

11/5/104

COMUNE DI CUNEO  
PIANO REGOLATORE E  
DI AMPLIAMENTO

DOTT. ARCH. IGNAZIO GUIDI - ROMA

ALLEGATO A  
RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1

CONDIZIONI TOPOGRAFICHE, GEOLOGICHE  
E CLIMATOLOGICHE DEL LUOGO

L'UBICAZIONE -

Situata ai confini occidentali dell'Italia, fra i gradi 44°,23' di latitudine e 4°,57' di longitudine, al centro dell'immenso anfiteatro montuoso compreso fra le creste rocciose del Monviso e il colle di Cadibona, Cuneo si eleva a 542 metri s.l.m. sopra un pianoro dalla cui forma caratteristica trasce il nome la città e lungo il quale scorrono il fiume Stura a ponente e il torrente Gesso a levante.

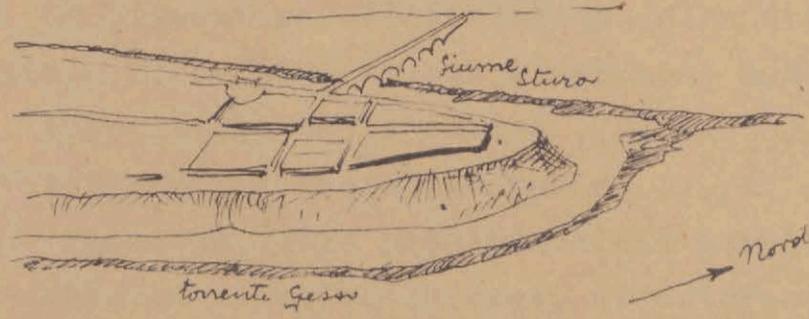
La provincia della quale Cuneo è il capluogo e che si trova oggi al primo posto per la sua estensione fra le altre provincie d'Italia, è costituita di 205 comuni con 617.770 abitanti, distribuiti su di una superficie complessiva di 7434,87 Kmq., con una densità di 83,1 abitanti per Kmq.

Essa è importante mercato dei bozzoli, importantissimo delle castagne. In questa produzione, per la quale il Piemonte è solo superato dalla Toscana, la provincia di Cuneo concorre con una superficie coltivata di 53.200 ettari, producendo annualmente una media superiore di 550.000 quintali, dei quali ben 200.000, vengono esportati superando con essi il quantitativo totale annuo di esportazione italiana di altra frutta secca e fresca.-

La posizione e la varietà della regione ove ben dodici valli si aprono a raggiera nell'anfiteatro montuoso della provincia, tutte percorse da belle e comode strade automobilistiche e la vicinanza di luoghi di soggiorno di fama internazionale che, unitamente alle risorse agricole del luogo, fanno di Cuneo un centro turistico e agricolo di primaria importanza, contribuirono principalmente allo sviluppo sempre crescente della città.

IL CLIMA -

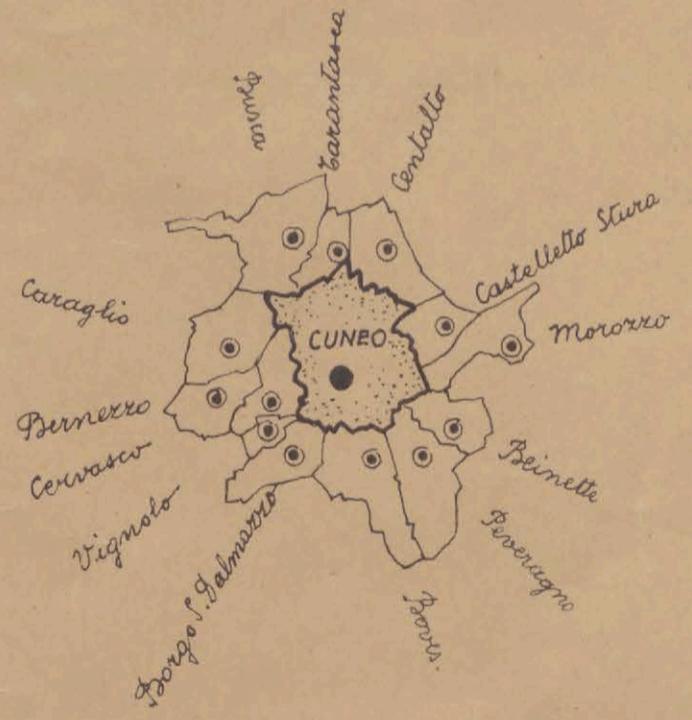
Come risulta dai dati raccolti dal locale Osservatorio meteorologico, il clima della città è da considerarsi buono specie nel periodo tra maggio e novembre; e se gli inverni, non eccessivamente rigidi, si prolungano un po' più che altrove, se ne ha in compenso la mancanza, quasi assoluta di umidità e il fenomeno della nebbia è rarissimo e di breve durata.



Il "cuneo" tra lo Stura e il Gesso.



La provincia di Cuneo rispetto alle provincie limitrofe.



Il Comune di Cuneo rispetto ai Comuni vicini.

L'atmosfera cristallina, propria dei luoghi di montagna, è, per la maggior parte delle giornate di ogni stagione, preziosa particolarità della città. Inoltre, la sua posizione su di un terreno elevato, bene ventilato dalle correnti d'aria determinate dalle vallate circostanti e la profondità della falda acqua sotterranea, contribuiscono ancor di più alla salubrità del luogo.

La situazione climatologica della città, secondo le medie dell'ultimo ventennio 1920-1940, si può riassumere come segue:

temperatura media estiva .....	20,7°
temperatura media invernale .....	2,7°
frequenza delle precipitazioni durante l'anno .....	109 g.
umidità relativa in cent. di saturazione.....	60
stato del cielo nei 365 giorni dell'anno:	
sereno .....	107 g.
misto .....	220 g.
coperto.....	38 g.
nebulosità media in decimi di cielo coperto .....	4,6
precipitazioni nei 365 giorni dell'anno:	
senza precipitazioni.....	256 g.
pioggia .....	88 g.
grandine .....	3 g.
neve .....	18 g.
altezza dell'acqua caduta durante l'anno:	
pioggia-neve .....	1070 mm.
grandine fusa .....	105 mm.
totale .....	1175 mm.



ORIGINE E SVILUPPO DELL' ABITATO  
E SUOI PIANI REGOLATORI

L'ORIGINE DELLA CITTA' -

Fondata nel XII° secolo da un gruppo di ribelli all'oppressione feudale, colà convenuti, presso una cappella dedicata alla Madonna del Bosco sorse il primo nucleo di case, cinto da alte mura, con vie non perfettamente diritte, con frequenti sporgenze e rientranze a scopo di difesa.

Appena sorta ebbe inizio il suo destino guerriero; assalita e distrutta, immediatamente risorse e continuò ad essere teatro di lotta fra i feudatari vicini.

Rifugio dei lombardi dopo la distruzione di Milano ordinata dal Barbarossa, la sua popolazione fu sempre in continuo aumento.

Passata a Carlo d'Angiò e successivamente ai Savoia con Amedeo VI°, continuò ad ingrandirsi e a palesare sempre più la sua importanza quale baluardo del Piemonte.

Emanuele Filiberto, per i suoi particolari meriti guerreschi e per la sua eroica e tenace difesa contro i francesi, le assegnava il titolo di "città" con suo diploma dato in Bruxelles il 13 gennaio 1559.

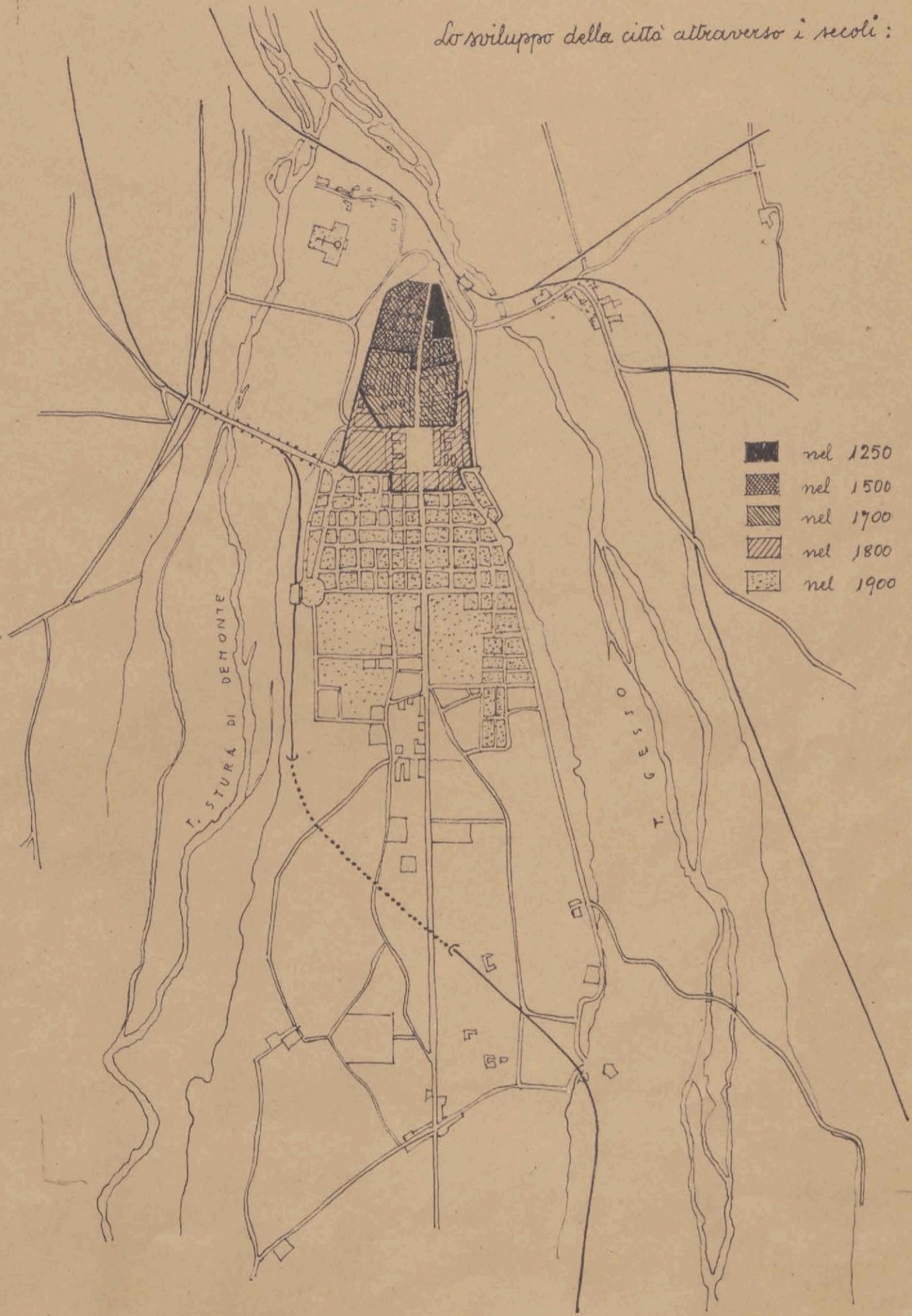
Aumentata ancor di più la sua importanza, ma racchiusa sempre entro una solida cinta di mura e di terrapieni, quando ebbe bisogno di provvedere ad altre abitazioni, non potendo, per le condizioni dei tempi, abbandonare i suoi sicuri baluardi, dovette cercare spazio non all'esterno ma entro se stessa e così sorsero nuovi fabbricati nei cortili dei suoi palazzi e nuovi corpi di fabbrica addossati a quelli già esistenti, occupando ogni più piccola zona di terreno utilizzabile. Persino ai due lati del "largo" centrale della città, attuale via Roma, antica via maestra, sui quali si allineavano i fabbricati secondo la facciata interna degli attuali portici, furono costruite in un primo tempo ampie tettoie per la sosta degli abitanti, per i mercati e per il ricovero degli animali; in un secondo tempo si elevarono altri corpi di fabbrica addossati alle case, e in sopraelevazione ai portici, riducendo ancora il poco spazio disponibile.

Cuneo intanto era sempre chiamata a dimostrare le sue virtù guerriere (in poco più di due secoli essa fu assediata ben sette volte) fino a che la battaglia di Marengo decideva le sue sorti ed i suoi destini: il decreto del 4 luglio 1800 del Primo Console ordinava lo smantellamento delle sue mura e la distruzione delle sue opere di difesa. Cuneo, cessando di essere una fortezza, ebbe finalmente un più ampio respiro e, dapprima lentamente poi con moto quasi febbrile, la città cominciò ad estendersi.-

c)

A

Lo sviluppo della città attraverso i secoli:



- nel 1250
- nel 1500
- nel 1700
- nel 1800
- nel 1900

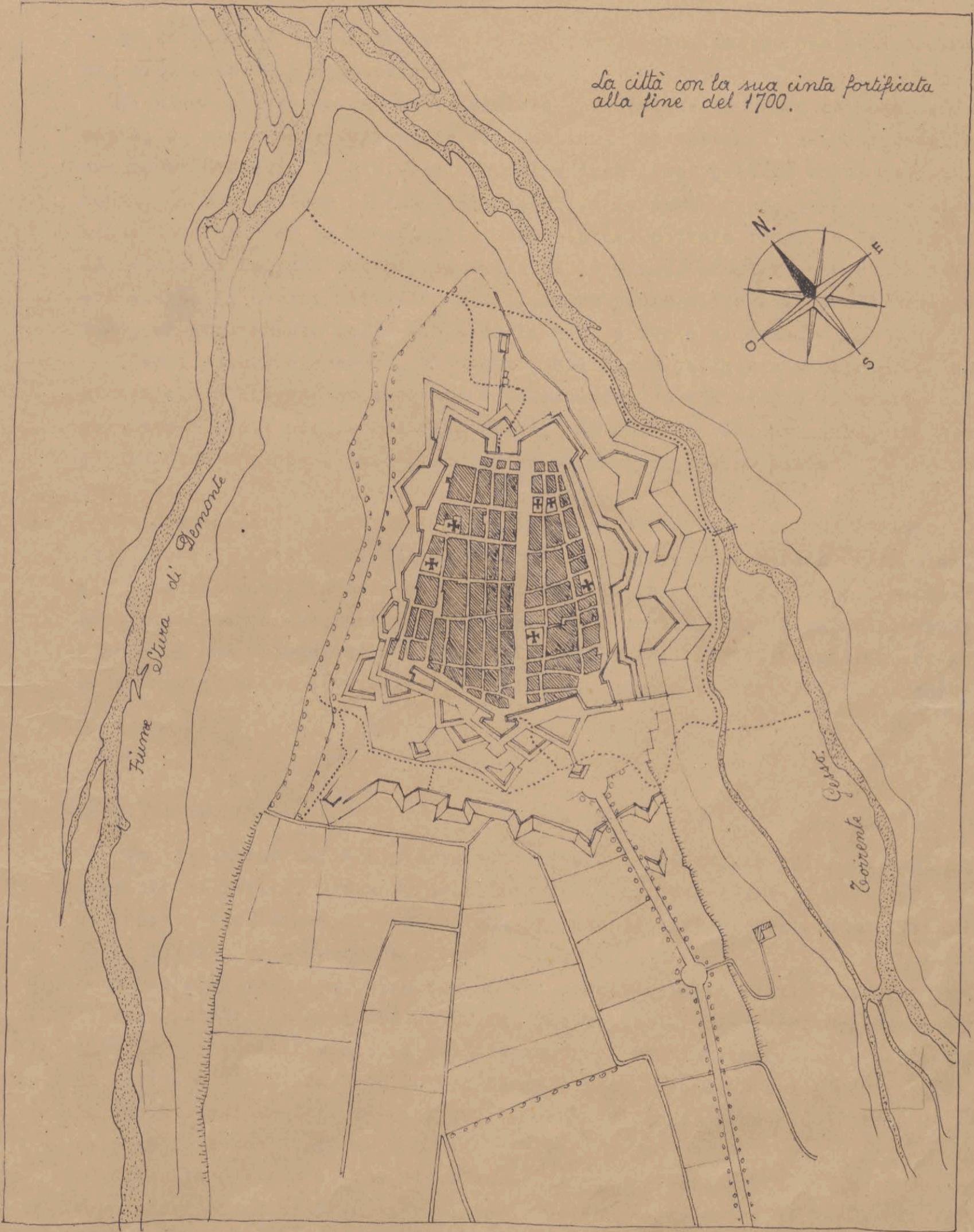
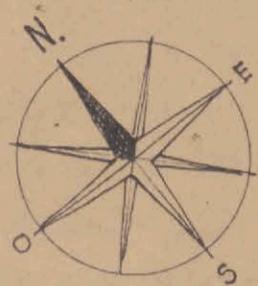
da fare

d)

5

pag 4

La città con la sua cinta fortificata  
alla fine del 1700.



da fare

## IL PIANO REGOLATORE DI NAPOLEONE -

E' di quest'epoca il suo primo piano regolatore, inteso con criteri moderni, predisposto da Napoleone nel 1802.

Il piano prevedeva la sistemazione a giardino della punta estrema della città, occupata originariamente dai bastioni sovrastanti la confluenza dei due corsi d'acqua, la sistemazione delle fronti dei palazzi su di essa prospicienti, la costruzione di due viali alberati lungo le ripe, qualche sistemazione interna come la creazione di una piazza centrale lungo la "via maestra" di fronte al palazzo municipale sulla quale doveva sfociare una nuova strada collegante il centro cittadino con il nuovo ponte attraversante il Gesso e, infine, un ampliamento della città nella zona a monte di essa.

L'ampliamento prevedeva, al centro, sull'asse della via maestra un ampio piazzale, fabbricato su tre lati e terminante con una esedra alberata collegata con i viali periferici alla città. Ai due lati del piazzale, in mezzo ad una sistemazione a parco, dovevano sorgere un teatro all'aperto ed un'arena.

In complesso il piano, pur non dando alla città uno sfogo sufficiente ai suoi bisogni, dava le direttive generali che di massima furono rispettate negli anni seguenti. La sola piazza nel vecchio quartiere non fu più eseguita, probabilmente perchè, per il rapido sviluppo urbano, non risultò più conveniente la sua ubicazione e si preferì crearla sull'ampio piazzale terminale, dove infatti sorse l'attuale caratteristica grande piazza Vittorio Emanuele II°.

## LA CITTA' MODERNA -

Con il ritorno della città sotto i Savoia il 30 maggio 1814, in seguito al trattato di Parigi, essa perdette del tutto le sue funzioni guerriere e nuovi compiti spetterono ai cuneesi che riposte le armi si dettero esclusivamente al lavoro, ai commerci e alle scienze.

Sorse così la nuova Cuneo con la sua caratteristica piazza Vittorio Emanuele della superficie di quasi 24000 mq. per la quale corse un cinquantennio, dal 1836 al 1886, dall'inizio al suo compimento, con il proseguimento della Via Roma, attuale Via Nizza, con la Via Dante e poi, a seguito della costruzione della nuova stazione ferroviaria, con il corso Vittorio Emanuele III° ed il Piazzale della Nuova Stazione.

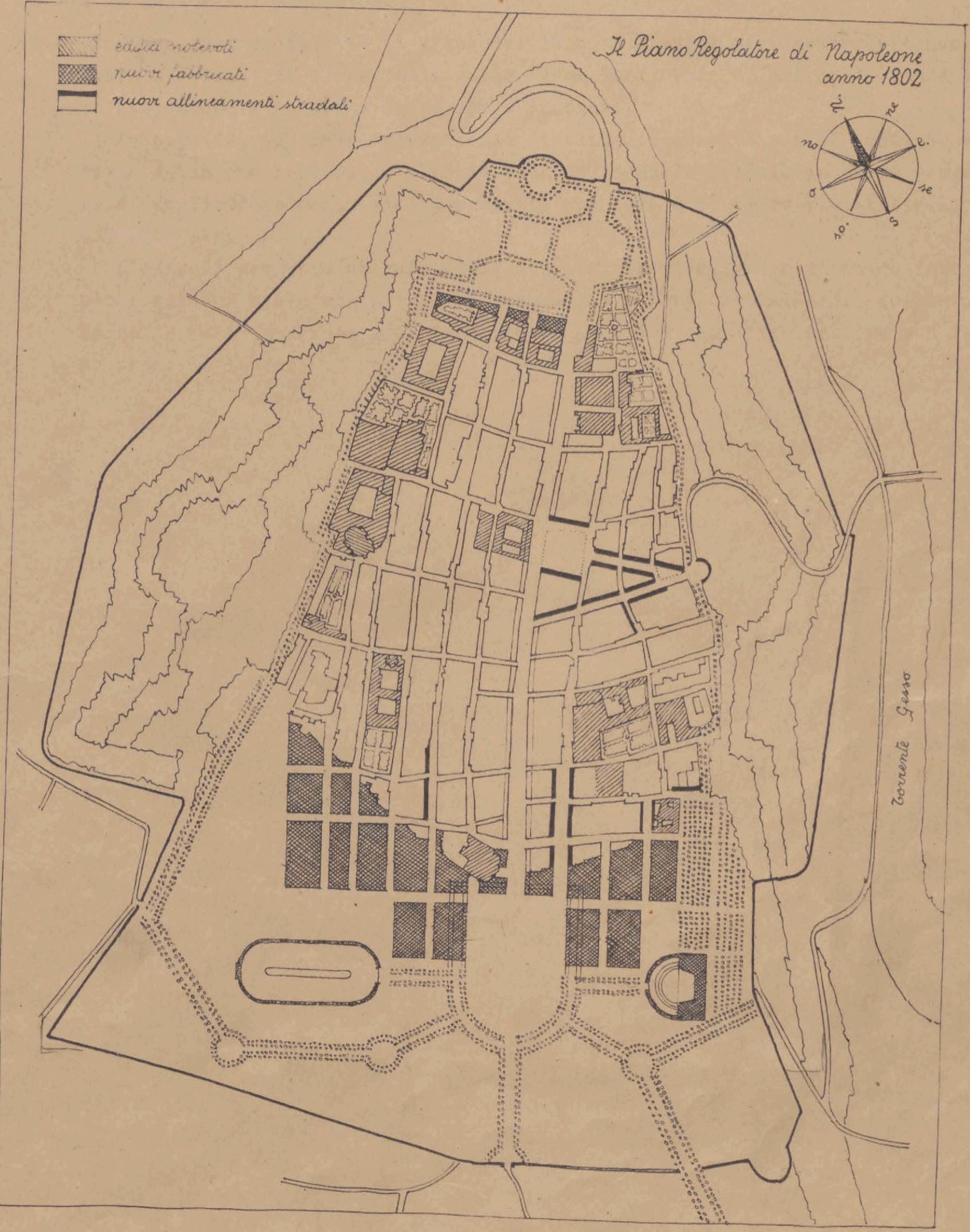
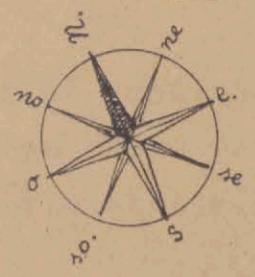
Naturalmente con le sue nuove necessità, occorsero nel contempo nuovi piani regolatori che disciplinassero la costruzione delle nuove strade e dei nuovi quartieri cittadini.

e)

prima della  
pag 5

-  edifici notevoli
-  nuovi fabbricati
-  nuovi allineamenti stradali

Il Piano Regolatore di Napoleone  
anno 1802



Torrente Gesso

da fare

I RECENTI PIANI REGOLATORI -

Venne così progettato il piano del 1913, collegato particolarmente con la nuova sistemazione ferroviaria della linea Torino-Nizza, del quale hanno avuto attuazione gran parte delle opere previste.

In seguito, per le nuove esigenze di vita cittadina e per il continuo aumento della popolazione, l'Ufficio Tecnico comunale preparò un nuovo progetto di ampliamento della città, progetto che però dopo varie vicissitudini non ebbe corso.

L'attuale progetto ha infatti lo scopo di sostituire quest'ultimo introducendo nel suo svolgimento criteri moderni in materia urbanistica, completandolo nelle parti mancanti e svolgendo quei problemi che fino ad ora non furono presi in esame.

Il rapido incremento al notevole incremento della sua popolazione, infatti la città, che ai primordi del 1800 contava appena 15.000 abitanti, ha come oggi più del doppio, con un costante aumento come risulta dalla seguente tabella:

ANNO	POPOLAZIONE		NUMERO INDICI	ANNOTAZIONI
	Presente	Residente		
1800	15.000	---	100,00	stima del gov. Fran-
1851	18.000	---	106,70	cifre approssimative
1861	21.853	---	147,22	coevolvente
1901	27.066	---	160,44	"
1911	27.470	28.421	162,84	"
1921	31.231	31.100	180,02	"
1931	34.150	33.532	213,70	"
1941	39.000	---	235,26	cifre approssimative

Il movimento della popolazione presente nel quinquennio 1937-1941, periodo che non subì l'influenza degli effetti avversi del biennio, era il seguente:

INCREMENTO DELLA POPOLAZIONE  
E CONDIZIONI IGIENICO ECONOMICHE  
DELL' ABITATO

LA POPOLAZIONE -

Le caratteristiche prevalentemente agricole del suo territorio e le pochissime industrie cittadine unitamente alla ricchezza del luogo hanno preservato Cuneo, nello scorso secolo, dal triste fenomeno della denatalità ed hanno contribuito al notevole incremento della sua popolazione. Infatti la città, che ai primordi del 1800 contava appena 16.000 abitanti, ne conta oggi più del doppio, con un costante aumento come risulta dalla seguente tabella:

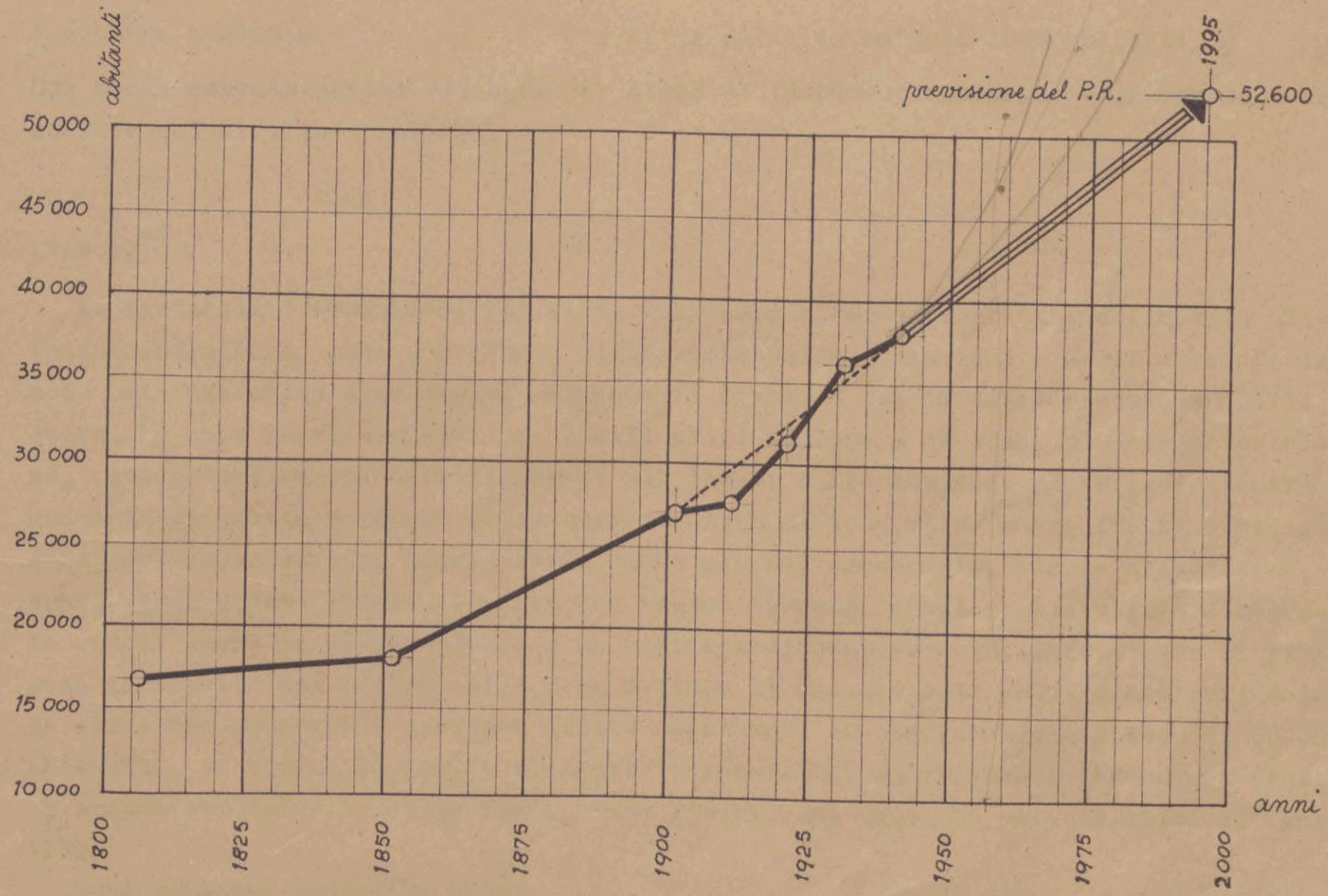
ANNO	POPOLAZIONE		NUMERO INDICI	ANNOTAZIONI
	Presente	Residente		
1806	16.869	---	100,00	censimento del gov.fran- cese
1851	18.000	---	106,70	cifra approssimativa
1881	24.853	---	147,52	censimento
1901	27.065	---	160,44	"
1911	27.470	29.421	162,84	"
1921	31.221	31.740	185,08	"
1931	36.150	35.522	213,70	"
1941	38.000	---	225,26	cifra approssimativa

Il movimento della popolazione presente nel quinquennio 1927-1931, periodo che non subì l'influenza degli ultimi avvenimenti bellici, era il seguente:

f

ossare 7

Diagramma dell'incremento della popolazione nel Comune di Cuneo.



A N N O	1927		1928		1929		1930		1931	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Matrimoni	164	5.-	178	5,32	169	4,96	196	5,74	165	4,56
Nati vivi	684	20,88	727	21,71	728	21,38	776	22,73	793	21,94
Morti	603	18,41	615	18,37	634	18,62	569	16,66	640	17,70
Incremento	81	2,47	112	3,34	94	2,76	207	6,07	153	4,24

A = cifre assolute

B = cifre relative ad ogni 1000 abitanti.

Una media annuale perciò del 3,77 per mille di incremento naturale alla popolazione, esclusa quindi l'immigrazione.

#### L'ABITATO -

Le particolari condizioni politiche dei tempi e, di conseguenza, della vita cittadina influirono, come s'è visto, sullo stato delle abitazioni e delle strade e in modo tale che anche oggi appare evidente il distacco fra la città vecchia e quella nuova. Là case basse con numerosi locali privi di luce e di aria, piccole chiostrine, residuo dei vecchi cortili sempre più invasi dalle costruzioni, strade strette, mancanza di piazze o larghi ed assenza assoluta di zone verdi entro l'ambito cittadino, qui ampie strade, alcune forse anche più del necessario, piazze grandissime, spazi verdi e case ariose. Un distacco brusco insomma, quasi si sia voluto compensare con il nuovo le manchevolezze e la ristrettezza del vecchio. Infatti, se si paragona la densità per ettaro delle zone abitate di Cuneo con le medie risultanti dalle altre sue consorelle italiane (città capoluoghi di provincia e con meno di 50.000 abitanti), si trova che quella si trova in condizioni relativamente buone con densità nettamente inferiori alla media, come risulta dai seguenti dati relativi all'anno 1931:

Superficie del comune di Cuneo .....	ha.	11.987.-
Superficie del centro urbano .....	ha.	632.-
Superficie occupata da fabbricati .....	ha.	103.-
Popolazione del Comune di Cuneo .....	ab.	36.150.-
Popolazione del Centro urbano .....	ab.	20.592.-

DENSITA' PER ETTARO	CUNEO	Altri comuni italiani (media)
del territorio comunale	ab. 3,02	ab. 4,25
della zona urbana	" 33.--	" 173.--
della zona fondiaria	" 200.--	" 430.--

Anche nei riguardi della superficie destinata a strade, piazze, parchi ecc. la situazione della città, presa nel suo insieme, è buona pur tenendo conto del poco apporto dato dal vecchio centro; infatti, sempre secondo i dati del 1931, la situazione del Centro urbano di Cuneo rispetto la media delle altre città italiane, capoluoghi di provincia, non meno di 50.000 abitanti è la seguente:

IMPIANTI URBANISTICI	MISURA	C U N E A		ALTRE CITTA' ITALIANE	
		CIFRE ASSOLUTE	PER ABITANTE	CIFRE MEDIE	MEDIA PER ABITANTE
Superficie delle piazze	MQ.	62.500	3,03	34.586	1,55
Lunghezza delle vie e viali	ML.	31.500	1,53	24.380	1,09
Superficie delle vie e viali	MQ.	263.000	12,77	235.935	10,59
Larghezza media delle strade	ML.	(8,30)	---	(9,60)	---
Superficie dei parchi pubblici	MQ.	50.000	2,42	11.000	0,40
Superficie dei giardini pubblici	MQ.	5.500	0,26	28.600	1,28
Lunghezza delle strade alberate	ML.	6.700	0,32	4.301	0,19

Solamente sotto la voce "parchi pubblici" si notano dei dati inferiori alla media delle altre città, il che è dovuto in gran parte alla configurazione particolare della zona cittadina che appena da poco tempo è stata collegata con strade urbane con i territori oltre i fiumi, mentre il retroterra era

sempre vincolato ai futuri sviluppi della città ove pertanto in mancanza di un piano adeguato di ampliamento, non conveniva installarvi dei parchi ad uso pubblico.

LE CONDIZIONI IGIENICO-SANITARIE DELL'ABITATO -

Come già si è avuto modo di esaminare, Cuneo si trova nelle migliori condizioni igieniche desiderabili per la natura del terreno, per il clima e per la ventilazione naturale; essa non ha i gravi difetti causati dall' eccessivo sviluppo della grande industria e neppure la sua popolazione forma quei gruppi così imponenti che tanto contribuiscono alla mortalità nelle grandi città. Dovrebbe quindi, anche rispetto alla statistica sanitaria come per quella demografica, che già si è visto è ottima, presentare i caratteri che essa rivela propri dei piccoli centri.

Le cifre invece, qui di seguito raccolte, attribuiscono a Cuneo un quoziente di mortalità non solo superiore alla vicina Torino ma anche alla media degli altri comuni italiani, capoluoghi di provincia, con meno di 50000 abitanti.

Quoziente di mortalità per 1000 ab. in:	1927	1928	1929	1930	1931	Media dei quinquennio
CUNEO	18,41	18,37	18,62	16,66	17,70	17,95
TORINO	14,17	14,93	15,34	13,36	13,72	14,30
ALTRI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA	16,43	16,41	16,80	14,28	14,77	15,80

Come risulta dalla tabella il quoziente di mortalità di Cuneo si aggira intorno al 18 per mille ab. nel quinquennio 1927-1931, quoziente che è bensì inferiore al 25 per mille registrato al principio di questo secolo ma è sempre troppo alto rispetto la media delle altre città.

Le cause di questo fenomeno, esclusi i fattori di cui sopra, non possono risiedere altro che nelle cattive condizioni igieniche delle sue abitazioni e in particolar modo in quelle della parte più antica della città. Se si divide Cuneo in due settori cioè Cuneo Vecchia e Cuneo Nuova, si consta

Ubicazione dei casi di malattie infettive nella zona vecchia della  
città di Cuneo.



● Casi di scarlattina, tifo, infezioni paratifiche, difterite, meningite  
e poliomielite verificatisi sul luogo negli anni 1921, 1931, 1941 .

⊙ Casi di tubercolosi verificatisi sul luogo nell'anno 1941 .

ta che nel primo settore la densità della popolazione per vano è superiore a quella che viene dettata dalle più elementari norme igieniche in quanto i quattro quinti degli alloggi sono sovrappopolati, cioè il numero degli abitanti è superiore al doppio del numero delle camere disponibili (alloggi di una o due camere con cinque o sei inquilini); nel secondo settore la densità per vano è invece normale. Ad aggravare questo stato di cose, le condizioni delle abitazioni della vecchia città sono deficienti sotto tutti gli aspetti ed oltre al fenomeno delle sovracostruzioni già esaminato, si riscontra scarsità di luce, diventilazione d'aria e umidità specie nei grandi caseggiati i quali, perduta la loro funzione primitiva di palazzi signorili, hanno visto le loro sale trasformate in innumerevoli bugigattoli per l'interposizione di tramezzi, assiti e soppalchi.

Per quanto riguarda le varie forme di malattie infettive, la percentuale in Cuneo Vecchia raggiunge i due terzi del numero globale, con maggior violenza in alcuni isolati come risulta dall'allegato grafico; l'altro terzo si riscontra nel rimanente della Città. Lo stesso si riscontra per le malattie abituali ma ciò è probabilmente aggravato dalle condizioni sociali di tali agglomeramenti.

Anche impianti Ospitalieri della città non sono adeguati alla sua importanza, essi sono troppo frazionati nelle loro varie sezioni e male ubicati, inoltre, come per l'Ospedale civile S.Croce, sono sistemati in fabbricati assolutamente non rispondenti ai criteri moderni della tecnica ospitaliera.

#### L'ATTIVITA' EDILIZIA -

Di pari passo con l'aumento della popolazione anche nell'attività edilizia la città presenta un notevole incremento negli ultimi anni, con la tendenza di superare i soli bisogni ad esso collegati; denotando cioè il desiderio dei cittadini di cercare abitazioni migliori e di allontanarsi dalla vecchia città.

Se si esamina il periodo di tempo fra il 1927 e il 1931 si nota che furono rilasciati permessi per la costruzione di 1748 vani abitabili ripartiti in 342 abitazioni cioè circa 150 vani in più di quelli richiesti dall'aumento di popolazione; essi sono così ripartiti:

VANI PER:	1927	1928	1929	1930	1931
Abitazioni in case civili e popolari	32	117	243	112	168
Abitazioni in villini e costruzioni di lusso	10	20	74	75	91
Abitazioni in case coloniali	35	59	134	140	84
Abitazioni in sopraelevazioni ampliamenti ecc.	9	19	—	26	29
Usi vari	14	10	27	47	473
Complessivamente vani	100	225	478	400	545

ABITAZIONI NEL:	1927	1928	1929	1930	1931
Centro urbano	12	36	71	45	65
nel rimanente terr.com.	10	14	33	33	23
complessivamente ab.:	22	50	104	78	88

La ripartizione percentuale delle abitazioni secondo il numero dei vani in questo periodo era la seguente:

abitazioni di 1 vano ....	0,00%	abitazioni di 6 vani ....	9,06 %
" " 2 vani ....	2,50%	" " 7 " ....	3,75 %
" " 3 " ....	11,88%	" " 8 " ....	0,93 %
" " 4 " ....	54,69%	" " 9 " ....	0,31 %
" " 5 " ....	16,88%	" più di 9 vani ....	0,00 %

Dall'esame di questi dati si nota che più della metà delle costruzioni è costituita di appartamenti con quattro vani ai quali seguono, per ordine di importanza, quelli di cinque vani poi da tre e da sei vani. Il che dimostra una grande richiesta di costruzioni di tipo medio e poche a carattere economico in contrasto a quanto invece sarebbe necessario secondo i risultati ottenuti dalle indagini igienico-sanitarie.

## CARATTERISTICHE CITTADINE

### I PORTICI -

Una delle più spiccate ed apprezzate caratteristiche dell'edilizia della città di Cuneo sono i portici dei quali se si tiene conto di quelli che fiancheggiano la principale arteria della città, ve ne sono in doppia fila, per due chilometri all'incirca. E' un passaggio coperto continuo non interrotto neppure dalle strade, chè anche queste se sono attraversate. Sebbene bassi, sbilenchi e angusti per tutta la loro parte inclusa nella vecchia città, i portici sono per gli abitanti quasi una necessità, certamente una comodità, nelle fredde giornate invernali, con la pioggia e la neve e quando dal Colle di Tenda infuriano sulla città i gelidi venti.

### LE VISUALI PANORAMICHE -

Cuneo, per la sua particolare ubicazione, ha tutti i vantaggi della città di pianura, perchè si trova su un pianoro che esclude i disagi propri dei luoghi a forti dislivelli, e della città di montagna perchè oltre all'altitudine essa ha la vicinanza delle valli e della catena alpina che danno al suo passaggio varietà continua di aspetti, di toni e di luci.

Così le sue strade e le sue piazze se godono dei vantaggi della regolarità e uniformità delle loro livellette offrono nello stesso tempo al passante tutta la varietà di visuali che possono dare le zone alpine.

Il Corso Gesso che si affaccia per tutta la sua lunghezza sulla valle omonima, il Viale degli Angeli, proseguimento del Corso Gesso, passeggiata preferita dai Cuneesi lungo le ripe del torrente per tre chilometri, il Corso Solaro, che parallelo al Corso Gesso sale sul ciglio della vallata, dal livello basso del torrente al pianoro della città offrono tutti un'ampia visuale sulle Alpi Marittime.

Il lato a ponente che dà sulla vallata dello Stura, sebbene meno ridente, possiede pure non poche visuali d'interesse specie al tramonto quando il sole delinea sull'orizzonte le alte vette delle Alpi Cozie, e quando dal Corso Monviso guardando verso ponente si può ammirare in tutta la sua maestà la visuale delle Alpi dominate dal Monviso.

Anche qui come dal lato opposto, più strade percorrono il ciglio della vallata; il Corso Stura, il Lungo Stura ed il Corso Monviso.



## COMUNICAZIONI E TRAFFICI

E' nota l'importanza del problema delle comunicazioni in quanto dal funzionamento di esse dipende lo sviluppo e l'affermazione sia delle correnti economiche che di quelle turistiche.

Nel caso particolare di Cuneo tutto ciò è di primaria importanza in quanto per essa passa necessariamente tutto il traffico fra la parte occidentale dell'Italia settentrionale ed il centro Nord-Europeo da una parte e Nizza dall'altra.

Questo problema così fondamentale non determina però a Cuneo, a differenza di quasi tutte le altre città, quello, generalmente conseguente, delle "comunicazioni di attraversamento", in quanto queste, per la particolarissima configurazione topografica della città, si svolgono tangenzialmente al limite naturali di essa, senza creare barriere od ostacoli e senza sovrapporsi alle comunicazioni interne all'abitato.

La sistemazione degli impianti Ferroviari di Cuneo, portata a termine nel 1928 con larghezza di vedute, sia per quanto riguarda il servizio viaggiatori, sia per quello merci, è tale che potrà assorbire con estrema facilità tutto il traffico che qualsiasi altro ordinamento politico possa portare il futuro senza intralciare affatto il problema urbanistico della città, Inoltre la sensibile differenza di quota tra il piano del ferro ed il piano stradale verso Nizza, sotto la zona del suo naturale ampliamento permette l'espansione di essa senza vincoli di onerose opere di sopra o sotto passaggi.

Per quanto riguarda le comunicazioni su via ordinaria, la statale N. 20 (Torino-Nizza) scavalcato il Torrente Stura sul monumentale Ponte Viadotto a due piani sovrapposti per traffico stradale e ferroviario, lambisce la città e, attraverso i corsi cigliari e corso Vittorio Emanuele, si collega tangenzialmente alle altre strade affluenti.

L'altra statale N.22 (Mondovi-Dronero-Colle della Maddalena) molto meno importante della prima, attraversa attualmente in verità i vecchi quartieri sul suo asse principale, Via Roma - Corso Nizza; ma anche questa si può, con lievisimi accorgimenti, deviarla lungo il Corso Cigliare Solare.

E' evidente che anche questo sistema, come prima quello ferroviario, non determina un problema da risolvere.

Vari studi sono invece stati compiuti per migliorare gli attuali collegamenti ed eliminare i troppi passaggi a livello e per semplificare o diminuire alcuni percorsi; problemi tutti da esaminare, per la parte loro spettante, nel piano generale del Comune.



*Le comunicazioni ferroviarie  
nella provincia di Cuneo.*



Le principali comunicazioni stradali della provincia di Cuneo

N° strade statali  
— strade importanti

## CARATTERISTICHE ED IMPOSTAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE

Il problema urbanistico della città di Cuneo è collegato strettamente con la sua posizione topografica, che, come si è visto, attraverso tutte le sue successive espansioni, ha sempre costituito la limitazione al suo sviluppo e lo ha indirizzato forzatamente verso l'unica zona dove questo era possibile.

L'agglomerato edilizio ha continuamente saturato il pianoro sito fra i due torrenti fino ai limiti delle ripe rimanendo quindi facilmente accessibile soltanto dal lato aperto verso Sud mentre difficili sono sempre stati i collegamenti con le opposte sponde.

Il problema dell'ampliamento della città si presenta quindi, nella fase attuale, sotto lo stesso aspetto: scaturisce cioè spontanea la soluzione di favorire l'espansione del nucleo urbano nella direzione del suo naturale sviluppo, sul prolungamento del Corso Nizza asse principale della città in corrispondenza del pianoro limitato dai due torrenti Stura e Gesso.

Per determinare il limite dell'ampliamento e perchè questo corrispondesse al reale fabbisogno avvenire della città, si è esaminato l'andamento dello sviluppo demografico degli ultimi decenni. Costruito il diagramma dell'incremento della popolazione ne è risultato un aumento, per il periodo di un cinquantennio, di 15.000 abitanti circa.

Tenuto presente che una parte della popolazione attualmente residente nella parte vecchia della città verrà gradualmente a trasferirsi nelle nuove zone o spontaneamente spinta dalle migliori condizioni di abitabilità o per effetto del diradamento igienico da realizzare nei vecchi quartieri, si è presa come base per il futuro ampliamento una popolazione di 20.000 abitanti.

Di conseguenza assegnando, secondo i criteri dell'urbanistica moderna; un'area di circa 70 metri quadri per abitante, ivi compresa la percentuale di strade, giardini e spazi liberi, ne è risultato, per le future necessità dello sviluppo dell'abitato, un'area di circa 1.400.000 metri quadri.

L'area come sopra determinata, assume quindi, per le considerazioni di carattere topografico già esposte, una forma trapezia, limitata da una perpendicolare al Corso Nizza distante circa 750 metri da Corso Galileo Ferraris in prossimità dell'attuale piazza d'armi.

Detto limite esclude dalla nuova zona urbana da una parte le caserme già costruite lungo la Statale per Nizza, dall'altra i padiglioni dell'Ospedale per le malattie infettive.

La superficie risultante destinata a fabbricati corrispondenti ai vari tipi edilizi prescelti e definiti dalla zonizzazione, è capace infatti di accogliere, con le densità corrispondenti alle singole zone, come risulta dalla tabella allegata, la popolazione prevista.

Per quanto riguarda lo schema geometrico della rete viaria, il nuovo Piano Regolatore ha seguito il tipo a scacchiera per le seguenti considerazioni:

- 1)- Lo schema rettangolare è quello tipico delle città piemontesi.
- 2)- Il sistema stradale della città, a partire dal primo progetto di piano Regolatore fatto da Napoleone, è stato sempre impostato su un tipo geometrico a tracciati ortogonali e non è possibile quindi sovrapporre ad uno schema così chiaramente definito, altro tipo di tracciato, a caratteristiche geometriche differenti, come il triangolare od il curvilineo ad esempio, senza incorrere in soluzioni planimetriche ormai sorpassate e condannate dalla tecnica moderna.

Il nuovo piano della sua funzione estetica, viene quindi a costituire una logica continuazione del nucleo esistente.

- 3)- Il sistema rettangolare nel caso specifico e per quanto riguarda il fattore igienico, consente l'orientamento migliore dei lotti e delle strade sia dal punto di vista della protezione dei venti dominanti che da quello dell'insolazione dei fabbricati. Inoltre il tipo geometrico adottato valorizza al massimo il lato panoramico del piano in quanto tre dei quattro orientamenti dei tracciati coincidono con le visuali dei tre gruppi Alpini vicini più caratteristici: la Bisalta, l'Argentera e il Monviso.

Naturalmente tale schema geometrico è stato applicato in modo da ridurre al massimo lo svantaggio del sistema, consistente nella uniformità monotona della conformazione che toglie alle vie ogni aspetto caratteristico, sia differenziando le singole sezioni stradali a secondo della loro reale funzione, sia ravvivando la trame del tracciato con piazze, larghi e fondali che costituissero elementi di variazioni favorendo le visuali prospettiche del piano.

Considerato poi che la posizione del Corso Nizza coincide così chiaramente con l'asse baricentrico della Città, è sorto spontaneo il concetto della creazione di due quartieri distinti ai lati del corso stesso, quartieri che potessero assolvere la funzione di due centri riuniti corrispondenti alle due zone marginali dell'arteria.

Tali centri costituiti da una piazza con la chiesa, la scuola, il mercato e gli altri edifici di uso collettivo, sono destinati a riunire in un unico punto i servizi pubblici interessanti le esigenze della popolazione del-

le rispettive zone; essi sono collegati tra loro attraverso il Corso Nizza con arterie porticate e con la parte esistente della città. A queste piazze fanno capo i viali alberati e giardinati costituenti, come dopo si vedrà, il sistema verde progettato, affinché risentano della loro salutare funzione.

Altro elemento determinante l'impostazione del nuovo piano è stata la creazione della grande piazza che dovrebbe assommare in se le funzioni rappresentative di tutta la futura vita cittadina; l'ubicazione di tale importante elemento urbanistico coincide con l'innesto delle due maggiori arterie cittadine: il Corso Nizza ed il Corso Vittorio Emanuele.

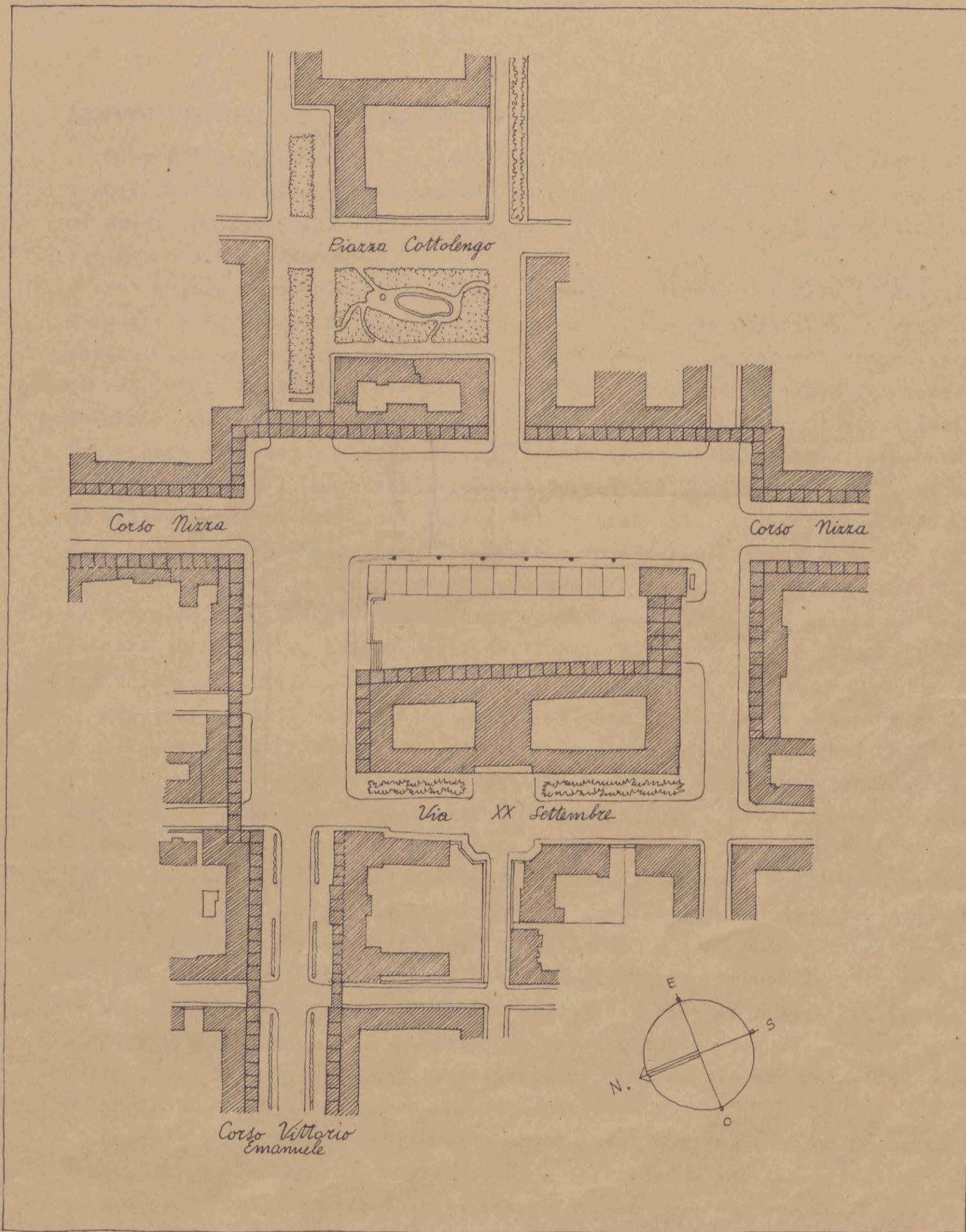
La forma della piazza ha costituito oggetto di attento esame: infatti pur aderendo naturalmente allo schema geometrico rettangolare del piano, la piazza assume, con particolari accorgimenti planimetrici e prospettici, caratteristiche sue proprie e determina un ambiente unitario rispondente appieno alla possibilità di creazione di una grande opera architettonica.

A questo scopo tendono i profili regolatori facenti parte del progetto in cui si sono disegnate delle sagome architettoniche, che, benchè abbiano solo valore indicativo, dovranno essere rispettate come volumi nella progettazione dei singoli edifici.

Anche la pendenza uniforme del terreno ha giuocato con vantaggio nella sistemazione venendosi a creare piani sopraelevati a gradoni.

Particolare cura si è avuta nella ubicazione degli edifici pubblici sulla piazza cercando che fossero a fondale delle principali strade, senza peraltro togliere la visuale dei monti.

Altre piazze e slarghi giardinati, con scopi del tutto differenziati, circondano immediatamente la piazza centrale formando un insieme unitario e completo.



## LE COMUNICAZIONI E LA RETE VIARIA

### LE COMUNICAZIONI NEL TERRITORIO COMUNALE -

Come già si è detto nel capitolo dedicato alle condizioni attuali della viabilità, i due attraversamenti più importanti sono quelli sulle direttrici Mondovì-Cuneo-Colle della Maddalena e Torino-Cuneo-Nizza, quest'ultima di importanza predominante.

Per quanto concerne le comunicazioni nel territorio Comunale le statali suddette e le vie principali che dal centro urbano si dipartono a raggiera, determinano una maglia molto chiara, ben disposta e soprattutto rispondente ai requisiti necessari. Data poi la configurazione pianeggiante del terreno ne deriva che queste arterie sono quasi sempre e lunghi tratti rettilinei raccordati da lievi e facili curve. Il solo inconveniente che si presenta, dovuto appunto alla caratteristica del terreno, è rappresentato dai passaggi a livello di alcune linee ferroviarie interessanti il comprensorio comunale; inconveniente d'altronde lieve perchè la linea più importante e quindi percorsa con maggior frequenza dai convogli ferroviari, il nuovo tronco della Torino-Nizza, attraversando quasi tutto il territorio in trincea o addirittura in Galleria, non presenta difficoltà per gli incroci con le strade a livello del terreno.

Dove però questi passaggi a livello offrono veramente un ostacolo serio è nella immediata vicinanza di Borgo Gesso dove, a breve distanza uno dall'altro, se ne contano quattro rispettivamente con la statale per Mondovì e con le provinciali per Castelletto Stura, Peveragno e Boves.

Nel progetto pertanto si è cercato di ovviare a tali inconvenienti prevedendo subito dopo il ponte sul torrente Gesso, verso il borgo omonimo, una deviazione della statale per Mondovì che, superata con un soprapassaggio nel punto più adatto per la differenza di quota delle due strade, la ferrovia si collega con la sede attuale dopo aver faccolto la provinciale per Castelletto Stura, eliminando così i due più pericolosi passaggi a livello. La soluzione proposta toglie alla statale due brusche curve ad angolo retto, una delle quali nel punto di separazione con la provinciale per Beinette, e ne rappresenta anche un suo sensibile raccoglimento.

Degli altri due attraversamenti con la linea del resto poco frequente di Boves, se ne è eliminato uno, il secondo, prevedendo subito dopo il primo, quello cioè con la provinciale di Peveragno, un raccordo con la strada di Boves.

La creazione, o meglio il completamento, del quartiere industriale nel pres-

si della C.E.L.D.I.T., zona a tale scopo prescelta per varie ragioni come appresso si vedrà, ha determinato dei logici collegamenti sia con la statale di Torino e sia con la città. Tale collegamento rappresenta bensì un raddoppio della statale che però può e deve assorbire tutto il traffico da e per il nuovo centro industriale, traffico pesante ed intenso, lasciando all'attuale tronco il compito di smaltire quello turistico tanto più che in quel tratto, dopo la curva di Madonna dell'Olmo, la visuale si apre e spazia dal sottostante corso dello Stura, alla città ed al meraviglioso anfiteatro delle cime alpine.

Per lasciare poi all'attuale provinciale per Saluzzo la funzione di "arteria asse" del nuovo quartiere industriale, se ne è prevista la deviazione tangenzialmente al quartiere stesso collegandola ai margini della borgata operaia alla variante della Torino Cuneo.

Le tavole N. 7 e N.10 dell'allegato B. mostrano chiaramente i vantaggi di tali proposte.

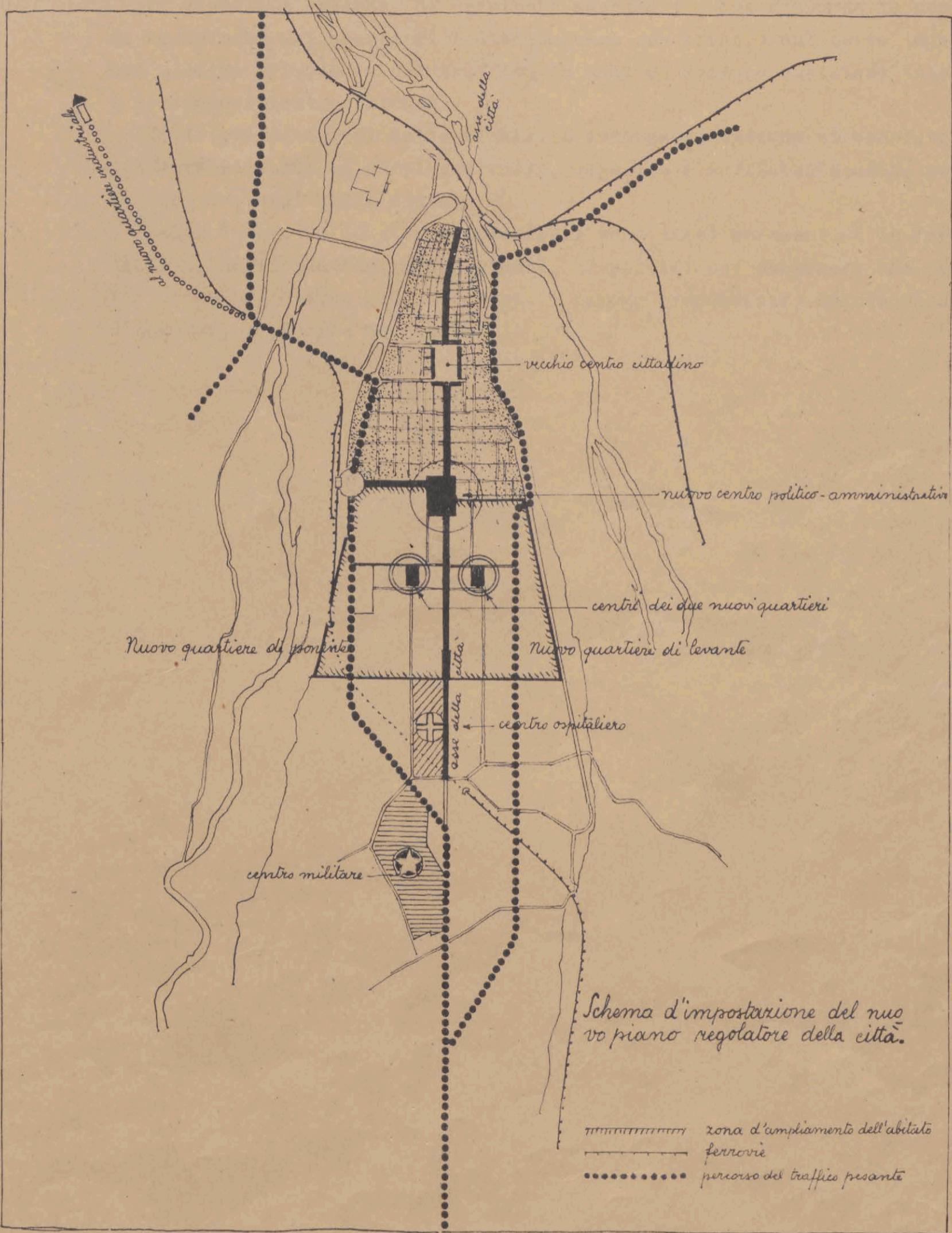
Opportune norme sono state dettate per le fabbricazioni lungo le strade del territorio comunale, indipendentemente dalla zonizzazione, allo scopo di salvaguardarle per ragioni estetiche soprattutto per eventuali successivi sviluppi.

#### GLI ATTRAVERSAMENTI NELLA CITTA' -

Per quanto riguarda invece gli attraversamenti nel centro urbano delle linee di comunicazione ed in modo particolare delle due statali, il progetto ha previsto due strade di arroccamento; la prima verso Stura, come sede della Torino-Nizza sul prolungamento del Corso Monviso che si congiunge dopo una ampia curva e fuori del limite dell'ampliamento, alla statale di fronte alle caserme funzionali presso la frazione di S.Rocco; l'altra, analoga alla prima ma sul lato est, per lo smistamento del traffico proveniente da oltre il torrente Gesso e che dal Corso Solare, attraversato il Viale degli Angeli, segue approssimativamente il tracciato della strada vicinale detta Via Bodina e si unisce alla statale di Nizza subito dopo S.Rocco.

Gli sbocchi di queste due nuove strade sulla statale sono stati sfasati col criterio di non creare ingorghi e di diminuire l'attraversamento di S. Rocco.

Questa sistemazione che si può dire simmetrica rispetto all'asse della città, in unione con i corsi cigliari esistenti consente l'eliminazione del traffico pesante dal centro cittadino e soprattutto dal Corso Nizza che potrà essere così destinato al solo traffico di penetrazione e di attraversamento turistico particolarmente intenso sia per la vicinanza di centri sportivi invernali, sia per il collegamento con la vicina riviera.



Schema d'impostazione del nuovo piano regolatore della città.

- ||||| zona d'ampliamento dell'abitato
- - - - - ferrovie
- ..... percorso del traffico pesante

La viabilità interna, di carattere secondario, che riguarda le comunicazioni reciproche dei quartieri è disimpegnata con arterie del tutto indipendenti dal sistema principale del traffico in modo da evitare qualsiasi interferenza o sovrapposizioni promiscue.

I sistemi descritti della viabilità interna ed esterna si completano a vicenda realizzando un complesso vario, organico e sufficiente anche per gli ulteriori sviluppi della città.

Lungo i corsi e le strade principali sono stati permessi ed in talune obbligati, negli edifici prospicienti, i portici per mantenere una delle caratteristiche cittadine più importanti e perchè rispondenti, specie durante i mesi d'inverno, a precise necessità.

Il concetto determinante della distribuzione delle densità edilizie è stato quello di ottenere delle zone degradate verso le ripe in modo da creare lungo i due corsi più importanti (Corso Nizza e Corso Vittorio Emanuele) il nucleo concentrico fabbricativo e giungere invece ai bordi del nucleo cittadino con i tipi edilizi a carattere più estensivo.

Una tipologia edilizia si è seguita la tendenza edilizia locale che prevale fra i tipi più recenti in edilizia popolare, la prevalenza è più spiccata e la destinazione marginale di filo stradale con portici e negozi sulle strade più importanti.

La distribuzione quantitativa dei tipi previsti occorre nel suo complesso una popolazione di 20.000 abitanti distribuita secondo la tabella sinottica allegata.

I tipi edilizi e le loro caratteristiche sono descritti nelle "Norme tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore" (allegato C) mentre la loro organizzazione e distribuzione nella zona di ampliamento della città è evidente nelle tavole N. 3 dell'allegato B. Sotto appunto "Destinazione della zona".

In particolare nella zona destinata ad uso di abitazione sono stati previsti i tipi edilizi previsti in funzione dell'area coperta e dell'altezza, o precisamente 70 tipi immobili distribuiti rispettivamente nel sito, nelle zone B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ.

Nel nucleo dell'abitazione abitato, data la ristrettezza delle aree e soprattutto delle strade, il rapporto di copertura è fissato al 70% determinando però il limite massimo di altezza da fissare la massima edificabilità.

## DESTINAZIONE DELLE ZONE

Nella distribuzione e destinazione delle singole zone si è cercato di assecondare le tendenze naturali in atto e nello stesso tempo di realizzare per quanto possibile, un organismo cittadino a carattere moderno ed aperto.

E' stato distinto il nucleo abitato esistente, per il quale s'intende contenere sempre più l'addensamento edilizio, giungendo anche ad un effettivo diradamento.

I nuovi quartieri sono studiati come organismi unitari e completi e dovranno sorgere appunto con tali caratteristiche composte volumetricamente secondo il piano urbanistico e architettonico studiato. A questo scopo mirano i profili altimetrici regolatori compilati per le arterie più importanti della città.

Il concetto determinante nella distribuzione della densità edilizia è stato quello di ottenere delle masse degradanti verso le ripe in modo da creare lungo i due corsi più importanti (Corso Nizza e Corso Vittorio Emanuele) il massimo accentramento fabbricativo e giungere invece ai bordi del nucleo cittadino con i tipi edilizi e carattere più estensivo.

Come tipi fabbricati si è seguita la tendenza edilizia locale che prevede fra i tipi più correnti la villetta isolata unifamigliare, la palazzina a più appartamenti e la costruzione marginale al filo stradale con portici e negozi sulle strade più importanti.

La distribuzione quantitativa dei tipi previsti assorbe nel suo complesso una popolazione di 20.000 abitanti distribuita secondo la tabella riassuntiva allegata.

I tipi edilizi e le loro caratteristiche sono descritte nello "Norme tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore" (allegato C) mentre la loro organica e funzionale distribuzione nella zona di ampliamento della città è evidente nella tavola N.8 dell'allegato B. detta appunto "Destinazione delle zone".

In particolare nelle zone destinate ad uso di abitazione sono stati previsti 6 tipi edilizi suddivisi in funzione dell'area coperta e dell'altezza e precisamente: Tre tipi intensivi: suddivisi rispettivamente in: alto, medio e basso, con un rapporto di copertura che oscilla da un massimo del 60% per la zona intensiva alta ad un minimo del 20% per la estensiva media; tipi che corrispondono a quelli in uso come già sopra indicati.

Nel nucleo dell'attuale abitato, data la ristrettezza delle aree e soprattutto delle strade, il rapporto di copertura si è esteso al 70% diminuendo però il limite massimo di altezza in modo da ridurre la densità edilizia.

Tabella dimostrativa della capienza in abitanti delle varie Zone di ampliamento previste dal Piano Regolatore.

0 /

destinazione dell' area	sigla	superficie dell' area in mq.	rapporto di copertura	superficie teorica utilizzabile in mq.	n° di piani utilizzabili	superficie teorica complessiva dei piani utilizzabili in mq.	mq. di superficie per persona	totale massimo di abitanti	percentuale presunta di area costruita	totale presunto di abitanti
Intensiva alta	IA	167.210	60 %	100.326	4	401.304	25	16.052	50 %	8.026
Intensiva media	IM	187.750	45 %	84.487	3	253.461	30	8.448	60 %	5.068
Intensiva bassa	IB	87.840	$\frac{50}{40}$ %	39.538	3	118.614	20	5.930	80 %	4.744
Estensiva alta	EA	131.210	30 %	39.363	3	118.089	30	3.936	60 %	2.364
Estensiva media	EM	346.210	20 %	69.242	2	138.484	30	4.614	60 %	2.768
Estensiva bassa	EB	22.000	30 %	6.600	1	6.600	16	412	80 %	329
<b>Totali:</b>	—	<b>942.220</b>	—	239.556	—	1.036.552	—	39.392	—	<b>23.299</b>

3.50  
36 279 320 me.

- terreno 38000  
- piano 7000  
25000

mutui 897 220 -

piani 167  
33 300  
864 220

Nella zona ad uso di abitazione è previsto anche un tipo denominato "estensivo parco" corrispondente al tipo della Villa con un rapporto di copertura del 6%. Questo vincolo è stato posto in quelle località, in generale Ville e parchi esistenti, nelle quali la presenza di folte vegetazioni o giardini conferisce al paesaggio una sua particolare fisionomia con lo scopo preciso di non modificarlo.

Tra le altre zone figurano:

quella di uso pubblico per uffici, chiese, scuole, ospedali, caserme, ecc.; edifici che saranno costruiti secondo regolamenti particolari e già in uso;

delle zone di rispetto, nelle quali si vieta in modo assoluto la costruzione allo scopo di salvaguardare visuali panoramiche o particolari complessi o zone per eventuali sviluppi e della loro razionale distribuzione nel piano, si parlerà dopo a proposito delle zone verdi;

la zona ferroviaria, in cui si consente solo la costruzione di alloggi per il personale delle ferrovie;

la zona semirurale la quale investe quasi la totalità del territorio comunale e che con le sue limitazioni alla densità fabbricativa vuol garantire e mantenere la fisionomia agricola rappresentante una delle maggiori risorse commerciali del Comune.

## Z O N E   V E R D I

La distribuzione delle zone destinate al verde avviene secondo un logico criterio di penetrazione dall'esterno verso l'interno in modo che l'importanza e l'efficacia degli spazi verdi cittadini dipenda non solo dalla loro qualità o quantità ma anche e soprattutto dal loro ordinamento in modo che il beneficio ne sia equamente distribuita fra tutta la popolazione.

Il nucleo edilizio cittadino nella sua tipica conformazione altimetrica, è circondato dai Corsi cigliari che lo racchiudono in una cinta arborea. Allo scopo non solo di mantenere la salutare funzione igienica a tale cintura, ma anche di aumentarla sensibilmente senza gravare d'altra parte sui bilanci del Comune, è stato posto il vincolo di zona di rispetto a tutti i terreni delle ripe posti a valle dei corsi cigliari, fino al margine dei due torrenti. Con tali provvidenze si ottiene anche il reciproco vantaggio di mantenere integro dalla contaminazione edilizia l'aspetto paesistico del nucleo cittadino per chi giunga dalle apposte ripe e quello panoramico circostante per chi si trovi entro il centro urbano.

Altra zona di rispetto si è stabilita oltre il limite sud del piano Regolatore per creare una naturale riserva di verde a beneficio della città. Da questa fascia terminale hanno origine le penetrazioni di verde verso l'interno dell'abitato costituite da ampi viali giardinati, larghi alberati e prati erbosi, fino nei centri dei rispettivi quartieri.

A tale rete di arterie alberate è collegato tutto un sistema di aree verdi: campi di giuoco per ragazzi, campi sportivi, palestre all'aperto, piazzali e prati, ecc.

L'impianto di parchi veri e propri è previsto lungo le due ripe dei torrenti Gesso e Stura, in prossimità dei corsi cigliari contigui ai due nuovi quartieri cittadini, ed in vista della biancheggiante corona dei nevosi picchi alpini.

Dato la limitazione dell'area destinata allo sviluppo della città per gli ostacoli naturali esistenti già esposti e la necessità di non allontanarsi troppo sul pianoro dall'asse trasversale del Corso Vittorio Emanuele III per evidenti ragioni pratiche, ne è risultato che le aree destinate a parchi pubblici, benchè ubicate con criterio urbanistico, sono minori come percentuale rispetto alle altre città, in rapporto alla densità della popolazione.

Tale insufficienza però è solo apparente in quanto il carattere estensivo dei nuovi quartieri abitati con i loro spazi giardinati garantisce di per sè le migliori condizioni igieniche all'ampliamento.

E' sorta tuttavia la necessit  di adibire a parco un'area che fosse la pi  vicina alla citt  ma al tempo stesso poco adatta allo sfruttamento edilizio e questa   senza altro sembrata quella in localit  Cerialdo subito dopo lo sbocco del ponte viadotto. L'ubicazione di questo nuovo parco, con campi di giuoco per bambini attrezzature sportive, abbellita da un laghetto artificiale facilmente realizzabile data la presenza di numerosi canali e la natura del terreno,   anche giustificata dal fatto di garantire all'imbocco della citt  l'aspetto pi  decoroso e suggestivo.

Altri giardini sono disposti nel Borgo Gesso nel nuovo quartiere di abitazione presso la zona industriale e nella parte della vecchia citt , dove al posto di cadenti e malsane casupole arieggiate da strette vie o da ancora pi  malsani cortili, si sono previsti giardini in continuit  con le alberature dei corsi cigliari.

Nella zona di oltre Stura, compresa tra l'attuale statale per Torino e la linea ferroviaria   stato ubicato, con appropriat  distanze e fasce di verde, abbastanza vicino a tutti i quartieri della citt  ma pur da questa nettamente separato, il nuovo cimitero che dovr  assorbire tutti i piccoli e sparsi cimiteri delle numerose borgate e ruate, destinati pertanto a scomparire. La sua posizione   stata scelta anche in considerazione dei venti dominanti nel riguardi della citt .

La zona di rispetto del nuovo cimitero in unione all'altra per la protezione della visuale dello Stura e al parco di Cerialdo costituisce una riserva di verde veramente imponente e salutare.

IL QUARTIERE INDUSTRIALE OLTRE STURA

Lo sviluppo delle industrie, la continua richiesta di nuovi impianti da parte di società e di privati, il moltiplicarsi dell'artigianato nell'ambito della zona urbana, ha mostrato la necessità di creare un quartiere che riunisse e coordinasse organicamente queste richieste in una località di facile accesso con rapide comunicazioni stradali e ferroviarie, sia con la città che con i centri industriali del Piemonte.

La felice ubicazione poi di una delle più importanti e moderne industrie per la lavorazione della Cellulosa, la C.E.L.D.I.T., ha deciso e determinato insieme alle altre ragioni, la scelta dell'area per la creazione di questo nuovo importante quartiere.

Infatti l'area che corre ai margini della provinciale di Saluzzo dopo lo attraversamento della linea ferroviaria Torino-Cuneo e lungo la quale è sorta la C.E.L.D.I.T., risponde ottimamente ai requisiti richiesti sia per le numerose strade e canali che l'attraversano, sia per i facili e realizzabili raccordi ferroviari. Altre comunicazioni sono state previste, come già si è detto, a completamento di quelle già esistenti per migliorare ancora di più le condizioni attuali.

La posizione della zona industriale è tale che la città ed i suoi quartieri di ampliamento non risentano delle dannose esalazioni portate lontane dai venti dominanti.

Nei lotti, che sono stati lasciati molto ampi ma che facilmente possono venire suddivisi, non si permette, come d'uso, la costruzione di alloggi se non per il personale dirigente o quello strettamente necessario per la sorveglianza.

Per questa ragione si è previsto nel progetto un nuovo quartiere di abitazione per gli operai, modernamente concepito, bene orientato e con proporzionati edifici ed impianti di uso pubblico e collettivo, lasciando inalterato invece la borgata esistente sorta spontaneamente e quindi senza ordine, intorno alla Chiesa della Madonna dell'Olmo, per non incorrere in inutili sistemazioni e ritocchi che si sarebbero necessariamente presentati.

La posizione del quartiere alloggi, che dovranno essere costruiti con assoluta unità architettonica sia pur modesta, oltre che ad essere fuori della direzione del vento dominante, nei riguardi dei lotti destinati all'industria, è comoda per le comunicazioni sia con i centri di lavoro sia con la città, risultando tangente all'attuale provinciale di Saluzzo ed al nuovo tronco della statale di Torino.

Cuneo

# Quartiere residenziale della Zona Industriale.

T.W. 16

ridurre  
a 1/3

P

nuovo raccordo della  
strada provinciale  
Cuneo - Saluzzo.

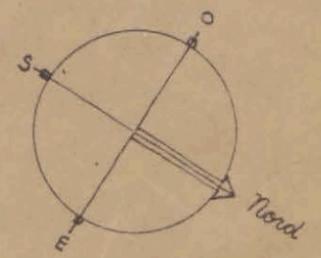


Madonna  
dell' Olmo.

Nuovo raccordo  
della strada statale  
Cuneo - Torino

C. E. L. D. I. T.

strada attuale delle industrie.

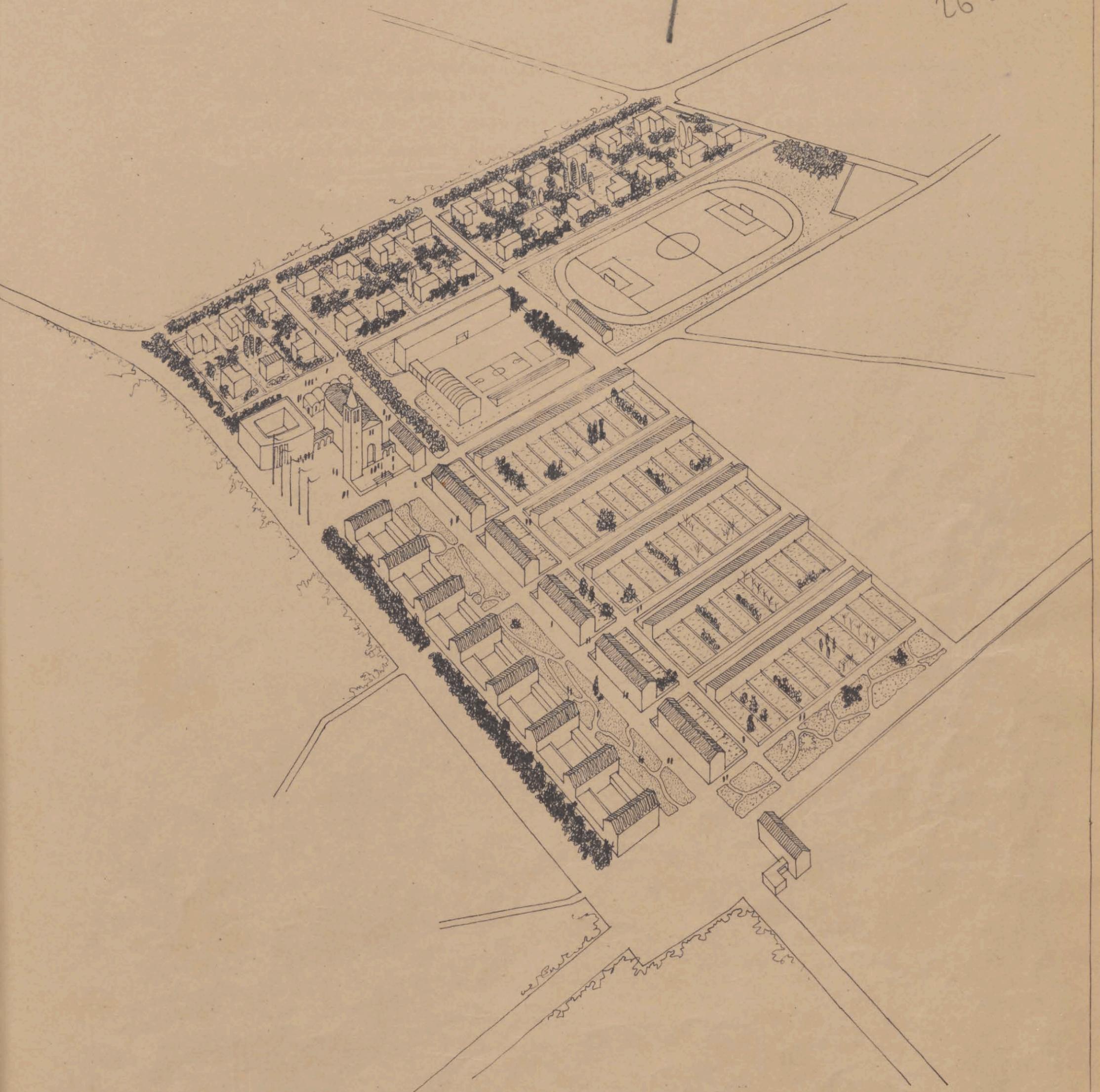


Torino

Saluzzo

9

26 b



*Quartiere residenziale della Zona Industriale.*

Nelle aree più prossime alle abitazioni saranno raggruppate le piccole industrie e l'artigianato.

Gli opifici, le fabbriche già sorte in prossimità della città o addirittura nel suo interno dovranno pertanto in un tempo più o meno prossimo, trasferirsi nelle nuove zone, lasciando così le aree già occupate per i nuovi quartieri urbani.

Il rischio a tale stato di cose è chiaramente indicato dalle considerazioni di cui sopra sul modo con il quale esse è stato originato; togliere gli elementi del rischio il rischio dell'aria nell'interno degli edifici, stabilire una nuova ripartizione delle fabbriche alle loro più opportune condizioni e, dove ciò non sia possibile, procedere alle loro demolizioni totali per ricostruirle in nuovi edifici razionalmente impostati.

Tutto ciò non facendo parte della sistemazione viaria dell'abitato urbano e pertanto del compito spettante al progetto di piano regolatore, sono però, nel caso specifico, tutti la vecchia zona di zona fuori delle aree di competenza, e non è opportuno che questi interventi e con loro siano portati in esecuzione, dovrà pertanto essere compito di una Commissione Tecnica Provinciale, cittadina, esaminare e segnalare per le competenti autorità le opere di risanamento siano più urgenti e necessarie, e non per l'intera Comune possa procedere con i mezzi a sua disposizione all'esecuzione di questo programma.

Ad ogni modo per facilitare questo compito e per provvedere alle opere di risanamento di più urgente realizzazione, nel progetto di piano regolatore sono state previste alcune demolizioni di edifici nei punti più insalubri della città adibendo le aree di risulta a spazi verdi e piazze.

Allo scopo poi di migliorare la situazione del palazzo Comunale si è provveduto ad imporre il vincolo di demolizione e rifacimento di prospetto alla sede attuale possibilmente alla Chiesa di S. Maria e prospiciente la piazza del Municipio e a creare lungo il lato opposto del palazzo un altro spazio riguardante nel contempo al fabbricato che verrà ad affacciarsi su di esso a che attualmente è occupato dalla Via Roma e parte di portici, il vincolo di rifacimento del prospetto.

Così è stata indicata la localizzazione del gruppo di case inaccessibili situate tra la via di S. Croce e la Via Nuova, per tutto il tratto compreso tra la Chiesa di S. Croce e il fabbricato prospiciente la piazza del mercato, all'interno del gruppo di fabbricati tra la Via S. Maria e la via Nuova, per il tratto tra la Via Lancia e la via del S. Eustachio, e, infine, il tratto di tratto tra la via Pavarotti, Novati, Albi e Ravennate.

...

## R I S A N A M E N T O

Le condizioni igienico edilizie della parte più antica della città, come già precedentemente è stato esaminato e come la allegata documentazione fotografica chiaramente dimostra, non sono tra le migliori e ciò è dovuto oltre che alle cattive condizioni dei fabbricati principalmente alle frequenti e frammentarie aggiunte di corpi di fabbrica nell'interno di essi riducendo gli originali cortili ad insufficienti chiostrine.

Il rimedio a tale stato di cose è chiaramente indicato dalle considerazioni stesse sul modo con il quale esso è stato originato; togliere gli ingombri che limitano il ricambio dell'aria nell'interno degli ambienti, migliorare gli stessi con opportuni restauri riportando i fabbricati alle loro primitive condizioni e, dove ciò non sia possibile, procedere alle loro demolizioni totali per ricostruire nuovi edifici razionalmente impostati.

Tutto ciò non facendo parte della sistemazione viaria dell'abitato esorbita pertanto dai compiti spettanti ad un progetto di piano regolatore, anche perchè, nel caso specifico, tutta la vecchia Cuneo si trova fuori delle arterie di comunicazione, e non è opportuno con troppi sventramenti o con nuove strade turbarne le caratteristiche. Dovrà pertanto essere compito di una Commissione Tecnico-Sanitaria cittadina, esaminare e segnalare poi con precisione e sicurezza ove tali opere di risanamento siano più urgenti e necessari, in modo che l'Autorità Comunale possa provvedere con i mezzi a sua disposizione all'attuazione di questo programma.

Ad ogni modo per facilitare questo compito e per provvedere alle opere di bonifica di più urgente realizzazione, nel progetto di Piano regolatore sono state previste alcune demolizioni di isolati nei punti più insalubri della città adibendo le aree di risulta a spazi verdi e piazze.

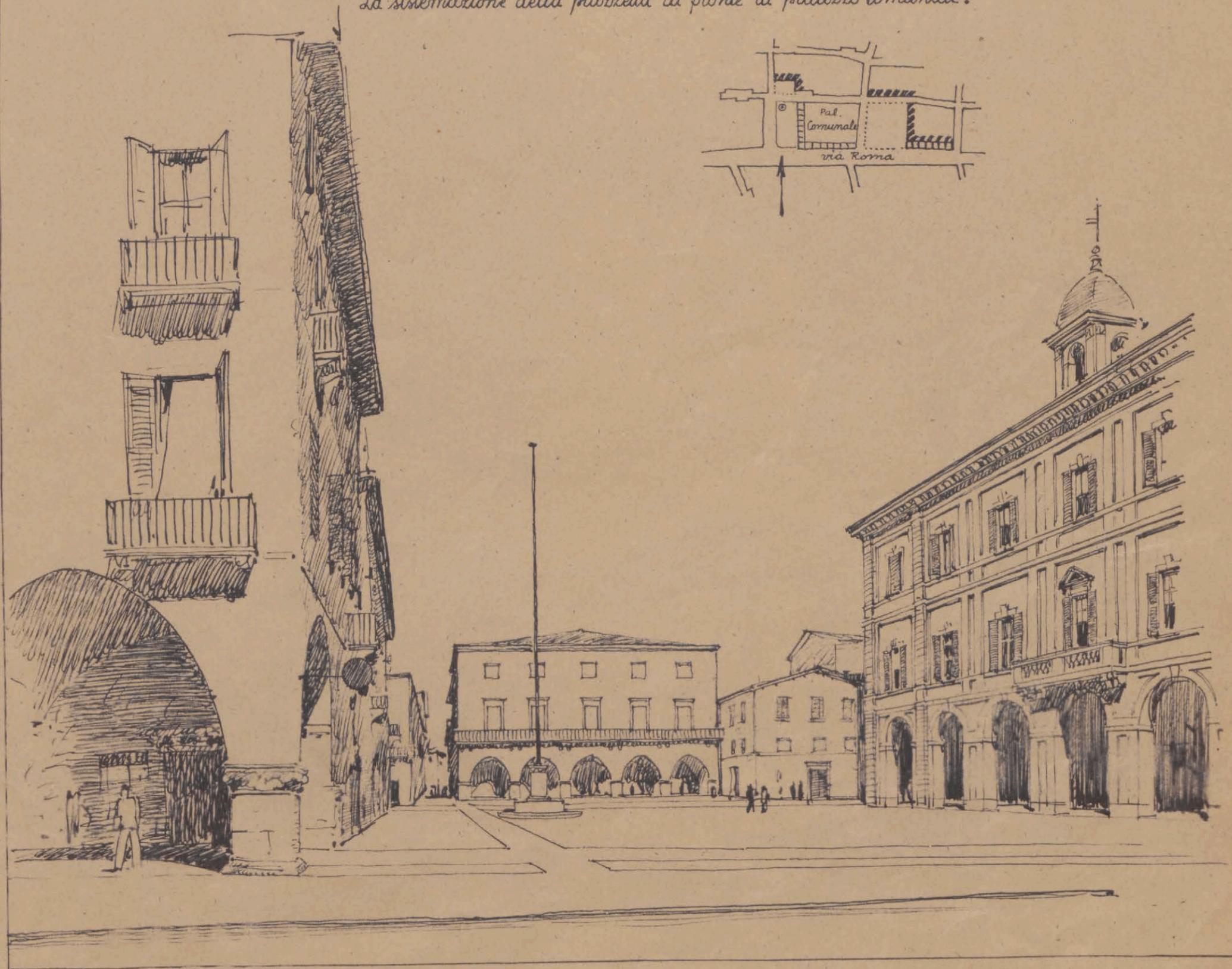
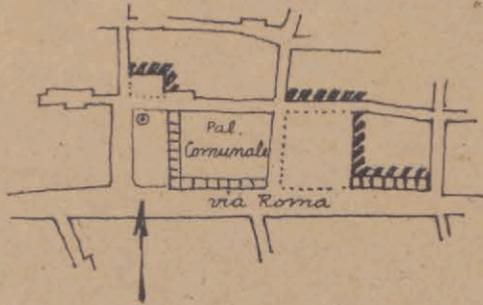
Allo scopo poi di migliorare le adiacenze del palazzo Comunale si è provveduto ad imporre il vincolo di demolizione e rifacimento di prospetto alla casa situata posteriormente alla Chiesa di S. Maria e prospiciente la piazzetta del Municipio e a creare lungo il lato opposto del palazzo un altro slargo imponendo nel contempo al fabbricato che verrà ad affacciarsi su di esso e che attualmente è arretrato dalla Via Roma e privo di portici, il vincolo di rifacimento dei prospetti.

Così è stata indicata la demolizione del gruppo di case fatiscenti situate tra la via di S. Croce e la Via Busca, per tutto il tratto compreso tra la Chiesa di S. Croce e il fabbricato prospiciente la piazza del mercato, dell'altro gruppo di fabbricati tra la Via C.M. Ruero e la via Saluzzo, per il tratto tra la Via Leutrum e la via dei Sette Assedi, e, infine, l'isolato situato tra le vie Peveragno, Roves, Alba e Savigliano.

Voltare

228

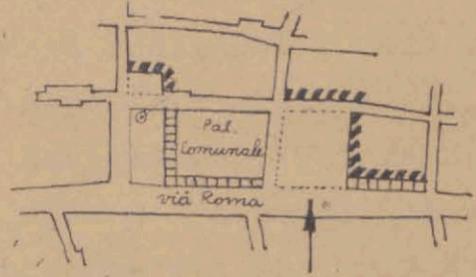
La sistemazione della piazzetta di fronte al palazzo comunale.



1

280

La nuova piazzetta laterale al palazzo del Comune.



CONDIZIONI EDILIZIE DEI FABBRICATI ESISTENTI NELLE ZONE DA RISANARE -

1) Parte di isolato compreso fra le vie: Frat. Ramorino, Alba, Peveragno, Prevalentemente 3 piani fuori terra compreso il piano terreno che si trova in media a cm. 30 sotto il piano stradale. Altezza media dei locali m. 2,70. Al piano terreno magazzini di deposito ai piani superiori abitazioni.

2) Isolato compreso fra le Vie: Alba, Boves, Savigliano e Peveragno, Prevalentemente 3 piani fuori terra (il numero varia da 1 a 4 piani) il piano terreno si trova sotto il piano stradale, altezza media dei vani m. 2,50 circa; cortili a pozzo certuni di lato non superiore a m. 3. Copertura dei locali, nella quasi totalità, costituita da solai in legno e stuoie intonacate. A piano terreno magazzini, locande, stalle, agli altri piani, abitazioni.

3) Isolato compreso fra le vie: Ospedale, Fossano, Chiesa di S. Maria e piazzetta Audiffredi (o del Municipio). A tre piani fuori terra compreso il piano terreno salvo il fabbricato esistente fra questo e la parrocchia che è solo di 2 piani. Altezza media dei locali m. 3,10. A piano terreno negozi e magazzini, gli altri piani abitazioni.

4) Isolato compreso fra le Vie: Roma, S. Maria, Saluzzo e 7 assedi. Variabile dai 3 ai 5 piani fuori terra, salvo qualche piccolo fabbricato esistente nell'interno dei cortili di 1 o 2 piani.

Altezza media dei locali m. 2,70. A piano terreno negozi e magazzini verso Via Saluzzo, Stalle; ai piani superiori, abitazioni.

5) Isolato compreso fra le Vie: Piazza Virginio, C.M. Roero, Leutrum C.M. di Lucerna. Variabile dai tre ai 4 piani fuori terra, in qualche parte il piano terreno è sotto il piano stradale. Cortili a pozzo piccolissimi, altezza media dei locali m. 2,80. Il piano terreno è adibito a negozi, locande, magazzini e stalle. I piani superiori ad uso abitazione.

6) Parte di isolato compreso fra le Vie S. Maria, S. Croce, A. Rossi. A tre piani fuori terra salvo la parte di fronte all'ospedale Civile che è di soli 2 piani. Altezza media dei locali m. 3. Il piano terreno è adibito a negozi locande, e nella parte a 2 piani a stalla e fienili.

7) Isolato compreso fra le vie; Ospedale, S. Croce, Dronero, Busca. Variabile dai 3 ai 4 piani compreso il piano terreno. Cortili a pozzo. Copertura locali con solai in legno e stuoie intonacate. Altezza media dei locali 2,90. A piano terreno, magazzini, stalle, locande, negozi ecc. ai piani superiori uso abitazione.

8) Isolato compreso fra le vie: Dronero, Santa Croce, Busca. Variabile dai 2 ai 4 piani fuori terra, cortili a pozzo, copertura dei locali costituita da solai in legno con stuoie intonacate. Altezza media dei locali 2,90. A piano terreno, magazzini, locande, stalle ecc. piani superiori uso abitazione.

EDIFICI PUBBLICI PREVISTI  
DAL PIANO REGOLATORE

Con la creazione della nuova piazza a carattere rappresentativo sulla direttrice di Corso Nizza ove questo incrocia con il Corso Vittorio Emanuele III, si sono potute ottenere le aree necessarie alla costruzione di una degna sede per il Palazzo del Governo e per i Palazzi degli Uffici Statali di Cuneo.

Il nuovo teatro cittadino, anch'esso necessario alla città, è stato previsto sull'area compresa fra il Corso Nizza, il Corso Dante, la Via Massimo d'Azeglio e la nuova strada in proseguimento di Via G. Toselli. L'area corrisponde bene al suo scopo perchè pur essendo prospiciente su una arteria principale di traffico interno possiede un ampio sfogo di spazio sul Corso Dante.

Il problema ospitaliero che come si è già notato presenta delle notevoli lacune specie sia per l'eccessivo decentramento dei vari reparti che per la loro cattiva ubicazione, in gran parte esistenti nel vecchio nucleo cittadino, è stato risolto creando un centro ospitaliero fuori dei limiti dell'abitato in prossimità degli attuali padiglioni per malattie infettive, sul proseguimento di Via Nizza (già statale N.20). Con ciò oltre a risolvere i problemi più urgenti in merito alle necessità medico-sanitarie cittadine si facilita il compito di bonifica del vecchio centro.

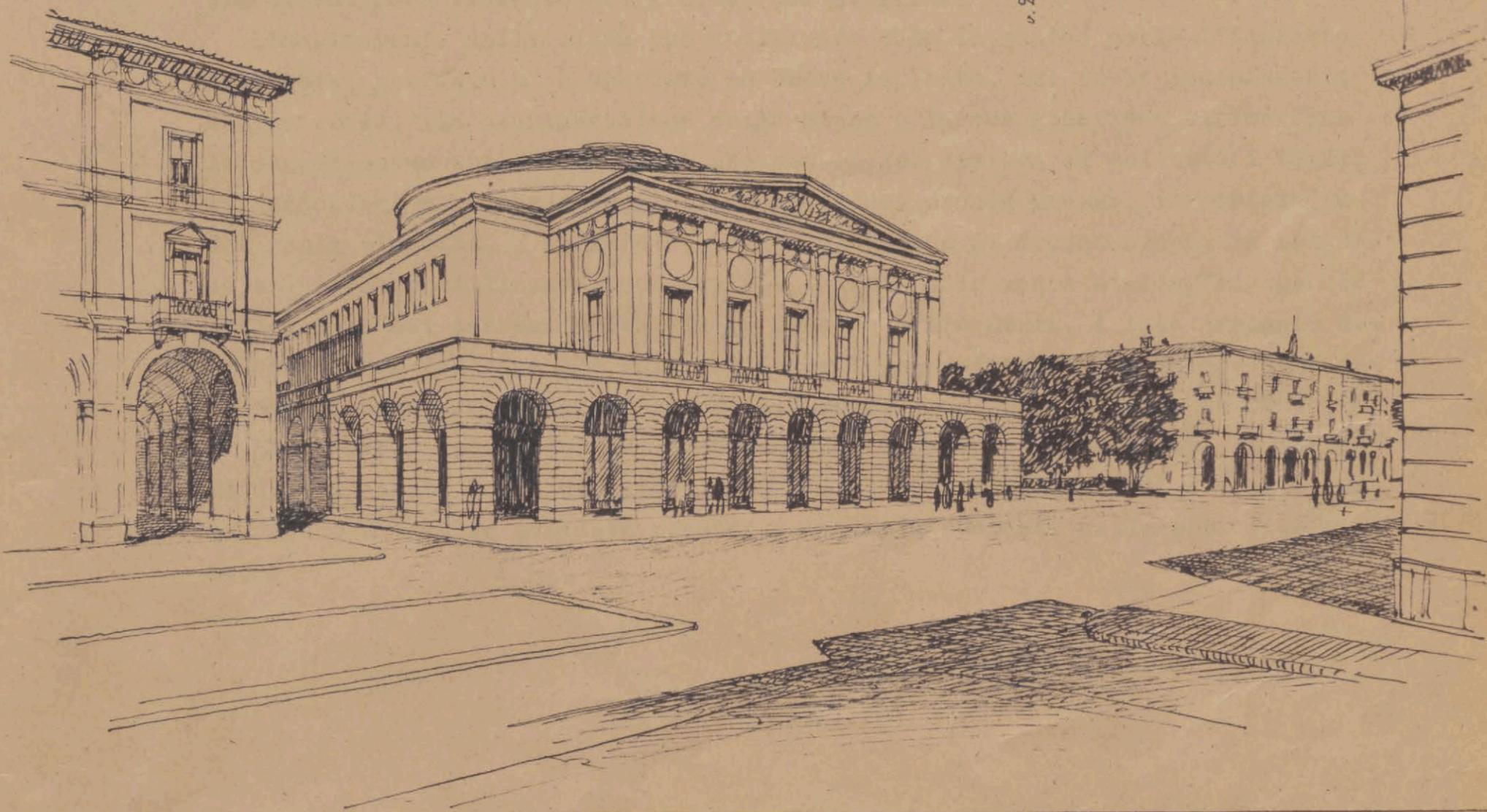
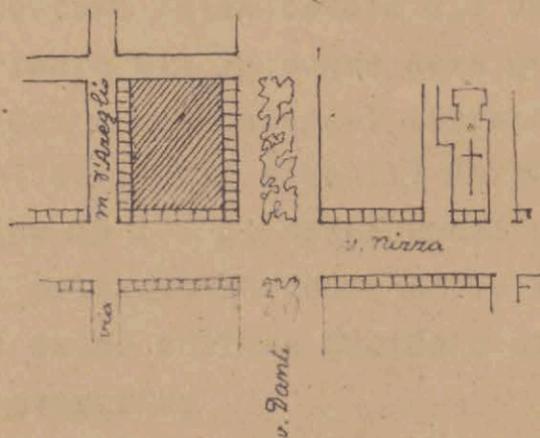
Analogamente per le Caserme, attualmente in gran parte ubicate entro l'abitato, è stata destinata una vasta zona di terreno, più a monte del Centro Ospitaliero in prosecuzione alle attuali Caserme funzionali.

Attualmente Cuneo possiede già un suo centro sportivo, sufficiente ai Bisogni della città, ma per dare ad esso un più ampio sfogo il piano prevede di vincolare un'ulteriore area, altrettanto ampia in proseguimento a quella già esistente a questo scopo.

Nelle due piazze rionali, come si è detto, sono state previste le aree per le nuove chiese, le scuole elementari e i mercati coperti. Anche nel quartiere industriale è stata ubicata una chiesa, un edificio per gli uffici sia statali (come Poste e telegrafici) sia municipali, il mercato coperto, la scuola e un piccolo campo sportivo. Altra scuola è stata prevista nel Borgo Gesso.

L 30

Il nuovo teatro previsto tra corso Nizza e le vie Dante e D'Azeglio.



## S C H E M A   D E L L A   R E T E   D I   F O G N A T U R A

L'impianto di fognatura esistente, riportato nella tavola N.4 delle allegato A. è del tipo misto e convoglia pertanto sia le acque nere quanto quelle chiare. Esso è disposto secondo la pendenza naturale del terreno ed è costituito da una rete diffusa di collettori terziari, raccolti da quelli secondari che a loro volta scaricano le acque in tre distinti punti dello Stura e del Fessa oltre che in un collettore primario corrente sotto Via Roma e sfociante nel canale Grassa. I collettori hanno sezione ovoidale di diverse dimensioni come indicato nei grafici del progetto.

L'ampliamento della città può utilizzare solo in minima parte l'impianto esistente; pertanto si è previsto un nuovo impianto, del tutto indipendente dall'attuale, (la configurazione della città e la sua giacitura altimetrica lo suggeriscono automaticamente) che non il suo sistema di collettori terziari, secondari e primario scarichi le acque nel canale Grassa, in prossimità del ponte viadotto, a mezzo di impianto di vasche di decantazione, in tal modo si potranno utilizzare, con criteri igienici, le acque di risulta per la irrigazione dei terreni ortivi lungo le ripe dello Stura. A tale impianto dovrebbero pure far capo gli scarichi delle fogne esistenti che invece come detto sopra, adducono direttamente ed allo scoperto nei canali o nei torrenti.

Lo sviluppo totale del nuovo impianto di fognatura, come mostra la tavola II dell'allegato B., è di circa 10.000 metri e si è previsto di attuarlo con tubazione a sezione ovoidale secondo i tipi già adottati nella rete esistente.

**SCHEMA DELL'IMPIANTO IDRICO**

L'acquedotto esistente è costituito da due anelli abbraccianti i quartieri abitati della città, che alimentano la distribuzione principale e dai quali si dipartono le tubazioni della distribuzione secondaria come indicato nella tavola N. 5 dell'allegato A.

L'alimentazione dell'acquedotto è fatta sia a mezzo delle vecchie sorgenti situate nei pressi di Roccarione, sia con le sorgenti dell'Entraqua, Il serbatoio di arrivo dell'acquedotto è situato a circa 3 Km. dal centro cittadino ed è a questo collegato da una galleria in muratura con tubazione in ghisa.

L'impianto esistente presenta ancora delle capacità di utilizzazione ed è sfruttato per l'alimentazione delle nuove aree edilizie site nell'interno dei suoi due anelli principali; esso verrà integrato con la creazione di un terzo anello esterno e racchiudente le nuove zone di ampliamento.

La rete della distribuzione principale ha uno sviluppo di circa 10.000 metri nella zona centrale oltre a 4.000 metri in quella oltre Stura per la alimentazione sia della località Cerialdo e sia per il nuovo quartiere industriale previsto presso la CELDIT.

Le sezioni di tale rete oscillano da m/m 330 a mm. 300 mentre quelle della rete per la distribuzione secondaria sono comprese tra i m/m 40 e i mm. 100.

Tutte le tubazioni sono in ghisa malleabile.

TAV. 10	Schema del sistema di trasporti collettivi	1:10.000
TAV. 11	Schema della rete delle fognature	1:10.000
TAV. 12	Schema dell'impianto idrico	1:20.000
TAV. 13	Schema delle aree verdi e d'uso speciale	1:10.000
<b>ALLEGATO C. - Regolamento generale dell'igiene</b>		
- Norme Generali e Prescrizioni Tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore.		
<b>ALLEGATO D - Piani di dettaglio</b>		
TAV. 14	Piano N. 1 (Città vecchia)	1: 2.000
TAV. 15	Piano N. 2 (Ampliamento)	1: 2.000
TAV. 16	Piano N. 3 (Cerialdo)	1: 2.000
TAV. 17	Piano N. 4 (Zona Industriale)	1: 2.000
TAV. 18	Partizione della Piazza	1: 1.000

ELENCO DEGLI ALLEGATI E DELLE TAVOLE COSTITUENTI IL PROGETTO PER IL PIANO

REGOLATORE DELLA CITTA' DI CUNEO

TAV. 19	- Corso Nizza fino alla nuova piazza	1: 500
TAV. 20	- Corso Nizza oltre la nuova piazza	1: 500
TAV. 21	- Corso Vittorio Emanuele III*	1: 500
TAV. 22	- Corso Dante	1: 500
ALLEGATO A	- Relazione illustrativa.	
	- Disegni di corredo:	
TAV. 1	- Planimetria dell'intero territorio comunale allo stato attuale	1:10.000
TAV. 2	- Pianta della città quotata	1:10.000
TAV. 3	- Stato attuale dei traffici e dei trasporti collettivi	1:10.000
TAV. 4	- Stato attuale della rete delle fognature	1:10.000
TAV. 5	- Stato attuale dell'impianto idrico	1:10.000
TAV. 6	- Stato attuale delle zone verdi	1:10.000
	- Documentazione fotografica.	
ALLEGATO B	- Piano Regolatore Generale.	
TAV. 7	- Piano Comunale	1:10.000
TAV. 8	- Opere di piano Regolatore	1: 5.000
TAV. 9	- Destinazione delle Zone	1:15.000
TAV. 10	- Schema del traffico e dei trasporti collettivi	1:10.000
TAV. 11	- Schema della rete delle fognature	1:10.000
TAV. 12	- Schema dell'impianto idrico	1:10.000
TAV. 13	- Schema delle zone verdi e d'uso speciale	1:10.000
ALLEGATO C	- Regolamento generale Edilizio	
	- Norme Generali e Prescrizioni Tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore.	
ALLEGATO D	- Piani di Dettaglio	
TAV. 14	- Piano N. 1 (Città vecchia)	1: 2.000
TAV. 15	- Piano N. 2 (Ampliamento)	1: 2.000
TAV. 16	- Piano N. 3 (Cerialdo)	1: 2.000
TAV. 17	- Piano N. 4 (Zona Industriale)	1: 2.000
TAV. 18	- Particolare della Piazza	1: 1.000

ALLEGATO E - Profili Regolatori

TAV. 19	- Corso Nizza fino alla nuova piazza	1: 500
TAV. 20	- Corso Nizza oltre la nuova piazza	1: 500
TAV. 21	- Corso Vittorio Emanuele III°	1: 500
TAV. 22	- Corso Dante	1: 500

ALLEGATO F - Sezioni stradali trasversali tipo.

TAV. 23	- Sezioni Esistenti	1: 200
TAV. 24	- Sezioni di Progetto	1: 200

I N D I C E

CONDIZIONI TOPOGRAFICHE, GEOLOGICHE E CLIMATOLOGICHE DEL LUOGO	Pag. 1
L'UBICAZIONE	" 1
IL CLIMA	" 1
ORIGINE E SVILUPPO DELL'ABITATO E SUOI PIANI REGOLATORI	" 3
L'ORIGINE DELLA CITTA'	" 3
IL PIANO REGOLATORE DI NAPOLEONE	" 4
LA CITTA' MODERNA	" 4
I RECENTI PIANI REGOLATORI	" 5
INCREMENTO DELLA POPOLAZIONE E CONDIZIONI IGIENICO ECONOMICHE DELL'ABITATO	" 6
LA POPOLAZIONE	" 6
L'ABITATO	" 7
LE CONDIZIONI IGIENICO-SANITARIE DELL'ABITATO	" 9
L'ATTIVITA' EDILIZIA	" 10
CARATTERISTICHE CITTADINE	" 12
I PORTICI	" 12
LE VISUALI PANORAMICHE	" 12
RIPE	" 13
COMUNICAZIONI E TRAFFICI	" 14
CARATTERISTICHE ED IMPOSTAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE	" 15
LE COMUNICAZIONI E LA RETE VIARIA	" 18
LE COMUNICAZIONI DEL TERRITORIO COMUNALE	" 18
GLI ATTRAVERSAMENTI NELLA CITTA'	" 19
DESTINAZIONE DELLE ZONE	" 21
ZONE VERDI	" 24
IL QUARTIERE INDUSTRIALE OLTRE STURA	" 25
RISANAMENTO	" 27
CONDIZIONI EDILIZIE DEI FABBRICATI ESISTENTI NELLE ZONE DA RISANARE	" 28
EDIFICI PUBBLICI PREVISTI DAL PIANO REGOLATORE	" 29
SCHEMA DELLA RETE DI FOGNATURA	" 30
SCHEMA DELL'IMPIANTO IDRICO	" 31
ELENCO DEGLI ALLEGATI E DELLE TAVOLE COSTITUENTI IL PROGETTO PER IL PIANO REGOLATORE DELLA CITTA' DI CUNEO	" 32