Va osservato, in effetti, che la nuova legislazione ha in gran parte svuotato di contenuto gli artt.18, 1^ c., (applicabile in sede di Piano Regolatore Generale) e 30 Legge 17 agosto 1842,n.1150.

Il secondo articolo è stato sostituito dall'art.9 della Legge 6 agosto 1967 n.765,nel senso che non è più necessario un vero e proprio "piano finanziario" contenente la indicazione della copertura delle spese cui si deve far fronte per realizzare,in sede di P.R.G. gli interventi di cui all'art.18 (facoltà di espropriare nelle zone di espansione dell'aggregato urbano di cui all'art.7 Legge Urbanistica 1942 "le aree inedificate e quelle su cui insistano costruzioni che siano in contrasto con la destinazione di zona ovvero abbiano carattere provvisorio") e quelli di carattere espropriativo e realizzativo imposti dalla procedura operativa di piano particolareggiato (art.13 e segg. Legge 1942 n.1150).

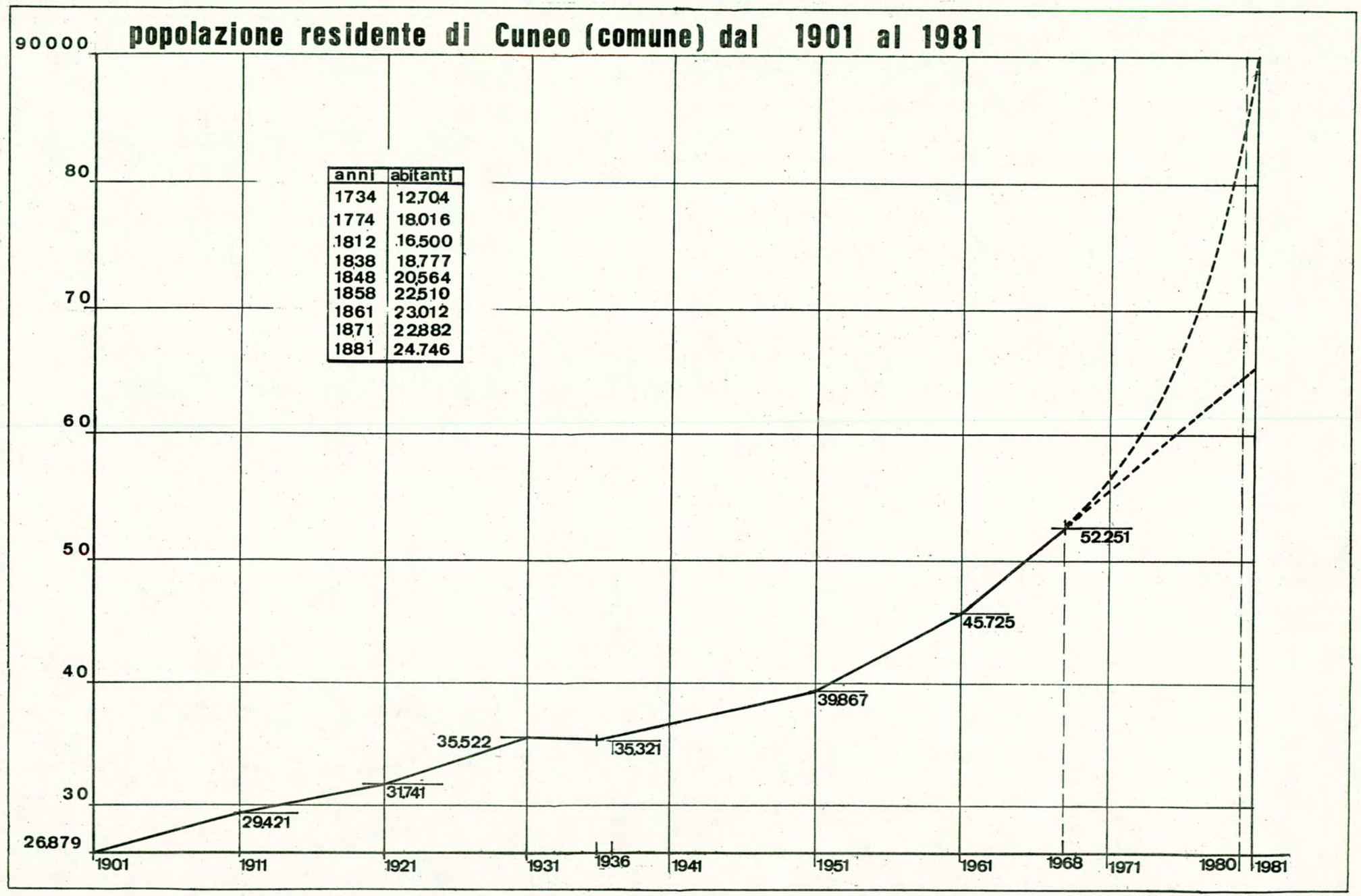
In virtù del già citato art.9 è ora sufficiente una semplice relazione concernente la "previsione di massima delle spese occorrenti per l'acquisizione delle aree e per le sistemazioni generali necessarie per l'attuazione del piano". Si tratta di una innovazione di molto rilievo, nella misura in cui non solo abolisce l'obbligo di piano finanziario, ma soppresso questo piano -tipico di una fase arcaica della pianificazione urbanistica, quella, per intenderci, propria del piano "disegno" ormai superata anche dalle più recenti disposizioni legislative - trasforma tale previsione da elemento facoltativo di piano regolatore, a momento descrittivo della relazione generale. Va osservato, infatti,che un siffatto procedere si inquadra esattamente nella nuova realtà legislativa la quale non solo consente, ma, al limite, impone alle pubbliche amministrazioni di realizzare opere e servizi mediante la partecipazione dei privati, attraverso, essenzialmente, gli oneri di urbanizzazione cui si riferisce l'art.8 Legge 765 tenuto conto anche dell'art.10, 5^ comma, della stessa legge. L'equipollenza fra piano particolareggiato e lottizzazione convenzionata (appena temperata dalle ipotesi di riserva di piano particolareggiato di cui all'art.17, 5^ c., Legge 765 e di preferenza di piano particolareggiato di cui all'art.8, 2^ c., Legge 765) viene poi a introdurre un ulteriore elemento di elasticità nella misura in cui lo

intervento privato sgrava finanziamente il comune di oneri o di quote di onere.

Resterebbe, in questi termini, una certa quale attualità dell'art.18 almeno come indicazione delle spese che il Comune intende realizzare per opere aventi una posizione prioritaria. Ma a questo proposito è la legge 19 novembre 1968, n.1187, la quale, collegando piano generale (o meglio opere da realizzare in esso previste e individuate) e piani particolareggiati con un nesso cronologico scandito a fasi obbligate (cinque anni per approvare piani particolareggiati e dieci anni per realizzare questi ultimi) rende automaticamente programmabili i vari interventi, senza bisogno di inutili superfetazioni di dubbia utilità amministrativa.

Anche per questa via risulta la necessità di superare in una più ampia ed incisiva serie di previsioni l'antico discorso delle fasi a favore di quello centrato sulla continua verifica delle modalità globali di attuazione del piano.

# TABELLE


popolazione residente di Cuneo (comune) dal 1901 al 1981
90000
80
70
60
50
40
30
26.879
anni | abitanti
1734 | 12.704
1774 | 18.016
1812 | 16.500
1838 | 18.777
1848 | 20.564
1858 | 22.510
1861 | 23.012
1871 | 22.882
1881 | 24.746
29.421
31.741
35.522
35.321
39.867
45.725
52.251
1901
1911
1921
1931
1936
1941
1951
1961
1968
1971
1980
1981

# NOTIZIE TOPOGRAFICHE DEL COMUNE

*POSIZIONE GEOGRAFICA DEL CAPOLUOGO*
(punto di riferimento: Torre comunale)

LATITUDINE NORD 44° 23' 32"

LONGITUDINE OVEST 4° 54' 00"
(riferita al meridiano di Monte Mario-Roma)

ALTIMETRIA

| | | |
|---|---|---|
| Centro Capoluogo (largo Audiffredi) | s.l.m. metri | 534 |
| Massima (tetti Abbà - S. Rocco C.) | s.l.m. " | 6I5 |
| Minima (tetto Stellino - Ronchi) | s.l.m. " | 43I |

DIMENSIONI

| | | |
|---|---|---|
| Lunghezza massima lineare del Comune (nord-sud) | Km. | I4.500 |
| Lunghezza massima lineare del Comune (est-ovest) | " | II,250 |
| Perimetro del confine Comunale | " | 58 |
| Superficie dell'intero territorio comunale | ha | II.987 |
| Superficie agricola produttiva | " | I0.I2I |

CORSI D'ACQUA.

| | | |
|---|---|---|
| Lunghezza del fiume Stura entro i confini del Comune | Km. | I5 |
| Lunghezza torrente Gesso entro i confini del Comune | " | 7 |
| Lunghezza torrente Grana entro i confini del Comune | " | I0 |
| Superficie totale dell'alveo dei citati corsi d'acqua | ha | 645 |

CONFINI

a NORD con i comuni di Centallo, Tarantasca, Busca.
a EST con i comuni di Castelletto Stura, Morozzo.
a SUD con i comuni di Beinette, Peveragno, Boves, Borgo S.Dalmazzo.
a OVEST con i comuni di Vignolo, Cervasca, Caraglio.

DENSITA' POPOLAZIONE PER Kmq.
(alla data del I0° Censimento della Popolazione I5.I0.I96I)

3 8 7 unità.

DISTANZE (punti di riferimento: Palazzo Comunale - Centro Abitato principale di ogni località o frazione del Comune).

| | | |
|---|---|---|
| MADONNA DELLE GRAZIE | Km. | 3,00 |
| CONFRERIA | " | 3,20 |
| MADONNA DELL'OLMO | " | 3,20 |
| SPINETTA | " | 3,50 |
| ROATA CANALE | " | 5,30 |
| PASSATORE | " | 7,50 |
| RONCHI | " | 7,60 |
| TETTI PESIO | " | 7,90 |
| ROATA ROSSI | " | 8,00 |
| SAN BENIGNO | " | 9,50 |
| SAN PIETRO DEL GALLO | " | I0,I0 |
| TRUCCHI (centro diviso col comune di Morozzo) | " | 8,I0 |

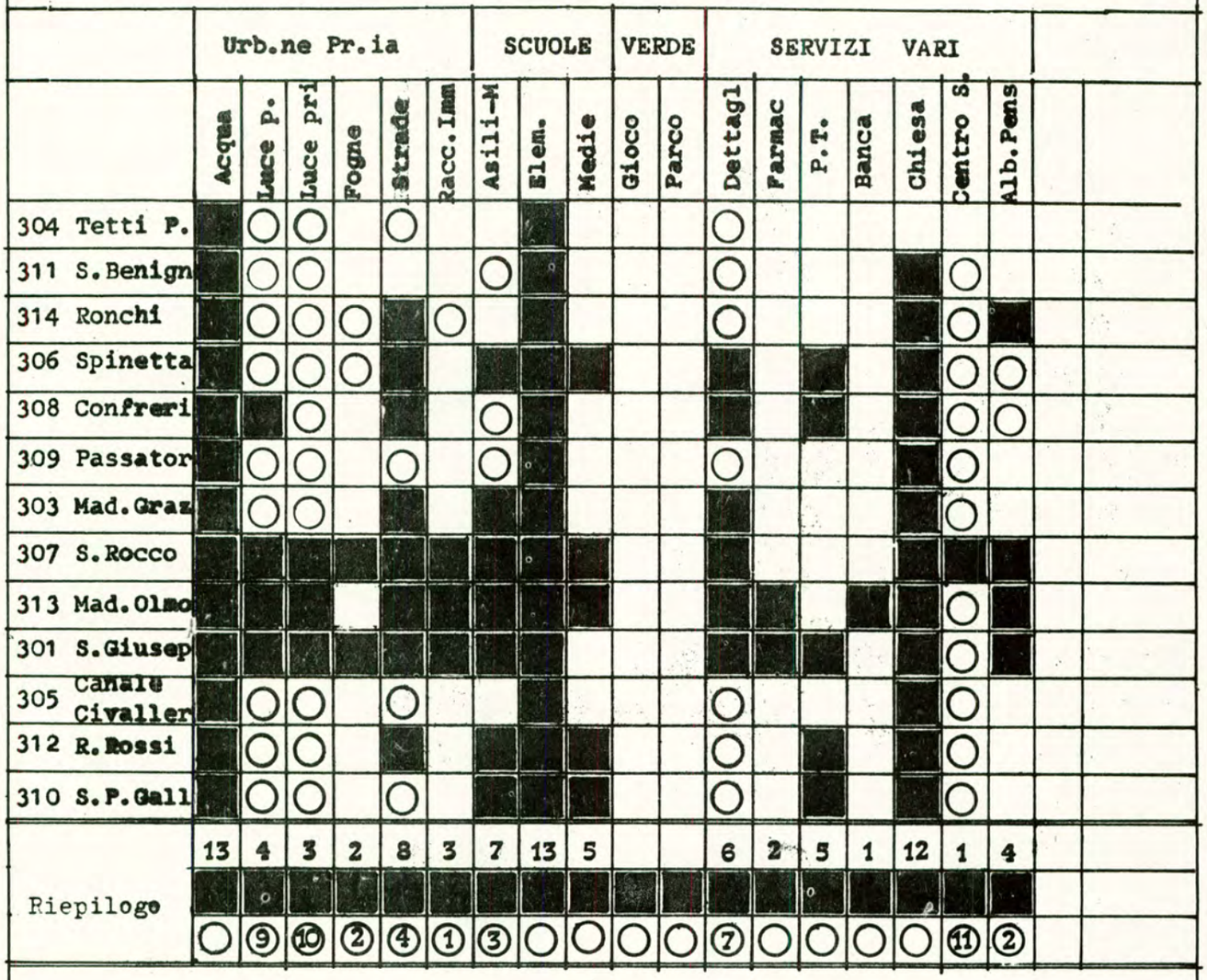
TABELLA 3°

DINAMICA DEMOGRAFICA NELLE DIVERSE PARTI DEL TERRITORIO DI CUNEO

| Z O N E | | 1951 | 1961 | 1966 1967 | Variazioni % '51 - '66 | Previsioni 1973 - 75 | Previsioni di P.R.G. | Aumento % '66 -P.R.G. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Altopiano: | Zone 1, 2 (parte del C.S.) | 9641 | 7165 | 5968 | - 38% | | | |
| | Zone 3, 4, 5, 6, 7, 8 (zone compromesse) | 12226 | 21127 | 24347 | + 49% | | | |
| | Zona 10 + zona rurale di S. Rocco | 1726 | 1940 | (3149) | + 82% | | | |
| | Zona 9 (le rive) | 1465 | 1222 | (1520) | + 3% | | | |
| | | 25058 | 31454 | 34984 | + 39% | 39500 | 54300 | + 55% |
| Frazioni di testa | Zona 11 (S. Giuseppe) | 1565 | 1725 | (3205) | + 105% | | | |
| | Madonna dell'Olmo | 1793 | 1951 | 2465 | + 37% | | | |
| | Confreria | 1489 | 1465 | 1685 | + 13% | | | |
| | | 4847 | 5141 | 7355 | + 51% | 7500 | 14600 | + 98% |
| Frazioni e zone rurali | Passatore | 833 | 689 | 709 | - 14% | | | |
| | S. P. Gallo | 971 | 845 | 796 | - 18% | | | |
| | S. Benigno | 1241 | 1143 | 1104 | - 11% | | | |
| | Ronchi | 996 | 862 | 895 | - 10% | | | |
| | Roata Rossi | 918 | 824 | 871 | - 5% | | | |
| | Tetti Pesio | 329 | 281 | 272 | - 17% | | | |
| | Roata Canale | 829 | 754 | 753 | - 9% | | | |
| | Madonna delle Grazie | 1919 | 1925 | 2260 | + 18% | | | |
| | Spinetta | 1669 | 1485 | 1524 | - 9% | | | |
| | | 9705 | 8808 | 9184 | - 5% | 13000 | 18000 | + 94% |
| TOTALE | | 39610 | 45403 | 51523 | + 30% | 60000 | 86900 | + 68% |

TAB. 4_a

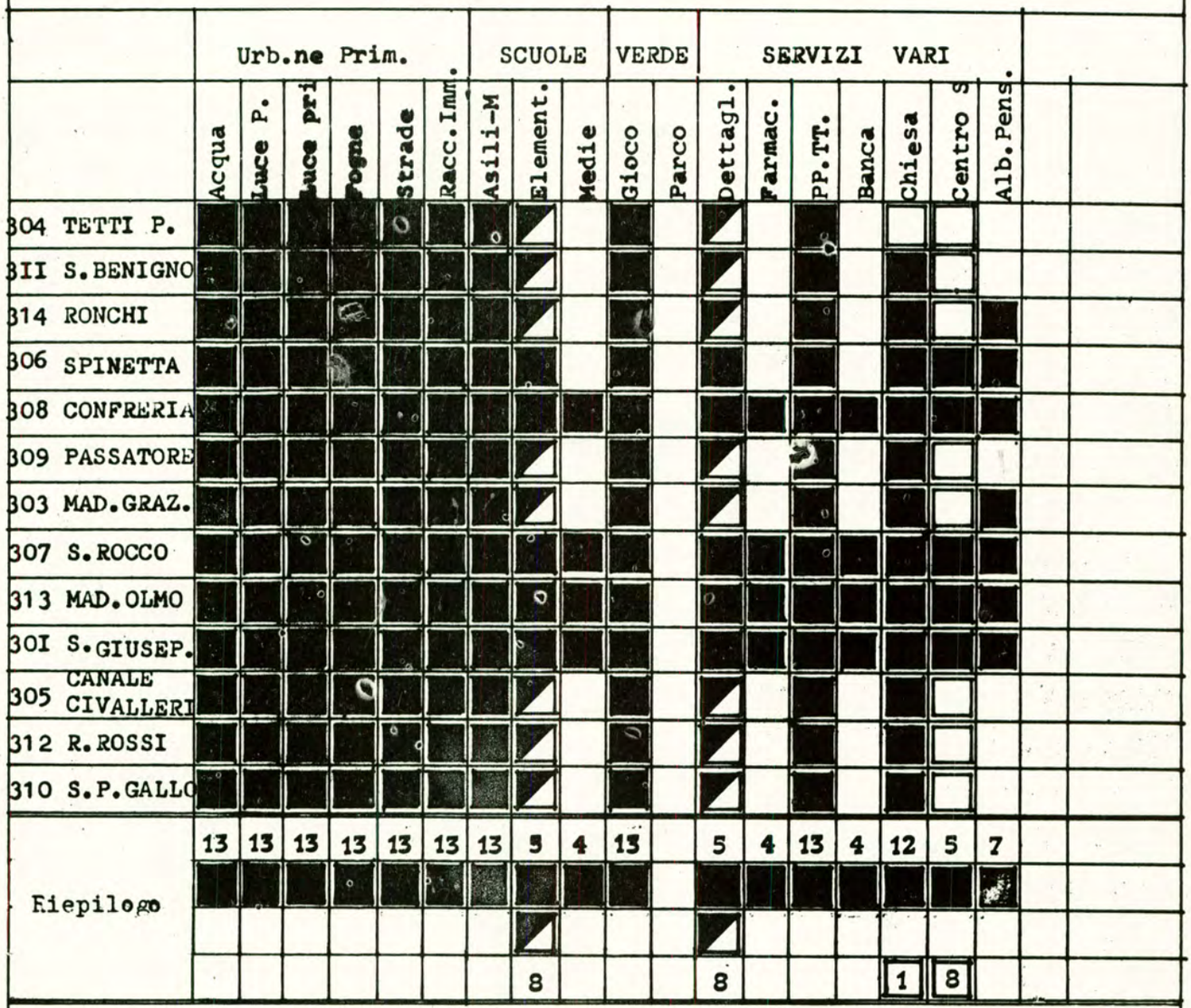
NUCLEI FRAZIONALI : SERVIZI ESISTENTI




■ Servizio efficiente ○ Servizio poco efficiente □ S. inesistente

TAB. 4_b

## RIASSETTO DEI SERVIZI DEI NUCLEI FRAZIONALI




■ Servizio da prevedere in forma completa

◪ Servizio da prevedere in forma ridotta (p. es.: Scuole el. 1° ciclo commercio; 1^ necessità)

□ Servizi da trasformare (p. es.: da privati a pubblici)

TABELLA 5° - RIPARTIZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE IN ZONE CENSUARIE E ZONE "OMOGENEE"

| Zone Censuarie → / Zone Omogenee ↓ | 300 Cuneo | 400 Basse di Cuneo | 301-401 Borgo S. Gius. | 303-403 Madonna Grazie | 304-404 Tetti Pesio | 305-405 R.Canale Civall. | 306-406 Spinetta | 407-307 S.Rocco Cast. | 408-308 Confrer. | 409-309 Passatore | 410-310 S.P.d. Gallo | 411-311 San Benigno | 412-312 R.Rossi | 313-413 Madonna d.Olmo | 314-414 Ronchi | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A 1 | 329.400 | | | | | | | | | | | | | | | 392.400 |
| A 2 | | 483.600 | | | | | | | | | | | | | | 483.600 |
| A 3 | | | | | | | | 197.200 | | | | | | | | 197.200 |
| A 4 | | | | | | | 192.300 | | | | | | | | | 192.300 |
| A 5 | | | | | | | | | | | | | | | | 101.100 |
| A 6 | | | | | | | | | | 32.900 | | | | 101.100 | | 32.900 |
| B 1 | 137.200 | | | | | | | | | | | | | | | 137.200 |
| B 2 | 92.000 | | | | | | | | | | | | | | | 92.000 |
| B 3 | 83.800 | | | | | | | | | | | | | | | 83.800 |
| B 4 | 131.300 | 3.200 | | | | | | | | | | | | | | 134.500 |
| B 5 | 238.700 | | | | | | | | | | | | | | | 238.700 |
| B 6 | 62.800 | | | | | | | | | | | | | | | 62.800 |
| B 7 | 174.900 | | | | | | | | | | | | | | | 174.900 |
| B 8 | 98.400 | | | | | | | | | | | | | | | 98.400 |
| B 9 | 241.800 | | | | | | | | | | | | | | | 241.800 |
| B 10 | 145.000 | | | | | | | | | | | | | | | 145.000 |
| B 11 | 33.000 | | | | | | | | | | | | | | | 33.000 |
| B 12 | | | 237.400 | | | | 32.000 | | | | | | | | | 269.400 |
| B 13 | | | | | | | | | | | | | | 145.000 | | 145.000 |
| C 1 | | | | | | | | 300.000 | | | | | | | | 300.000 |
| C 2 | | | | | | | | 290.000 | | | | | | | | 290.000 |
| C 3 | | | | | | | | 220.000 | | | | | | | | 220.000 |
| C 4 | | | 29.500 | | | | 133.500 | | | | | | | | | 163.000 |
| C 5 | | | | | | | 128.000 | | | | | | | | | 128.000 |
| C 6 | | | | | | | | | | | | | | 330.000 | | 330.000 |
| C SP | | | | | | | 35.000 | | | | | | | | | 35.000 |
| C MO | | | | 105.000 | | | | | | | | | | | | 105.000 |
| C RC | | | | | | 160.000 | | | | | | | | | | 160.000 |
| C TP | | | | | 65.000 | | | | | | | | | | | 65.000 |
| C PA | | | | | | | | | | 130.000 | | | | | | 130.000 |
| C PG | | | | | | | | | | | 125.000 | | | | | 125.000 |
| C CO | | | | | | | | | 220.000 | | | | | | | 220.000 |
| C RO | | | | | | | | | | | | | | | 137.500 | 137.500 |
| C SB | | | | | | | | | | | | 65.000 | | | | 65.000 |
| C RR | | | | | | | | | | | | | 185.000 | | | 185.000 |
| D 1A | | | | | | | | | | | | | | 261.200 | 1628.800 | 1.890.000 |
| D 1B | | | | | | | | | | | | | | | 990.000 | 990.000 |
| D 1C | | | | | | | | | | | | | | | 2116.000 | 2.116.000 |
| D 1D | | | | | | | | | | | | | | 761.000 | | 761.000 |
| D 2 | | | | 371.900 | | 472.800 | 495.300 | | | | | | | | | 1.340.000 |
| F 1 | 17.500 | 51.000 | | | | | | | | | | | | | | 68.500 |
| F 2 | 66.500 | | | | | | | | | | | | | | | 66.500 |
| F 3 | 50.100 | | | | | | | | | | | | | | | 50.100 |
| F 4 | 90.325 | | | | | | | | | | | | | | | 90.325 |
| F 5 | 69.600 | | | | | | | 328.100 | | | | | | | | 397.700 |
| F 6 | | | | | | | | 156.000 | | | | | | | | 156.000 |
| F 7 | 81.400 | | | | | | | 46.600 | | | | | | | | 128.000 |
| F 8 | 34.000 | 10.300 | | | | | | 8.700 | | | | | | | | 53.000 |
| F 9 | 31.900 | | | | | | | 19.000 | | | | | | | | 50.900 |
| F 10 | | | | | | | | 410.000 | | | | | | | | 410.000 |
| F 11 | | | 67.900 | 453.700 | | | | | | | | | | | | 521.600 |
| F 12 | | | | | | | | 184.400 | | | | | | | | 184.400 |
| F 13 | | | | | | | | | 94.500 | | | | | | | 94.500 |
| F 14 | | | | | | | | | | | | | | 70.500 | | 70.500 |
| F 15 | | | | | | | | | | | | | | 570.700 | | 570.700 |
| F 16 | | | | | | | | 178.875 | | | | | | | | 178.875 |
| F 17 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E | | 893.244 | 399.850 | 1437.800 | 3956200 | 5065300 | 9817900 | 5839225 | 7972800 | 5258400 | 9747500 | 15912500 | 6218100 | 7450700 | 7437.100 | 100346619 |
| Ferrovie (Staz) | | 122.300 | | | | | | | | | | | | | | 122.300 |
| P 1 | 29.000 | 59.900 | | | | | | | | | | | | | | 88.900 |
| P 2 | | 264.300 | | | | | 28.100 | 30.875 | | | | | | | | 323.275 |
| P 3 | 23.400 | | | | | | | 1900350 | | | | | | | | 1.923.750 |
| P 4 | 115.400 | 99.300 | | | | | | 241.250 | | | | | | | | 455.950 |
| P 5 | | | | | | | | | | | | | | 197.100 | | 197.100 |
| P 6 | | | | | | | 368.700 | | | | | | | | | 368.700 |
| TOTALI | 2.412.625 | 1.987.144 | 734.650 | 1308400 | 4.021200 | 5698.100 | 1.230.800 | 10315375 | 8287.300 | 5421.300 | 9872500 | 15977.500 | 6403.100 | 9887.300 | 12309400 | 119866694 |

ALLEGATO I°

# ATTREZZATURE SCOLASTICHE PREVISTE NEL P.R.G.G.

| ZONA | SCUOLE MATERNE | | | | | | | SCUOLE DELL'OBBLIGO | | | | | | | | | | | SCUOLE SUPERIORI | | | | | | NOTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | SCUOLE ELEMENTARI | | | | | | SCUOLE MEDIE | | | | | | | | | | | |
| | | | | | POPOL. SERVITA | | | | | | POPOL. SERVITA | | | | | | POPOL. SERVITA | | | | | | POPOL. SERVITA | | |
| | Popolazione scolastica 1 | Aule complessive 2 | Totale area a disposizione - mq. 3 | Superficie per alunno 4 | Nella zona 5 | 6 | Extra zona 7 | Popolazione scolastica 8 | Aule complessive 9 | Totale area a disposizione - mq. 10 | Nella zona 11 | 12 | Extra zona 13 | Popolazione scolastica 14 | Aule complessive 15 | Totale area a disposizione - mq. 16 | Nella zona 17 | 18 | Extra zona 19 | Popolazione scolastica 20 | Aule complessive 21 | Totale area a disposizione - mq. 22 | Nelle zone 23 | 24 | Extra 25 | |
| $A_1$ | 52 | 2 | 800 | 15.2 | 1'000 | $B_1$ | 300 | 484 | 20 | 7'600 | 6'920 | / | / | 304 | 12 | 6'100 | 6'920 | / | / | | | | | | |
| | 260 | 11 | 3'968 | 15.7 | 5'000 | $B_2$ | 1'500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 96 | 4 | 1'620 | 16.0 | 1'220 | $B_3$ | 1'200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $B_1$ | 128 | 5 | 1600 | 13 | 3200 | / | / | 310 | 12 | 4500 | 3500 | $B_4$ | 900 | 193 | 8 | 3900 | 3500 | $B_4$ | 900 | | | | | | 300 abitanti si servono dell'asilo in $A_1$ - |
| $B_2$ | / | | / | / | / | / | / | 105 | 4 | 2052 | 1500 | / | / | 66 | 3 | 1728 | 1500 | / | / | | | | | | |
| $B_3$ | / | | / | / | / | / | / | 378 | 15 | 5848 | 1200 | $B_5$ | 3000 | 237 | 10 | 4982 | 1200 | $B_5$ | 3000 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $B_6$ | 1200 | | | | | $B_6$ | 1200 | | | | | | |
| $B_4$ | 204 | 8 | 2600 | 12 | 3500 | $B_5$ | 1600 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | |

# ATTREZZATURE SCOLASTICHE PREVISTE NEL P.R.G.G.

| ZONA | SCUOLE MATERNE | | | | | | | SCUOLE DELL'OBBLIGO | | | | | | | | | | | SCUOLE SUPERIORI | | | | | | NOTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | SCUOLE ELEMENTARI | | | | | | SCUOLE MEDIE | | | | | | | | | | | |
| | Popolazione scolastica 1 | Aule complessive 2 | Totale area a disposizione - mq. 3 | Superficie per alunno 4 | POPOL. SERVITA Nella zona 5 | 6 | Extra zona 7 | Popolazione scolastica 8 | Aule complessive 9 | Totale area a disposizione - mq. 10 | POPOL. SERVITA Nella zona 11 | 12 | Extra zona 13 | Popolazione scolastica 14 | Aule complessive 15 | Totale area a disposizione - mq. 16 | POPOL. SERVITA Nella zona 17 | 18 | Extra zona 19 | Popolazione scolastica 20 | Aule complessive 21 | Totale area a disposizione - mq. 22 | POPOL. SERVITA Nelle zone 23 | 24 | Extra 25 | |
| $B_5$ | 176 | 7 | 2200 | 13 | 4400 | / | / | 364 | 15 | 5300 | 2600 | $B_4$ | 2600 | 228 | 9 | 4400 | 2600 | $B_4$ | 2600 | | | | | | |
| $B_6$ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | |
| $B_7$ | 140 | 6 | 1800 | 12,2 | 3500 | / | / | 518 | 20 | 7060 | 4800 | $B_8$ | 2600 | 250 | 10 | 4596 | 4800 | $B_8$ | 900 | | | | | | |
| $B_8$ | 156 | 6 | 2000 | 12,2 | 2600 | $B_7$ | 1300 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | 1700 abitanti sono serviti per scuola media dalla $F_9$ |
| $B_9$ | 150 | 6 | 2660 | 17 | 2500 | $B_6$ | 1200 | 203 | 8 | 4000 | 2500 | $B_5$ | 400 | 127 | 5 | 3588 | 2500 | $B_5$ | 400 | | | | | | |
| $B_{10}$ | 112 | 5 | 1400 | 12,6 | 2800 | / | / | 196 | 8 | 2800 | 2800 | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | 2800 abitanti sono serviti per scuola media dalla $F_9$ |
| $B_{11}$ | 40 | 2 | 1200 | 30 | 1000 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | 1000 abitanti sono serviti per scuola elementare e scuola media da $F_9$ |

# ATTREZZATURE SCOLASTICHE PREVISTE NEL P.R.G.C.

| ZONA | SCUOLE MATERNE | | | | | | | SCUOLE DELL'OBBLIGO | | | | | | | | | | | | SCUOLE SUPERIORI | | | | | | NOTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | SCUOLE ELEMENTARI | | | | | | SCUOLE MEDIE | | | | | | | | | | | | |
| | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | SUPERFICIE PER ALUNNO | POPOL. SERVITA | | | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | POPOL. SERVITA | | | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | POPOL. SERVITA | | | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | POPOL. SERVITA | | | |
| | | | | | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | | | | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | | | | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | | | | NELLE ZONE | | EXTRA ZONE | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| $B_{12}$ | 80 | 3 | 1.000 | 12,4 | 2.000 | / | / | 679 | 23 | 9.400 | 4.000 | $C_4$ | 1.500 | 567 | 24 | 12.000 | 4.000 | $C_4$ | 1.500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{MG}$ | 900 | | | | | $C_5$ | 1.500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{RC}$ | 600 | | | | | $C_{SP}$ | 300 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{TP}$ | 300 | | | | | $C_{MG}$ | 1.500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $E_4$ | 1.400 | | | | | $C_{RC}$<br>$C_{TP}$ | 1.000<br>500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | $E_4$ | 3.700 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $B_{13}$ | 80 | 3 | 1.000 | 12,4 | 2.000 | / | / | 600 | 20 | 8.500 | 2.000 | $C_6$ | 3.600 | 485 | 19 | 7.500 | 2.000 | $C_6$ | 3.600 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{RO}$ | 600 | | | | | $C_{RO}$ | 1.000 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{SB}$ | 300 | | | | | $C_{SB}$ | 500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{RR}$ | 900 | | | | | $C_{RR}$ | 1.500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $E_5$ | 2.100 | | | | | $E_5$ | 3.500 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_1$ | 200 | 8 | 5.000 | 25 | 4.000 | $E_3$ | 1.000 | 202 | 8 | 8.720 | 4.000 | $E_3$ | 600 | 176 | 175 | 6.400 | 4.000 | / | / | | | | | | | 400 abitanti di $E_3$ sono serviti da $F_9$ |

# ATTREZZATURE SCOLASTICHE PREVISTE NEL P.R.G.G.

| ZONA | SCUOLE MATERNE | | | | | | | SCUOLE DELL'OBBLIGO | | | | | | | | | | | SCUOLE SUPERIORI | | | | | | NOTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | SCUOLE ELEMENTARI | | | | | | SCUOLE MEDIE | | | | | | | | | | | |
| | Popolazione scolastica 1 | Aule complessive 2 | Totale area a disposizione - mq. 3 | Superficie per alunno 4 | POPOL. SERVITA Nella zona 5 | 6 | Extra zona 7 | Popolazione scolastica 8 | Aule complessive 9 | Totale area a disposizione - mq. 10 | POPOL. SERVITA Nella zona 11 | 12 | Extra zona 13 | Popolazione scolastica 14 | Aule complessive 15 | Totale area a disposizione - mq. 16 | POPOL. SERVITA Nella zona 17 | 18 | Extra zona 19 | Popolazione scolastica 20 | Aule complessive 21 | Totale area a disposizione - mq. 22 | POPOL. SERVITA Nelle zone 23 | 24 | Extra 25 | |
| **$C_2$** | 120 | 5 | 3000 | 25 | 3000 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | | 6000 abitanti sono serviti da $F_9$ per Sc. elem. e Sc. media |
| | 120 | 5 | 3000 | 25 | 3000 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **$C_3$** | 220 | 9 | 5500 | 25 | 2500 | $F_{10}$ | 3000 | 385 | 16 | 10450 | 2500 | $F_{10}$ | 3000 | 242 | 10 | 8800 | 2500 | $F_{10}$ | 3000 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **$C_4$** | 92 | 4 | 1800 | 19,5 | / | $B_{12}$ | 2000 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | | |
| | | | | | / | $E_4$ | 300 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | | |
| | 60 | 3 | 1000 | 16,4 | 1500 | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **$C_5$** | 52 | 2 | 1350 | 25 | / | $E_4$ | 1300 | 217 | 5 | 5890 | 1500 | $E_4$ | 1300 | servita da $B_{12}$ | | | | | | | | | | | | |
| | 60 | 3 | 1750 | 29 | 1500 | / | / | | | | | $C_{SP}$ | 300 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **$C_6$** | 92 | 4 | 2280 | 24,7 | 1320 | $E_5$ | 960 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3600 abitanti sono serviti per scuola elementare e scuola media da $B_{13}$ |
| | 92 | 4 | 2280 | 24,7 | 2280 | / | / | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# ATTREZZATURE SCOLASTICHE PREVISTE NEL P.R.G.C.

| ZONA | SCUOLE MATERNE | | | | | | | SCUOLE DELL'OBBLIGO | | | | | | | | | | | | | SCUOLE SUPERIORI | | | | | | NOTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | SCUOLE ELEMENTARI | | | | | | SCUOLE MEDIE | | | | | | | | | | | | | |
| | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | SUPERFICIE PER ALUNNO | POPOL. SERVITA | | | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | POPOL. SERVITA | | | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | POPOL. SERVITA | | | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | POPOL. SERVITA | | | |
| | | | | | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | | | | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | | | | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | | | | NELLE ZONE | | EXTRA ZONE | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| $C_{SP}$ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_{MG}$ | 52 | 2 | 1.250 | 24 | 800 | $E_4$ | 500 | 56 | 2 | 2.300 | 400 | $E_4$ | 400 | servita da | | | $B_{12}$ | | | | | | | | | |
| | 72 | 3 | 2.300 | 32 | 700 | $E_4$ | 1.100 | 45 | 2 | 1.300 | 200 | $E_4$ | 400 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_{RC}$ | 68 | 3 | 1.700 | 25 | 1.300 | $E_4$ | 400 | 39 | 2 | 1.064 | 400 | $E_4$ | 160 | servita da | | | $B_{12}$ | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_{TP}$ | 25 | 1 | 600 | 24 | 500 | $E_4$ | 100 | 17 | 1 | 1.200 | 200 | $E_4$ | 40 | servita da | | | $B_{12}$ | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_{RO}$ | 80 | 3 | 2.000 | 25 | 1.000 | $E_5$ | 1.000 | 63 | 3 | 1.520 | 400 | $E_5$ | 500 | servita da | | | $B_{13}$ | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_{SB}$ | 60 | 3 | 1.500 | 25 | 500 | $E_5$ | 1.000 | 49 | 2 | 1.900 | 200 | $E_5$ | 500 | servita da | | | $B_{13}$ | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| $C_{RR}$ | 84 | 3 | 2.100 | 25 | 1.500 | $E_5$ | 600 | 70 | 3 | 1.640 | 600 | $E_5$ | 400 | servita da | | | $B_{13}$ | | | | | | | | | |

# ATTREZZATURE SCOLASTICHE PREVISTE NEL P.R.G.C.

| ZONA | SCUOLE MATERNE | | | | | | | SCUOLE DELL'OBBLIGO | | | | | | | | | | | SCUOLE SUPERIORI | | | | | | NOTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | SCUOLE ELEMENTARI | | | | | | SCUOLE MEDIE | | | | | | | | | | | |
| | | | | | POPOL. SERVITA | | | | | | POPOL. SERVITA | | | | | | POPOL. SERVITA | | | | | | POPOL. SERVITA | | |
| | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | SUPERFICIE PER ALUNNO | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | NELLA ZONA | | EXTRA ZONA | POPOLAZIONE SCOLASTICA | AULE COMPLESSIVE | TOTALE AREA A DISPOSIZIONE - mq. | NELLE ZONE | | EXTRA ZONE | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| $C_{PA}$ | 60 | 3 | 1.500 | 25 | 1.000 | $E_6$ | 500 | 42 | 2 | 1.140 | 400 | $E_6$ | 200 | servita da | | | $C_{CO}$ | | | | | | | | | |
| $C_{PG}$ | 80 | 3 | 2.000 | 25 | 1.000 | $E_6$ | 1.000 | 56 | 3 | 1.520 | 400 | $E_6$ | 400 | servita da | | | $C_{CO}$ | | | | | | | | | |
| $C_{CO}$ | 60 | 2 | 1.500 | 25 | 1.500 | / | / | 357 | 15 | 9.400 | 2.000 | $E_6$ | 1.900 | 286 | 12 | 12.000 | 2.000 | $E_6$ | 2.500 | | | | | | | |
| | 60 | 3 | 1.500 | 25 | 500 | $E_6$ | 1.000 | | | | | $C_{PA}$ | 600 | | | | | $C_{PA}$ | 1.000 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $C_{PG}$ | 600 | | | | | $C_{PG}$ | 1.000 | | | | | | | |
| $F_9$ | 40 | 2 | 1.000 | | / | $F_5$ | 1.000 | 1.190 | 49 | 17.100 | / | | 9.000 | 594 | 24 | 21.600 | / | / | 13.500 | | | | | | | Serve: $B_8$ - $B_{10}$ - $B_{11}$ - $C_2$ - $F_3$ - $F_5$ |
| SCUOLE SUPERIORI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4.130 | 140÷165 | 175.829 | 118.000 | | | Le scuole superiori sono in $A_1$-$B_4$-$B_6$-$F_4$-$F_8$-$F_9$ |

ALLEGATO 2^

ALLEGATO II°

## PREVISIONE DI MASSIMA DELLE SPESE PER LE SISTEMAZIONI GENERALI PREVISTE DAL PIANO

Com'è noto, la Legge 765, all'art.9 ha profondamente modificato l'art.30 Legge 17 agosto 1942 n.1150, disponendo la sostituzione del "piano finanziario" (previsto dall'articolo citato della vecchia legge) con una "relazione di previsione di massima delle spese occorrenti per l'acquisizione delle aree e per le sistemazioni generali necessarie per l'attuazione del piano".

Come la successiva Circolare Ministeriale del 28.10.1967 ha chiarito, tale relazione deve accompagnare i piani regolatori generali soltanto nel caso in cui il Comune intenda avvalersi della facoltà di cui all'art.18 della legge Urbanistica del 1942 (mentre è sempre richiesta a corredo dei piani particolareggiati).

In particolare, il Comune "non è più tenuto ad indicare i mezzi finanziari necessari per far fronte alla spesa; la previsione di spesa ha carattere programmatico e come tale è soggetta a revisioni ed aggiornamenti".

E' opportuno notare come l'intervenuta modificazione legislativa venga a corrispondere a quell'esigenza di flessibilità ripetutamente invocata e che ha profondamente caratterizzato l'impostazione del presente Piano, e a quelle difficoltà di previsione, già sottolineate al Capo 2°, che si manifestano soprattutto per i tipi di sviluppo più direttamente legati alle emergenze territoriali, regionali e nazionali.

L'analisi dei costi per la acquisizione delle aree e per la realizzazione delle infrastrutture e degli interventi necessari all'attuazione del P.R.G., è stata quindi limitata al complesso organico di operazioni che si riassume nella cosiddetta "fase di riorganizzazione" della città. Questa infatti non dipende da quelle dinamiche (non predeterminabili anche se assunte in via d'ipotesi dal Piano) che invece condizionano largamente le ulteriori fasi di sviluppo; ma risponde all'obiettivo di migliorare l'efficienza della città e di colmare le carenze ed i fabbisogni arretrati. In funzione di questo obiettivi, è quindi possibile fissare una meta temporale di riferimento per la realizzazione di tutto il complesso di interventi di riorganizzazione; e, conseguentemente, operare delle previsioni demografiche per l'indispensabile dimensionamento delle infrastrutture e delle attrezzature da prevedersi.

Dato il carattere di urgenza delle fondamentali operazioni di riassetto urbano (e, d'altra parte, l'impegno che esse comportano anche in ordine di tempo), è stato assun-

to come meta temporale il prossimo quinquennio: assumendo quindi, come data di riferimento (tenendo conto delle more per l'approvazione del Piano) il 1975.

L'aumento di popolazione presumibile a tale data, coerentemente con le premesse che caratterizzano la "fase di riorganizzazione", è stato valutato nell'ipotesi "minimale" di sviluppo già considerata per il dimensionamento del Piano (la quale dovrebbe comunque portare la popolazione di Cuneo al 1980-81, sui 65.000 abitanti): ciò comporta una previsione di circa 58 ÷ 60.000 abitanti al 1975.

(Eventuali aumenti superiori nel quinquennio considerato porrebbero naturalmente dei problemi di accelerazione delle operazioni di riassetto, e/o di complementari interventi secondo la strategia indicata nelle "ipotesi di ulteriore sviluppo", esemplificate, e specificata nelle norme di attuazione del Piano).

La distribuzione del previsto aumento di popolazione nelle diverse parti della città è stata operata in base alle seguenti ipotesi:

I- Nessun impianto di nuove zone residenziali (ciò infatti comporterebbe quegli interventi complementari previsti dalle norme d'attuazione - schede di zona).

2- Ulteriore diminuzione della popolazione residenziale nel Centro Storico, non più secondo il "trend" spontaneo, ma già attenuata dai previsti interventi.

3- Completamento, secondo i programmi già in corso, delle zone $B_{IO}$ e $B_{II}$.

4- Aumento di popolazione, nelle diverse zone, secondo i "trends" rilevati, ma nei limiti di saturazione fissati dal Piano.

Con riferimento all'andamento demografico riassunto nella tabella III.a l'incremento demografico complessivo è stato quindi articolato come segue:

| Zone | | pop.attuale | pop.1975 |
|---|---|---|---|
| Altopiano | $A_I$ | 6920 | 6000 |
| | $A_2$ | I520 | I000 |
| | $B_I$ | 3068 | 3500 |
| | $B_2$ | I504 | I500 |
| | $B_3$ | I023 | I000 |
| | $B_4$ | 2930 | 3000 |
| | $B_5$ | 55I9 | 5800 |
| | $B_6$ | 876 | I000 |
| | $B_7$ | 3369 | 4600 |
| | $B_8$ | I707 | 2000 |
| | $B_9$ | I952 | 2500 |
| | $B_{I0}$ | 785 | 2I00 |
| | $B_{II}$ | - | I000 |
| | $C_I$ | 2000 | 3500 |
| | $E_3$ | II50 | I000 |
| | | 34.328 | 39.500 |
| Frazioni di testa | $B_{I2}$ | 3000 | 4000 |
| | $B_{I3}$ | I500 | 2000 |
| | $C_{co}$ | 700 | I500 |
| | | 5200 | 7500 |
| | Nuclei frazion. | 2960 | 4500 |
| | $E_{4,5,6}$ | 8255 | 8500 |
| T o t a l e | | 50.743 | 60.000 |

Con riferimento alla suddetta ipotesi di ulteriore, limitato incremento demografico, è stata valutata la spesa probabile cegli interventi necessari. Per la determinazione dei costi unitari si sono utilizzate sia informazioni dirette analitiche (per es. sui valori dei terreni) sia valutazioni desunte da recenti realizzazioni pubbliche(per la viabilità) sia le valutazioni consuntive della G.E.S.C.A.L. ("Indagine sui costi di urbanizzazione nel 2° settennio INA-CASA") sia le tabelle approntate dall'Ufficio Tecnico LL.PP. della Città di Torino, sia dati raccolti dall'Ufficio Tecnico della Città di Cuneo (per le urbanizzazioni primarie) sia le valutazioni effettuate dall'I.R.E.S. per la determinazione dell'onere finanziario per fabbisogni insoddisfatti nelle diverse aree della regione (vedi Quaderno 20 della Bozza per il Piano Regionale). In particolare, per l'istruzione, dai dati I.R.E.S. (costi per allievo) arrotondati (poi utilizzati anche dal PIM),si è ricavata la seguente tabellina:

| | Asili e Scuole Mat. | Scuole elem. e Medie | Scuole Medie Superiori | Scuole Tecniche |
|---|---|---|---|---|
| Costo nuove aule | 20 milioni | 14 milioni | 22 milioni | 33 milioni |
| Costo aule da trasformare o adattare | 8 milioni | 5 milioni | - | - |

Ricordiamo inoltre che asili e Scuole private, anche se "idonei" in base alle indagini svolte (vedi Quaderno 2, appendice I^) non sono state considerate. Tutto ciò premesso, la previsione di spesa può essere così succintamente riepilogata (vedi tav.1-I) :

I - Interventi strutturali

I.I. Decentramento delle attrezzature mercatali

a) Arginatura del Gesso dal ponte stradale al limite Nord della zona ..... L.220.000.000

b) Nuovo scalo ferroviario : (compresa derivazione, rami per parcheggio, manovra e distribuzione, eventuale casello, peso, deposito locomotore, carro ponte, scambi) ..... L.200.000.000

c) Nuovo Foro Boario, Macello Mercato carni macellate, e Magazzini : in I° fase ..... L.300.000.000

d) Nuovo mercato ortofrutticolo, con celle frigorifere e magazzini, ecc.: in I° fase ..... L.200.000.000

e) Servizi (sala contrattazioni, impianti di comunicazione rapida, borsa, servizi bancari e commerciali di I^ necessità) ..... L.2[illegible]0.000.000

f) Sistemazioni viarie, parcheggi, percorsi interni, impianti tecnologici vari ..... L.[illegible]30.000.000

g) Spese di esproprio dell'area : per la I^ parte ..... L.I76.000.000

L.I.626.000.000

I.2. Formazione della viabilità primaria

- Tangenziale Nord-Est (dallo svincolo sulla S.S.23I presso i Ronchi fino al confine Est del Comune, compreso l'esproprio delle aree) con sezione definitiva di mt.2I ..... L.5.I75.000.000

- Tangenziale interna (dallo svincolo sulla tangenziale in testa al cuneo fino all'immissione sul Corso Francia oltre S.Rocco) compreso l'esproprio delle aree, con sezione definitiva a 12-31 mt. ..... L.2.340.000.000

I.3. Formazione e ristrutturazione della viabilità del 2° ordine

- Allargamento della strada per Borgo S.Dalmazzo (da 9 a 12 mt.)
- Svincolo a rotatoria oltre Ponte Gesso;
- Nuova strada per il mercato;
- Nuove strade;
- Svincolo a raso in testa al viadotto Soleri;
- Allargamenti della viabilità locale;

In Totale (in I° fase) L.2.220.000.000

I.4. Attrezzature e viabilità per le zone industriali

a) Scalo merci (compresi esproprii) L. 290.000.000
b) Assi industriali (sez.mt.19) e relativi svincoli (compresi espropri) ..... L. 400.000.000

c) Parcheggi e centri di servizio (compresi espropri) ..... L. 480.000.000

L.I.170.000.000

I.5. Attrezzatura parziale Stazione di interscambio :

(escluso l'esproprio dell'area Caserme, non valutabile in questa sede) con costruzione di un interrato destinato a parcheggio autoveicoli e stazione autolinee, di un 2° interrato per servizi, e delle prime strutture di superficie per servizi di interscambio e ricettivi ..... L. 920.000.000

I.6. Attrezzature e parcheggi della "zona di vertice":

(con parcheggi su due piani (per quasi 10.000 mq.) e sistemazioni esterne varie ..... L. 170.000.000

I.7. Nuovo Cimitero :

a) primi lotti ..... L. 190.000.000
b) accessi e piazzali ..... L. 110.000.000

L. 300.000.000

2 - Interventi di riassetto

2.I. Istruzione

a) poli di servizio delle frazioni di testa :

| | Asili | | Sc.dell'obbligo | | Totale |
|---|---|---|---|---|---|
| | n. | costo | n. | costo | |
| nuove aule | 6 | 120 | 58 | 812 | |
| aule da adatt. | 3 | 24 | 22 | 110 | |
| totale | | 144 | | 922 | 1066 |

Espropri ..... 120

L.I.186.000.000

b) Riassetto delle frazioni:

| | Asili | | Elem.(I°) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | n. | costo | n. | costo | Totale |
| Aule da adattare | 15 | 120 | 8 | 40 | 160 |

160 milioni

c) S.Rocco

| | Asili | | Sc.obbl. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | n. | costo | n. | costo | Tot. |
| Aule nuove | 4 | 80 | 13 | 182 | 262 |

Esproprii aree ..... 48 300 milioni

d) Zone compromesse (attrezz.in parte esistenti, più $F_9$)

| | Asili | | Sc.obbl. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | n. | costo | n. | costo | Tot. |
| Aule nuove | 24 | 480 | II | I54 | |
| Aule da adatt. | I0 | 80 | 92 | 460 | |
| | | 560 | | 6I4 | II74 |

Esproprii aree ..... 300

I.474 milioni

e) Istruzione superiore
(vedi programmi amministrativi) 2.000 milioni

T o t a l e 5.I20 milioni

2.2. Verde attrezzato (esclusi gli esproprii)

a) Parco Gesso
b) Parco della Resistenza
c) Parco in riva Gesso ($P_4$)
d) Attrezzature sportive e verdi-
del parco urbano (I° parte) _____

I.625 milioni

2.3. Sistemazione e attrezzature di interesse sociale e collettivo

a) Completamento dell'urbanizzazione delle frazioni .....650

b) Attrezzature complementari dei poli di servizio delle frazioni di testa..I50

c) Attrezzature e sistemazioni varie nelle zone compromesse (compresi i parcheggi di P.Europa e P.Boves) .....260

I.060 milioni

---

T O T A L E G E N E R A L E 2I.726 milioni

La suesposta previsione deve essere considerata alla luce delle seguenti osservazioni:

I) Le previsioni di spesa sono puramente indicative: in particolare i costi di acquisizione delle aree (non tutti inclusi) pur riferiti a quotazioni di mercato, sono puramente orientativi, a causa delle notevoli variazioni che potrebbero prodursi, in sede operativa, anche per effetto di eventuali nuove disposizioni in materia urbanistica. Inoltre l'elenco non è completo, ma si riferisce naturalmente solo agli interventi principali.

2) La serie di opere preventivate conclude nell'insieme e nella sua completezza un programma organico di interventi: tuttavia esso non soltanto non esclude, ma anzi presuppone, una articolazione di gradualità operative, che consentano di risolvere, a breve e brevissimo termine, problemi singoli di grande importanza ed urgenza. Ciò vale in particolare per lo spostamento del mercato, operazione non differibile che potrà proporsi secondo un programma graduale (puntando in un I° tempo, sul potenziamento dei collegamenti dell'oltre-Gesso con la città). In altri termini, sebbene tutte le opere considerate siano necessarie per assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di riorganizzazione urbana prefissato, tuttavia in un primo tempo è già possibile risolvere i problemi più urgenti senza coinvolgere l'impegnativo programma globale.

3) Come è facile notare, la previsione di spesa si riferisce a tutte le opere necessarie, senza distinguerne le rispettive competenze: infatti la maggior parte delle opere in elenco esorbita certamente dalla competenza comunale, coinvolgendo le responsabilità di altri Enti o dello Stato (così per esempio le opere di arginatura, di grande viabilità esterna, per l'istruzione, ecc.).

Sebbene ciò non consenta di misurare con precisione l'impegno finanziario che il programma comporta per l'Amministrazione Comunale, si è preferito evitare il riferimento puntuale alle leggi ed ai regolamenti che disciplinano le competenze dei diversi Enti in materia di pubblici interventi, in quanto suscettibile di ampie modificazioni in funzione delle previste riforme della finanza locale e in genere dei nuovi rapporti che potranno stabilirsi tra i diversi livelli di intervento pubblico.

Occorre anzi sottolineare come lo stesso avvio di quelle operazioni di riorganizzazione capaci di potenziare il ruolo di Cuneo nel contesto regionale, possa contribuire a proiettare i problemi locali nel più vasto quadro degli interventi a livello regionale e nazionale.

ALLEGATO 3^

| QUADRO COMPARATIVO DELLE ALTERNATIVE DI RILOCALIZZAZIONE DEL MERCATO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **A** | **B** | **C** | **D** |
| Riferimenti territoriali | Riferimento preminente all'arco della gravitazione per consumo (Est) | Posizione nodale, simmetricamente riferita all'hinterland di produzione e a quello di consumo. | Preminente riferimento al territorio Nord | Preminente riferimento al territorio Nord-Ovest |
| Riferimenti alla città | Immediata vicinanza al Centro Storico, distanza pedonale da Borgo S. Giuseppe. | Polo a se stante, ben collegato in tutte le direzioni. | Netta eccentricità rispetto alla città | Netta eccentricità rispetto alla città |
| Collegamenti | Collegamento diretto alla viabilità del 1° ordine; vicinanza allo scalo di staz. Gesso e facilità di derivazione di nuovo scalo | Collegamento diretto con la viabilità del 1° ordine, facilità di derivazione di nuovo scalo ferroviario. | Collegamento diretto con la viabilità del 1° ordine; possibilità di nuovo scalo ferroviario. | Collegamento indiretto con la viabilità di 1° ordine (salvo che con soluzione B di viabilità) possibilità di nuovo scalo. |
| Rapporti con le zone resodenziali | Coerenti con l'ipotesi di forti insediamenti oltre Gesso; compatibile con tutte le altre ipotesi | Coerente con l'ipotesi di forti sviluppi verso Nord, e comunque col potenziamento del polo di Madonna dell'Olmo | Assai segregato dal contesto residenziale (eccetto che nell'ipotesi di una estrema diluizione) | Separato dalla ferrovia rispetto agli sviluppi della testata di Madonna dell'Olmo. |
| Aspetti | Max. idoneità del sito, nel quadro di un riassetto dell'intera fascia | Difficoltà di controllo formale | Difficoltà di controllo degli effetti indotti | Difficoltà di controllo degli effetti indotti |

| QUADRO COMPARATIVO DELLE ALTERNATIVE DI RIASSETTO INDUSTRIALE | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **A** | **B** | **C** | **D** |
| Riferimenti territoriali | Debole capacità di polarizzazione per la frammentazione e l'impreciso riferimento alle strutture fondamentali di collegamento | Preminente riferimento alla direttrice TO-SV attraverso la saldatura col polo di Mondovì. | Max. capacità di polarizzazione per il diretto riferimento alla cerniera tra le direttrici Nord-Francia e Nord-Est | Riferimento diretto, al nodo tra le direttrici Nord-Francia e Nord-Est con ampio ventaglio di sviluppo |
| Preesistenze di rilievo | Massima coerenza con gli insediamenti esistenti, salvo la Michelin, che sarebbe isolata | I maggiori insediamenti (Celdit, Michelin, Vestebene) risultano marginali al polo di sviluppo: solo la Vetreria di Vernante coincide con esso. L'altopiano è comunque emarginato | Dei maggiori insediamenti, solo la Celdit risulta marginale (come anche l'altopiano): i maggiori sviluppi corrispondono alla localizzazione Michelin | Tutti gli insediamenti esistenti di rilievo (salvo sempre quelli dell'altopiano) sono compresi nel ventaglio di possibilità di sviluppo |
| Infrastrutture | Buone possibilità di efficaci infrastrutture, solo verso Saluzzo (nuovo scalo, asse di servizio, impianti). Collegamento indiretto alla viabilità del 1° ordine (salvo che con soluzione B - tangenziale esterna). | Diretto collegamento alla viabilità del 1° ordine, alla ferrovia (necessità di ripristino del collegamento diretto Staz. Gesso-Fossano). Possibilità di un anello di servizio industriale autonomo, con nuovo scalo - Facilità per acqua ed energia elettrica, difficoltà per fognature. | Diretto duplice collegamento alla viabilità del 1° ordine, alle ferrovie Nord ed Est. Facile formazione di asse industriale attrezzato con nuovo scalo: possibilità di notevoli gradualità. Facilità per l'acqua, energia elettrica, scarichi, nella zona di max. sviluppo (Nord). | Collegamenti diretti con viabilità del 1° ordine, con le ferrovie, viabilità di servizio, opportunità di acqua, energia elettrica, scarichi, più impegnativi che nella ipotesi "C", con minori possibilità di realizzazione graduale |
| Viabilità | Coerente sopratutto con ipotesi "B" di viabilità | Coerente con ipotesi "A" e "C" di viabilità; necessità in 1° fase del braccio Nord-Est e degli interventi sul collegamento S. Giuseppe - città | Coerente con tutte le ipotesi di viabilità: necessità in 1° fase del braccio verso Mondovì e dell'asta di penetrazione da Nord | Coerente sopratutto con l'ipotesi "B" di viabilità |
| Collegamenti con le residenze | Necessità di migliori collegamenti attraverso il Ponte Gesso e il Ponte Stura | Max. importanza della ristrutturazione del Ponte Gesso con svincoli per Borgo S. Giuseppe | Necessità in 1° fase della asta di penetrazione da Nord | Problemi di promiscuità di traffico sulle direttrici Saluzzo e Savigliano: necessità in 1° fase di migliori accessi in città da Nord |
| Aspetti paesistici | Max. difficoltà di controllo formale | Facilità di contenimento degli episodi a Nord: chiaro rapporto formale per le zone di sviluppo ad est | Facilità di circoscrivere gli sviluppi ad est; necessità di una chiusura formale di quelli a Nord | Max. difficoltà di controllo formale per il territorio Nord |

## QUADRO COMPARATIVO DELLE ALTERNATIVE DI GRANDE VIABILITA'

| | | A | B | C |
|---|---|---|---|---|
| Funzionalità Estrinseca | Rapporti con gli sviluppi urbani | Altopiano : ottima<br>Borgo S. Giuseppe: buona<br>Oltre Stura : ottima | Altopiano : ottima<br>Borgo S. Giuseppe: buona<br>Oltre Stura : buona (oltre alla ferrovia crea un'ulteriore barriera all'Esp.Res. | Altopiano : necessità di organizzare la accessibilità<br>Borgo S. Giuseppe: buona<br>Oltre Stura : difficoltà di collegamento diretto con la grande viabilità |
| | Rapporti con gli sviluppi industriali | Est : ottima<br>Ovest : ottima | Est : ottima<br>Ovest : ottima | Est : ottima<br>Ovest : ottima |
| | Rapporti con le grandi Attrezzature Mercatali | Mercato { Sol. a : discreta (difficoltà per vicinanza snodi)<br>Sol. b : ottima (vicino allo svincolo)<br>Sol.c,d: buona | Mercato { Sol. a : discreta<br>Sol. b : ottima<br>Sol.c,d: ottima (spazio per svincoli) | Mercato { Sol. a : discreta<br>Sol. b : ottima<br>Sol.c,d: buona |
| | Rapporti con gli sviluppi alternativi del Comprensorio | Buoni collegamenti con tutte le direzioni - Necessità riassetto strada Caraglio-Vignolo Borgo S. Dalmazzo - Seleziona traffico di attraversamento - | Buoni collegamenti con tutte le direzioni- Necessità riassetto strada Caraglio-Vignolo-Borgo S. Dalmazzo - Seleziona traffico di attraversamento - | Buoni collegamenti con tutte le direzioni - Necessità riassetto strada Caraglio-Vignolo-Borgo S. Dalmazzo - Non seleziona penetrazione e attraversam. - Unica soluzione che risolve innesto da Mondovì a Borgo (flusso secondario) - |
| Funzionalità Intrinseca | Accessibilità alla Città (altopiano) | Ottima per Centro Storico, altopiano a Sud e a tutte le possibili zone di espansione | Ottima per Centro storico e altopiano a Sud, ma insufficiente il collegamento con Ponte Soleri - | Accesso obbligato, non preselezionabile - |
| | Collegamenti con la viabilità locale | Ottima in tutte le direzioni e sufficiente per Magliano-Carrù-Chiusa Pesio - | Ottima in tutte le direzioni e sufficiente per Magliano-Carrù-Chiusa Pesio - | Difficoltà di collegamenti diretti - |
| | Collegamenti di interscambio fra le altre direzioni (Savigliano, Dronero, Saluzzo, Boves, Castelletto Stura) - | Possibili attraverso la viabilità secondaria | Possibili attraverso la viabilità primaria (NORD-OVEST) e secondaria (EST) | Possibili attraverso la viabilità secondaria |
| Aspetti Paesistici | Inserimento nella geografia generale del territorio | Aderenza costante col terreno - Attraversamento fluido del greto Stura - Tracciato parallelo a una linea di frattura del paesaggio - | Non vi sono problemi paesaggistici salvo nel tratto del viadotto posto in posizione di rottura del lato Stura - | Aderenza del tracciato con la linea del lungo Stura - Attraversamento fluido - |
| | Compromissioni del paesaggio dovute all'inserimento delle strade | Impalcato a monte della Madonna della Ripa - | Grande viadotto attraverso vallone Stura- | Viadotto in corrispondenza di Via XXIV Maggio e imbocco ponte Soleri - |
| | Valorizzazioni del paesaggio dovute all'inserimento della strada | Sistemazione generale della riva Stura sul lato opposto alla Città - | | Rivalutazione della riva Stura a valle del C.S. |
| | Fruibilità del paesaggio nelle percorrenze | Continua nella visione generale della Città- | Visibilità della città e del greto solo dal viadotto sullo Stura | Visibilità saltuaria sul greto -<br>Aderenza alla città senza visuale complessiva - |
| | Problemi particolari | | | Compromissione di zone verdi e sportive sul Corso Monviso - |
| Aspetti tecnici e costi | Costi di costruzione ed espropri strutture 1° ordine | 9,5 ÷ 10,7 miliardi (con e senza viadotto alto sullo Stura) | 9,9 ÷ 12,5 miliardi | |
| | N° svincoli a dislivello completi | n° 8 | n° 8 | (n° 13) |
| | N° nodi a semplice sottopasso o sovrapasso | n° 8 | n° 15 | n° 7 |
| | Facilità di esproprio dei terreni | Arco tangenziale panoramico coincidente con barriera naturale (ciglio Stura)-Fascia già vincolata da P.R.G. vigente - Facilità di esproprio anche verso Mondovì - | Arco tangeziale esterno su fascia non vincolata ma di scarso valore attuale - Idem Sol.A verso Mondovì - Ramo discendente verso Stura e Gesso in zona vincolata (Riva Stura) | Arco tangenziale interno su fascia di alto valore urbano - (Parte vincolata-Parte non- Parte FF.SS.) Idem A - B verso Mondovì - |
| | Lunghezza viadotti principali | 1160 ÷ 1410 (a seconda che vi sia o non viadotto alto sullo Stura) | 1700 ÷ 4420 (con e senza viadotto alto sullo Stura e impalcato a Madonna Olmo)- | Il raffronto non è possibili per le caratteristiche della tangenziale interna - |

Analisi sommaria dei costi per le alternative di tracciato della tangenziale Nord-sud oltre Stura.

Per consentire il raffronto dei costi tra le diverse alternative, l'analisi riguarda, per tutti i tracciati, lo sviluppo dal medesimo punto di partenza (lo svincolo a Nord per le zone industriali, tra Madonna dell'Olmo e i Ronchi) al medesimo punto di arrivo (il confine del Comune a sud). Per il raffronto si è tenuto altresì conto del maggior sviluppo che assumerebbe il braccio verso Mondovì nella soluzione "B" (tangenziale "esterna") rispetto alla "A"; nonchè del leggero aggravio di costi d'esproprio che si incontrerebbe, con la soluzione "A", in corrispondenza dell'arco da Madonna dell'Olmo al viadotto Soleri. Per entrambi i tracciati (A e B) si presentano diverse possibilità di ulteriore variante, di cui la principale riguarda l'attraversamento con viadotto alto (tipo viadotto Soleri) dello Stura; tipo di attraversamento particolarmente opportuno con la soluzione "B".

A - Soluzione "panoramica"

| | | | |
|---|---|---|---|
| I - | Tratto dalla partenza fino allo svincolo per Mondovì (parte a piano campagna, parte a ½ costa, con svincolo ellittico per 3 strade) ..... | 984 | milioni |
| 2 - | Tratto in impalcato attorno a Madonna dell'Olmo, con attraversamento della ferrovia e della provinciale verso il Ponte Vecchio ..... | 650 | " |
| 3 - | Tratto a piano di campagna sul ciglio da Madonna dell'Olmo al viadotto Soleri ... | 300 | " |
| 4 - | Tratto (parte in impalcato) con svincolo a rotatoria in testa al viadotto Soleri.. | 900 | " |
| 5 - | Tratto a piano di campagna sul ciglio .... | 65 | " |
| 6 - | Tratto a ½ costa lungo la riva .....2I5 | | " |
| 7 | Tratto in rilevato sul Greto Stura (con due sottopassi) ..... | 385 | " |
| 8 - | Viadotto sullo Stura (h.mt.I5) ..... | 360 | " |
| 9 - | Tratto in rilevato sul greto Stura ..... | 55 | " |
| I0 - | Tratto lungo la riva (di ½ costa) ..... | 200 | " |
| II - | Svincolo sull'altopiano ..... | 300 | " |
| I2 - | Tratto a piano di campagna sull'altopiano | 405 | " |
| | | 4.8I9 | " |
| I3 - | Aggravio per espropri terreni ..... | 200 | " |
| | | 5.0I9 | " |

B - Soluzione "esterna"

$B_I$ - (soluzione con sovrapassi sulle ferrovie a Nord di Madonna dell'Olmo)

| | | |
|---|---|---|
| I - Tratto dalla partenza fino oltre la strada statale per Torino (compreso svincolo per Mondovì, sovrapasso della ferrovia e sovrapasso della statale) ..... | I.400 | milioni |
| 2 - Tratto a piano di campagna e sovrapasso della strada e della ferrovia per Saluzzo ..... | 3I6 | " |
| 3 - Tratto a piano di campagna fino oltre la strada per Vignolo (compreso cavalcavia per provinciale di Saluzzo, comunale, prov.le per Passatore, statale per Caraglio e strada per Vignolo) ..... | I.2I0 | " |
| 4 - Tratto a piano campagna sul ciglio Stura ..... | 66 | " |
| 5-Tratto di discesa lungo la riva (a ½ costa) ..... | 296 | " |
| 6 - Viadotto sullo Stura (h.mt.I5) ..... | 360 | " |
| 7 - Tratto (parte in rilevato, parte a piano campagna, con muri di sostegno per la ½ costa) lungo la riva ..... | 376 | " |
| 8 - Svincolo sull'altopiano ..... | 300 | " |
| 9 - Tratto a piano campagna fino al confine sud ..... | 352 | " |
| | 4.676 | " |
| IO - Maggior lunghezza del braccio per Mondovì (parte a piano campagna, parte a ½ costa) ..... | 760 | " |
| | 5.436 | " |

$B_2$ - (Soluzione uguale alla precedente, ma con viadotto alto sullo Stura)

| | | |
|---|---|---|
| I.2.3. - Tratti uguali a $B_I$ ..... | 2.926 | " |
| 4 - Viadotto alto sullo Stura ..... | I.800 | " |
| 5 - Tratto di raccordo, con svincolo sull'altopiano ..... | 420 | " |
| 6 - Tratto a piano di campagna (con I cavalcavia) ..... | 460 | " |

| | | |
|---|---|---|
| 7 - Tratto a piano di campagna fino al confine ..... | 240 | milioni |
| | 5.846 | " |
| 8 - Maggior lunghezza del braccio per Mondovì ..... | 760 | " |
| | 6.606 | " |

$B_3$ - (soluzione uguale a $B_2$, ma con unico impalcato per i sovrapassi degli attraversamenti ferroviari e viari a Nord-Ovest di Madonna dell'Olmo)

| | | |
|---|---|---|
| I.2. - Tratto in unico impalcato dalla partenza fino alla strada per Vignolo ..... | 3.500 | " |
| 3 - Tratto a piano di campagna (con 3 cavalcavia) ..... | 852 | " |
| 4.5.6.7. - Tratti uguali alla sol.$B_2$.... | 2.920 | " |
| | 7.272 | " |
| 8 - Maggior lunghezza del braccio per Mondovì ..... | 760 | " |
| TOTALE | 8.032 | " |

Come si vede, la soluzione "panoramica" (A) appare leggermente meno costosa, in linea di massima, con un costo di circa 5 miliardi, contro quello, di circa 5,4 miliardi, della soluzione in "tangenziale esterna" (B) . La formazione di un viadotto alto, che scavalcasse lo Stura senza abbassarsi, comporterebbe, per entrambe le soluzioni, un maggior onere di circa 1,4 miliardi.

ALLEGATO 4°

ALLEGATO IV°

## PROGRAMMI DELLE INDAGINI (Settembre 1967)

### I) INDAGINI SULL'AGRICOLTURA

Enti collaboranti : I) Federazione Provinciale Coltivatori Diretti
2) Camera di Commercio (Consorzi di Bonifica Montana)

Problemi :

a) situazione e sviluppi dell'occupazione (esodo agricolo e industriale)
b) situazione e sviluppi produttivi (trasformazioni sociali, di reddito, ecc.)
c) situazione e sviluppi auspicabili e prevedibili dei servizi: C1 - Strade
C2 - Irrigazione ed assetti idrogeologici
C3 - Centri di raccolta
C4 - Commercio e mercati generali
C5 - Trasporti pubblici

### 2) INDAGINI SULL'INDUSTRIA

Enti collaboranti : I) Unione Industriali
2) Associazione Artigiani
3) Comune (Ufficio Statistica)

Problemi :

a) situazione e sviluppi dell'occupazione nel settore
b) fattori di localizzazione e consistenza produttiva
c) evoluzioni strutturali e modificazioni produttive e dell'occupazione
d) situazione e dinamica della distribuzione sul territorio delle industrie e degli addetti e prospettive di ampliamento degli impianti
e) rapporti di mobilità esterna ed interna; moti pendolari tra luoghi di lavoro e residenza
f) rete dei servizi e delle infrastrutture :
f1 - strade
f2 - Trasporti Pubblici
f3 - scali merci e dogana
f4 - servizi tecnologici, scarichi ed inquinamenti atmosferici

## 3) INDAGINE SULLE ATTIVITA' TERZIARIE

### 3-A) Attività amministrative, del credito e delle assicurazioni -

Enti collaboranti : ENPAS, INADEL, BANCA D'ITALIA , PROVINCIA, COMUNE, ecc.

Problemi :

a) funzione attuale e futura del centro amministrativo del capoluogo
b) distribuzione spaziale degli Uffici Pubblici e relazioni funzionali con le altre attività
c) addetti e rapporti di lavoro, consistenza degli impianti
d) funzionalità e capacità attrattive degli Uffici del Centro sul Territorio.

### 3-B) Attività e risorse turistiche -

Enti collaboranti : E.P.T., Associazione Albergatori, Provincia, C.O.N.I.

Problemi :

a) attrezzature ricettive: consistenza, qualità e distribuzione sul territorio
b) addetti (fluttuazione e movimenti) alle attività turistiche
c) attrezzature e impianti di attrazione turistica (sportive, di svago, di spettacolo, di cura) esistenti ed in programma (zona termale)
d) risorse naturali e preesistenze di interesse turistico (strade ex-militari, patrimonio storico-artistico, vocazioni naturali, gastronomia, ecc.)
e) funzionalità dei centri e località turistiche (gravitazione e movimento turistico)
f) funzione e prospettive delle attrezzature turistiche del capoluogo
g) possibilità e prospettive di integrazioni e sostituzioni delle attività turistiche a quelle agricole.

### 3-C) Attività commerciali ed ausiliarie -

Enti di cui è richiesta la collaborazione :
Associazione Commercianti, Camera di Commercio.

Problemi :

a) distribuzione dei vari tipi di servizi commerciali nella città
b) concentrazione, strutture, dinamica dei vari tipi di servizi
c) rapporti funzionali tra i vari tipi di servizi e caratteristiche strutturali delle aziende (addetti ecc.). Situazione e dinamica
d) livello e portata dei servizi commerciali della città e delle frazioni in rapporto alla popolazione ed alla distribuzione spaziale. Grado di integrazione con le altre funzioni urbane
e) livello qualitativo dei servizi offerti e delle attrezzature esistenti
f) funzione delle concentrazioni commerciali lungo gli assi principali e nel C.S. in rapporto al territorio gravitante sulla città
g) prospettive di sviluppo delle attuali concentrazioni commerciali e degli altri poli connessi con i prevedibili sviluppi urbani.

## 4) INDAGINE SUI SERVIZI URBANI

### 4-A) Attrezzature scolastiche, per l'istruzione e la cultura -

Enti collaboranti : Comune (Assessorato all'Istruzione), Provincia, Provveditorato agli Studi

Problemi:

a) distribuzione e consistenza per i vari gradi delle attrezzature scolastiche nella città e nelle frazioni
b) funzionalità e grado di utilizzazione delle attrezzature esistenti
c) rapporti funzionali con la popolazione servita, raggi di influenza, movimenti degli studenti (trasporti pubblici e servizi relativi)
d) prospettive di sviluppo delle scuole in rapporto agli sviluppi urbani
e) prospettive di sviluppo delle scuole in rapporto alla funzione comprensoriale o provinciale del capoluogo.

-B) Attrezzature Ospedaliere ed assistenziali -

Enti collaboranti : I) Amministrazione Provinciale
2) Ospedale Civile S.Croce
3) Curia Vescovile
4) E.C.A.
5) INAM - INPS - INAIL - INADEL-ENPAS
6) Mutua Coltivatori Diretti

Problemi :

a) distribuzione e consistenza delle attrezzature esistenti dei vari tipi e dei vari livelli
b) efficienza, qualità e funzionalità delle attrezzature esistenti
c) funzione delle attrezzature esistenti nei confronti del territorio. Carenze e fabbisogni
d) problemi e prospettive di sviluppo, di decentramento e di spostamenti.

4-C) Chiese ed attrezzature religiose -

Enti collaboranti : Diocesi - Comune

Problemi :

a) distribuzione e consistenza delle attrezzature esistenti
b) qualità, funzionalità e grado di utilizzazione
c) attrezzature complementari e rapporti di integrazione con le attrezzature esistenti
d) carenze e fabbisogni e prospettive di sviluppo in funzione dei nuovi sviluppi urbani e delle necessità di una moderna assistenza religiosa.

4-D) Attrezzature per lo sport e lo spettacolo -

Enti collaboranti : C.O.N.I. - E.P.T. - Comune

Problemi generali :

a) distribuzione, consistenza, qualità ed efficienza delle attrezzature esistenti, grado di utilizzazione e di integrazione con gli altri servizi urbani (in particolare: scolastici)
b) funzione attuale e futura degli impianti del capoluogo per il territorio. Carenze e previsioni di sviluppo.

Problemi particolari:

c) parco della Gioventù sul greto del Gesso.

4-E) Attrezzature di mercato, docks, ecc. -

Enti collaboranti : Mercato Civico - Assess. all'Annona - Camera di Commercio

Problemi : (oltre a quelli delle attrezzature commerciali)

a) determinazione della funzione territoriale (attuale e futura), aree di gravitazione ecc.
b) rapporto con le altre funzioni urbane: integrazione con le altre attrezzature commerciali e ricettive, rapporti con le zone industriali, gli scali, i servizi, ecc.
c) problemi specifici di ubicazione e di sviluppo.

4-F) Servizi tecnologici -

La configurazione delle indagini relative è strettamente connessa con le indicazioni che verranno esposte alla Conferenza dei Servizi. Attesa la collaborazione degli Enti in sede di Conferenza dei Servizi.

5) INDAGINE SUL TRAFFICO, VIABILITA' E TRASPORTI PUBBLICI

Enti collaboranti: 1) Comune (Ass.LL.PP.)
2) Provincia (Ass.LL.PP.)
3) A.N.A.S. - FF.SS.
4) Ispettorato alla Motorizzazione Civile
5) Automobile Club

Problemi :

a) intensità del traffico in entrata e in uscita dalla città (variazioni orarie, distribuzione ecc.) punte orarie e settimanali
b) distribuzione dei flussi in entrata nella città
c) flussi di attraversamento con o senza soste in città
d) moti pendolari e non, di gravitazione sulla città, variazioni orarie e giornaliere; gravitazioni determinate dalle importanti funzioni urbane (soprattutto il mercato)

e) soste in città: nelle varie parti, nelle varie ore e nei vari giorni; motivazioni
f) provenienza e distribuzione dei flussi di gravitazione e di attraversamento, nonchè delle soste
g) stato, funzionalità, efficienza della rete stradale
h) stato, funzionalità, efficienza del trasporto pubblico.

6) INDAGINI DI GEOGRAFIA FISICA

Enti collaboranti : Comune - Provincia - Camera di Commercio

Problemi :

a) difesa del suolo e interventi nei dissesti idrogeologici
b) organizzazione dei sistemi irrigui anche in funzione delle modificazioni culturali, disciplina delle acque e degli scarichi ecc.
c) uso generale del suolo per le varie attività e servizi anche in funzione alle possibili verifiche econometriche delle varie ipotesi di sviluppo residenziale ed industriale
d) consistenza e funzionalità del verde e problemi di recupero, sviluppo e riqualificazione delle rive della città.

7) INDAGINI SULLE RESIDENZE

7-A) Centro storico -

Enti collaboranti : Comune (Ufficio Statistica) - Società di Studi Storici

Problemi :

a) distribuzione e consistenza degli edifici residenziali e pluriuso (planivolumetria, ecc.)
b) destinazione residenziale nei singoli edifici
c) stato e consistenza fisica degli edifici
d) stato e condizioni di stabilità degli edifici.

7-B) Resto della città e frazioni -

Enti collaboranti : Comune (Ufficio Statistica e Ufficio Tecnico)

Problemi :

a) distribuzione e consistenza della cubatura residenziale e mista (a livello di edifici e isolati)
b) grado di destinazione residenziale ( a livello di isolato o di sezione statistiche)
c) raggruppamenti omogenei per affinità tipologiche
d) caratteristiche tipologiche e indici tipici delle zone di espansione.

8) INDAGINI E STUDI SOCIO-ECONOMICI

Enti interessati : Comune - Provincia - Camera di Commercio

Le indagini, la cui utilità generale è stata sottolineata in sede di Conferenza dei Servizi, rappresentano un indispensabile apporto, come abbiamo visto, per le altre indagini e precisamente :

1 a - 1 b - 2 a, b, c - 3A a - 3B f, g - 3C f, g - 4A d, e - 4B d - 4C d - 4D b - 4E

Esso inoltre potrà fornire un valido inquadramento ai più limitati rilievi socio-economici che potranno svolgersi sul Centro Storico (a cura dell'Ufficio Studi, di concerto con l'Ufficio Statistica del Comune) e nelle frazioni (a cura dell'Ass. Coltivatori Diretti).

9) INDAGINI E STUDI SUL CENTRO STORICO E SUL PAESAGGIO

Come parte integrante degli studi per il nuovo Piano Regolatore, esse saranno di competenza esclusiva dell'Ufficio Studi, senza oneri speciali. Riguarderanno principalmente:

A - studio storico-urbanistico introduttivo
B - analisi filologica del tessuto esistente
C - censimento qualitativo degli edifici e dell'ambiente urbano
D - analisi morfologica dell'ambiente esterno
E - principali emergenze visive del paesaggio; coni visuali e virtualità paesistiche; assi maggiori e minori di fruizione visiva del paesaggio urbano ed esterno.