

I libri blu
nuova serie, 4

TORINO

RETI E TRASPORTI

Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea

a cura di Paola Sereno

saggi di
Silvia Cavicchioli, Filippo De Pieri, Maria Carla Lamberti, Elena Marangoni,
Massimo Moraglio, Paola Pressenda, Paola Sereno, Maria Luisa Sturani



ARCHIVIO STORICO
DELLA CITTÀ DI TORINO

Si ringraziano i seguenti istituti ed enti:

Archivio di Stato di Torino
Archivio Fotografico GTT
Archivio Gregotti Associati
Biblioteca Fondazione Luigi Einaudi
Biblioteca Storica della Provincia di Torino
Fondazione Torino Musei, GAM - Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea
Galleria Sabauda di Torino
Soprintendenza per i Beni Storici, Artistici ed Etnoantropologici del Piemonte
Urban Center Metropolitan di Torino

Coordinamento editoriale: Stefano A. Benedetto
Segreteria di redazione: Maura Baima
Collaborazione alla ricerca iconografica e redazionale: Gisella Gervasio, Danilo Giacomelli,
Anna Maria Stratta, Carla Toso, Adriana Viglino
Fotografie: Giuseppe Toma

Editing: Katie Roggero
Grafica e immagine: Pierangelo Bassignana
Traduzioni: Harriet Graham (inglese), Laurence Vitroni (francese)

In copertina: Giulio Da Milano, *Gran Madre di Dio* e *Via Po* (ASCT, «Torino», XI (1931), nn. 5 e 6, p. 1).

Indice

<i>Presentazione</i> di Sergio Chiamparino, sindaco di Torino, e Fiorenzo Alfieri, assessore alla Cultura e al 150° dell'Unità d'Italia	VII
<i>Introduzione</i> di Paola Sereno	1
Paola Sereno, <i>Aspetti della viabilità di una capitale d'Antico regime</i>	3
Maria Carla Lamberti, <i>Flussi migratori e isolati sociali nella Torino preindustriale</i>	27
Silvia Cavicchioli, <i>Vie e mezzi di trasporto da Carlo Alberto all'Unità</i>	59
Paola Pressenda, <i>La navigazione interna tra utopia e progetto</i>	105
Maria Luisa Sturani, <i>I trasporti e la crescita della città</i>	131
Massimo Moraglio, <i>Lo spazio conteso</i>	163
Filippo De Pieri, <i>La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti</i>	191
Elena Marangoni, <i>Immagini del mutamento: infrastrutture e paesaggi urbani</i>	229
<i>Introduction</i>	309
<i>Sommaires</i>	311
<i>Introduction</i>	317
<i>Abstracts</i>	319
<i>Indice dei nomi</i>	325
<i>Fonti dell'apparato iconografico</i>	330

Abbreviazioni:

ASCT:	Archivio Storico della Città di Torino
ASPT:	Archivio Storico della Provincia di Torino
AST:	Archivio di Stato di Torino
ATM:	Azienda Trasporti Municipali
GAM:	Fondazione Torino Musei, GAM - Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea
GTT:	Gruppo Torinese Trasporti
TT:	Consorzio Trasporti Torinesi

Presentazione

Le reti di trasporto e gli strumenti per soddisfare i crescenti bisogni di mobilità di uomini e merci rappresentano oggi uno dei temi centrali dell'agire politico a ogni livello. La loro importanza è tale da costituire senza alcun dubbio un fattore decisivo nel decretare il successo o il declino di un territorio e nel determinare la qualità della vita dei cittadini che se ne servono quotidianamente. Pur tenendo conto della maggiore complessità – per tipologia di infrastrutture tecniche e varietà degli attori coinvolti – del dibattito contemporaneo, il volume che presentiamo mostra con illuminante chiarezza come i temi del trasporto a scala urbana, metropolitana, regionale e di ampio raggio costituiscano dall'Età moderna a oggi una ricorrente preoccupazione delle élite tecnico-politiche e una costante nella dialettica fra potere centrale e locale, oltre che un potente strumento di promozione dello sviluppo urbano e di governo del territorio. Per tali ragioni, bene ha fatto l'Archivio Storico della Città a inserire nella programmazione editoriale che deve accompagnare il cammino di preparazione alle celebrazioni per il 150° dell'Unità d'Italia un volume che stimola a riflettere sulle trasformazioni e i condizionamenti che le scelte in materia di trasporti hanno determinato a Torino negli ultimi secoli, proprio nel momento in cui la Città è protagonista di nuovi e radicali cambiamenti – si pensi solo alla metropolitana, al passante ferroviario e ai collegamenti ferroviari veloci con Milano e il resto del paese e, auspicabilmente, con la Francia – specificamente pensati per superare i vincoli ereditati dal passato. Senza alcuna invasione di campo ai danni degli attori cui spetta il compito di progettare il nuovo assetto dei trasporti, sia a scala urbana sia per quanto riguarda le connessioni con le grandi reti internazionali, questo lavoro costituisce una prima, originale e approfondita riflessione sul peso e sul senso di lunga durata di ogni scelta assunta in un ambito tanto delicato e vitale. Riteniamo che esso possa rappresentare un prezioso contributo in termini di consapevolezza storica e prospettica cui i protagonisti delle scelte future potranno attingere nell'assumere le proprie decisioni, nella speranza che esse dimostrino la stessa capacità di visione e la stessa lungimiranza di cui diedero prova Cavour e i governi dell'epoca nel perseguire la realizzazione del traforo ferroviario del Fréjus anche quando la sua immediata utilità appariva ridimensionata dalla cessione della Savoia alla Francia. Gli esiti di questa ricerca travalicano quindi l'ambito strettamente scientifico: un risultato ancor più significativo se consideriamo che il lavoro è stato condotto in maniera preponderante sui documenti conservati dall'Archivio Storico della Città, che si conferma dunque non solo attento custode delle memorie cittadine, ma importante risorsa di conoscenza del passato al servizio dell'intera Città.

Torino, dicembre 2009

Sergio Chiamparino, sindaco di Torino
Fiorenzo Alfieri, assessore alla Cultura
e al 150° dell'Unità d'Italia

Présentation

Les réseaux de transport et les outils aptes à satisfaire les besoins croissants de mobilité des hommes et des marchandises représentent de nos jours une des thématiques essentielles de l'action politique, et ce à tous les niveaux. Leur envergure est telle qu'elle constitue sans aucun doute un facteur décisif pour décréter le déclin ou le succès d'un territoire ainsi que pour déterminer la qualité de la vie des citoyens qui les utilisent au quotidien. Tout en tenant compte de la grande complexité du débat contemporain – compte tenu de la typologie des infrastructures techniques et la variété des protagonistes impliqués – le volume que nous présentons montre très clairement de quelle manière les thèmes du transport à l'échelle urbaine, métropolitaine, régionale et même de plus vaste envergure, non seulement témoignent depuis l'époque moderne jusqu'à nos jours de l'inquiétude récurrente des technocrates et des élites politiques, mais sont aussi une constante du dialogue existant entre le pouvoir central et local, ainsi qu'un puissant moyen de promotion du développement urbain et de l'aménagement du territoire.

Pour toutes ces raisons, les Archives Historiques de la Ville ont été bien inspirées d'insérer dans la programmation éditoriale qui doit accompagner la préparation des célébrations du 150^e anniversaire de l'Unité d'Italie un volume qui incite à réfléchir sur les transformations et les conditionnements déterminés par les choix faits à Turin en matière de transport au cours des siècles derniers, au moment justement où la ville est protagoniste de changements nouveaux et radicaux – il suffit de penser au métro et aux gares urbaines, aux lignes à grande vitesse en direction de Milan et du reste du pays et, on le souhaite, en direction de la France – tout particulièrement projetés pour se soustraire aux contraintes héritées du passé. Sans porter aucunement préjudice à tous ceux qui ont pour tâche d'envisager le nouvel axe des transports, à l'échelle urbaine tout comme au niveau des raccordements avec les grands réseaux internationaux, cette étude représente une première réflexion originale et approfondie sur le poids et sur les implications à longue échéance de tout choix opéré dans un domaine aussi délicat que vital. Nous pensons qu'elle peut représenter une contribution précieuse en terme de conscience et de perspective historique, dans laquelle les acteurs du futur pourront puiser lorsqu'ils devront prendre des décisions, dans l'espoir que ces derniers sauront faire preuve de la même capacité de vision et de la même clairvoyance que celle de Cavour et des gouvernements de l'époque lorsqu'ils poursuivirent la réalisation du tunnel ferroviaire du Fréjus alors que son utilité immédiate semblait réduite à néant de par la cession de la Savoie à la France.

Les résultats de cette recherche vont donc bien au-delà du domaine strictement scientifique : il s'agit là d'un résultat encore plus significatif si l'on considère que le travail a été essentiellement mené sur les documents conservés par les Archives Historiques de la Ville, ce qui confirme donc non seulement son rôle de gardien soigneux des mémoires de la ville mais aussi son importance en tant que source de connaissances du passé au service de la ville toute entière.

Turin, décembre 2009

Sergio Chiamparino, maire de Turin
Fiorenzo Alfieri, délégué à la Culture
et au 150^{ème} anniversaire de l'Unité d'Italie

Foreword

Today, transport networks and the means that satisfy the growing mobility needs of men and goods are one of the main focuses of political action at every level. Their importance is so great, to the extent of being without doubt a decisive factor in decreeing a region's success or decline and in determining the quality of life of its inhabitants, who use them on a daily basis. While bearing in mind the greater complexity – for the typology of technical infrastructures and the variety of players involved – of the contemporary debate, this volume demonstrates with enlightening clarity how the subject of transport on urban, metropolitan, regional and wide-ranging scales has been a recurrent concern of the technical-political elite from the modern period to our day and a constant in the dialectic between central and local power, as well as a powerful promotional instrument of urban development and regional government.

*For these reasons, the Archivio Storico della Città has acted well to include this particular volume in the editorial programme that accompanies preparations for the 150th anniversary of the Unification of Italy because this volume stimulates reflection on the transformations and conditioning in Turin during the last centuries – engendered by the transport choices adopted – precisely in the moment in which the city is once again the focus for new and radical changes – suffice to mention the new underground, the *passante ferroviario* (railway tracks laid underground have freed vast urban areas for new town-planning schemes) and the high-speed railway connections with Milan, the rest of Italy and, hopefully, with France – conceived specifically to overcome the obstacles inherited from the past. Without invading the field of those actors responsible for the task of planning the new transport layouts, both on an urban scale and in consideration of connections with the great international networks, this publication is a first, original and profound reflection on the importance and sense of long-lastingness of every choice made in such a delicate and vital sphere. We hold it to be a valuable contribution in terms of historical and perspective awareness that actors responsible for future choices may draw on to aid their decision making, in the hope that they will demonstrate equally visionary skills and far-sightedness to those displayed by Cavour and the governments of the time in pursuing the cutting of the Fréjus railway tunnel under the Alps, even when its immediate utility seemed drastically downsized by the cession of Savoy to France. The results of this research thus go beyond strictly scientific bounds: an even more significant result if we consider that the greater part of this work was conducted on documents conserved in the Archivio Storico della Città, which, therefore, proves itself to be not only an attentive guardian of city memories, but also an important resource for knowledge of the past at the service of the entire city.*

Turin, December 2009

Sergio Chiamparino, mayor of Turin
Fiorenzo Alfieri, councillor for Culture
and for the 150th Anniversary of the Unification of Italy

Introduzione

Ogni discorso sulla viabilità sembra oggi condannato a oscillare tra i poli opposti del funzionalismo e dell'ideologia; in tutti i casi, l'oggetto del dibattito relega la viabilità alla sua dimensione di infrastruttura materiale più che alla sua natura di mezzo della comunicazione. Non vi è da stupirsi di questo. L'organizzarsi in reti sempre più complesse delle connessioni tra luoghi segna storicamente il dominio della distanza e struttura spazi regionali e maglia amministrativa, agganciando a sé le reti urbane: la dilatazione di scala così prodotta si alimenta di continui mutamenti della scala stessa, fondati su connessioni esclusive città-città, quindi territorialmente asimmetrici e selettivi, tali da finire per generare paradossalmente contraddizione tra reti e territori. Ci si è voluti qui sottrarre a questa traccia scontata, sebbene fondamentale, della ricerca per ritagliare invece uno spazio per una riflessione non sostitutiva di quell'orientamento, ma complementare, proprio sulla dimensione locale delle reti, portando l'attenzione, nel lungo periodo, più specificamente alle pratiche che hanno connesso, in alcuni momenti della storia di Torino, flussi e luoghi, organizzando spazi di relazione; si è cioè tentato di identificare e ricostruire, in modo ancora parziale, alcuni aspetti di quello che – parafrasando Roger Brunet – si potrebbe definire «territoire-réseau», reti di infrastrutture, ma anche di attori e di relazioni sociali. Il periodo qui considerato è compreso tra il momento che segna, con il trasferimento della capitale del ducato sabaudo da Chambéry a Torino nel 1563, l'origine del processo di urbanizzazione e dell'organizzarsi di una rete e l'inizio del Novecento; non trovano quindi ancora posto in questo volume i grandi mutamenti nei trasporti e nelle loro reti del Novecento, dall'avvento delle autostrade, al trasporto aereo, all'alta velocità. Alcuni temi trattati tuttavia sono percorsi anche oltre il periodo prefissato, seguendone lo sviluppo fin dove essi si sono ramificati.

La città d'Antico regime è quindi il punto di partenza, non tanto per esaminarne la rete stradale, già nota, quanto per leggere il costituirsi e consolidarsi della rete attraverso il gioco delle relazioni tra poteri locali e potere centrale e il ruolo che essa viene ad assumere per la città capitale nella sua dimensione locale. Quella rete che si è organizzata attorno a Torino fin dalla seconda metà del Cinquecento e ha sostenuto le politiche di centralizzazione dello stato nei due secoli successivi, è stata certo percorsa da uomini e cose, soldati e mercanti, nobili e contadini, granaglie e broccati, nonché idee e conoscenze che non avevano ancora altre reti se non quelle del trasporto dei libri e del viaggio dei *savants*. Misurare i flussi in tali reti per l'età prestatistica è sempre arduo, quando non impossibile. Tuttavia un buon indicatore è quello demografico, quando si abbiano a disposizione dati sufficienti e la pazienza di ordinarli in serie: qui è utilizzato, attraverso la collazione di un'enorme quantità di dati desunti da censimenti e da atti di matrimonio, per ricostruire i flussi migratori, la mobilità da e verso Torino, che caratterizzano la città preindustriale e permettono di misurare anche la sua capacità di attrazione e polarizzazione.

L'Ottocento è il secolo dei grandi mutamenti. Il periodo compreso tra l'età carloalbertina e l'Unità vede una vera e propria rivoluzione nei trasporti che da una parte induce la formazione di nuove reti, come la 'strada di ferro' su cui viaggia la locomotiva a vapore e che gioca un ruolo non secondario nelle guerre d'indipendenza, ma che è anche causa di un ridisegnarsi della vecchia rete stradale, dall'altra ridefinisce il rapporto distanza-tempo, modellando una nuova mentalità che a sua volta sollecita innovazioni nella circolazione cittadina. Le trasformazioni nei mezzi e nei modi di trasporto caratterizzano d'altronde anche la seconda metà del secolo fino al primo Novecento: dopo la bicicletta già apparsa per le strade di Torino nella prima metà del secolo, fa la sua comparsa l'automobile. Il movimento di opposizione sociale a entrambe è interessante test per l'interpretazione della percezione e dell'impatto sulla mentalità collettiva delle grandi trasformazioni nei fatti di circolazione. La questione arriva fino ai consigli comunali e provinciali, sollecita interventi dei poteri pubblici ed è significativa di usi conflittuali dello spazio urbano in quella destinata a diventare la città dell'automobile. I mutamenti avviati nell'Ottocento non hanno solo un impatto sulle mentalità, ma aprono questioni rilevanti sull'uso dello spazio e quindi sull'organizzazione del tessuto urbano in crescita. La questione viene affrontata nel volume per tre diversi aspetti. In un caso si fa luce su un'inedita storia di progetti per la navigazione interna, non realizzati, ma capaci di mobilitare attorno a essi plurimi interessi e attori sociali; il declino dell'uso del Po come via d'acqua alla fine del Settecento segna l'inizio di un disinteresse della città per il suo principale fiume come arteria di traffico fluviale, fino a che le destinazioni d'uso del Po entrano in relazione con la pianificazione della città. Da ciò emerge una straordinaria progettualità d'avanguardia in materia di navigazione interna d'ampio raggio che certo – se attuata – avrebbe modificato in modo sostanziale lo sviluppo della città e della regione.

Su altro fronte, si è pensato di indagare i nessi tra processi di crescita della città e strutturarsi della mobilità collettiva. L'organizzazione di una rete di trasporto pubblico urbano, fin dall'avvio del primo servizio di omnibus nel 1845 e successivamente, con il suo integrarsi con le direttrici principali extraurbane, risponde all'espansione urbana, ma a sua volta va a costituire un'economia esterna di urbanizzazione che sostiene l'ulteriore processo di espansione e di sviluppo delle funzioni urbane. Questo processo viene seguito dal 1845 fino alla seconda guerra mondiale, sui due piani delle reti infrastrutturali e delle reti tra attori sociali, concessionari privati e operatori pubblici, che ne sono protagonisti.

Un ulteriore nodo problematico nei rapporti tra reti infrastrutturali e pianificazione dello spazio urbano è da identificarsi nell'avvento della ferrovia, in particolare per quanto concerne l'inclusione e l'attestazione delle linee in città: un problema che si pone fin dalle prime decisioni sulla rete, con i tracciati per Genova, la Francia e Milano decisi tra 1845 e 1855. Le scelte di allora, di localizzare Porta Nuova e Porta Susa ai limiti della città e di farne lambire il margine occidentale dalla linea per Milano, hanno pesato fino a oggi, interferendo con le espansioni urbane successive. La questione è qui dipanata fino agli ultimi sviluppi. Infine chiude il volume un saggio iconografico che, servendosi di importanti collezioni fotografiche, esamina l'impatto della ferrovia e delle tranvie sul paesaggio urbano tra la seconda metà dell'Ottocento e gli anni trenta del Novecento.

A conclusione del lavoro, si deve sottolineare che esso si appoggia all'esplorazione di una pluralità di fonti per lo più estratte dall'Archivio Storico della Città di Torino, deposito della memoria storica, patrimonio collettivo che viene ridistribuito alla città attraverso la ricerca. Per questo, il grazie sincero del curatore e degli autori va al personale tutto dell'Archivio.

Paola Sereno

Aspetti della viabilità di una capitale d'Antico regime

di Paola Sereno



LA RETE STRADALE TORINESE TRA POTERI CENTRALI E POTERI LOCALI. È consuetudine nei manuali di geografia generale ricordare come le strade generino città, siano in grado cioè di esercitare una forza attrattiva nei confronti dell'insediamento e di indurne o favorirne, in determinate condizioni, processi di urbanizzazione. È altresì vero però che le città generano a loro volta strade, modellando, insieme con la rete viaria, la struttura regionale; in ogni caso tra città e strade si instaura una catena di relazioni che muove i processi di produzione sociale di territorio e che, a seconda del livello funzionale del centro urbano, è suscettibile di far sentire i suoi effetti a una scala ben più estesa di quella locale.

Il trasferimento della capitale del ducato sabauda da Chambéry a Torino nel 1563 può essere considerata, in questa prospettiva, una vera e propria azione territoriale, che dà avvio alla costruzione dello spazio regionale, con effetti di lunga durata. Il fatto che tale evento coincida – sia anzi motivato – con la rifondazione dello stato da parte di Emanuele Filiberto nella fase iniziale del costituirsi degli stati assoluti centralizzati, contribuisce non poco a far sì che il controllo della distanza e la ricerca della connettività del tessuto territoriale, quindi l'organizzazione della rete viaria, costituiscano in quel momento e ancor più poi nelle fasi successive di consolidamento istituzionale e territoriale l'indispensabile puntello della scelta localizzativa della città capitale. La necessità di mantenere uniti gli stati «al di là e al di qua dei monti», di controllare i confini, muovere l'esercito, governare le autonomie, diffondere all'interno pratiche giuridiche, fiscali e amministrative uniformi e all'esterno influenza politica ed economica, sarebbe vanificata se non fosse supportata da un adeguato grado di connettività regionale, pur nei limiti in cui tale obiettivo può essere perseguito per tutto l'Antico regime.

Il modellarsi della rete stradale nei territori di qua dai monti nei secoli dell'Età moderna è già stato fatto oggetto, alcuni anni or sono, di accurata indagine e ricostruzione da parte di Maria Luisa Sturani, sulla scorta della ricca documentazione prodotta in materia dai poteri centrali dello stato tra la fine del Cinquecento e la fine del Settecento¹. Può essere di qualche interesse ora rileggere quel processo di territorializzazione dal punto di vista della città capitale, che al centro di quella rete si sviluppa, fino a quando, durante il governo napoleonico, divenne a sua volta 'periferia'. La riconquistata centralità politico-amministrativa dopo la Restaurazione, e fino alla perdita della funzione di capitale dopo l'Unità, avviene

¹ MARIA LUISA STURANI, *Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1798)*. I: *I presupposti strutturali (sec. XVI-XVII)* e II: *Le trasformazioni del XVIII secolo*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», LXXXVIII (1990), pp. 455-512 e LXXXIX (1991), pp. 485-546.

ormai a una scala diversa, che incomincia a lasciar trasparire la difficoltà di Torino a controllare e captare i flussi commerciali tra il Mediterraneo e l'Europa centrale; se non si è dovuto misurare, nel periodo post-unitario e nel ridisegnarsi delle gerarchie territoriali, quanto poco ci voglia a decadere, perdendo funzioni urbane, forse lo si deve anche al radicamento territoriale di quella rete faticosamente costruita nei secoli dell'Età moderna, che ha modellato un'armatura regionale entro cui ha garantito, almeno a quella scala, la permanenza della centralità di Torino². È con questa eredità storica e in funzione di essa che Torino, insieme con lo spazio regionale che ha strutturato attorno a sé, deve fare ora i conti con nuovi mutamenti di scala nell'organizzazione territoriale, che la costringono a misurarsi con la ricerca di una nuova centralità nel contesto europeo.

Lo spoglio degli ordinati, cioè dei registri delle deliberazioni del Consiglio o Congregazione della città, per l'Età moderna rivela il rovescio della medaglia di quella centralità: Torino e i suoi amministratori non appaiono tra gli attori del processo di produzione sociale di territorio che si manifesta nel modellamento della rete stradale, contrariamente a quanto forse ci si sarebbe potuti aspettare, pur chiamati spesso a sopportarne i costi. Palazzo di Città, soprattutto nel corso del Settecento, subisce ed esegue in materia gli ordini che provengono da Palazzo Ducale prima, Reale poi, dove vengono prese le decisioni. La comunicazione tra i due luoghi del potere cittadino avveniva sia in modo formale, per iscritto, sia verbalmente. Nel primo caso giungeva agli amministratori della città un 'Regio Viglietto' con il quale il sovrano manifestava la sua volontà e spesso impartiva dettagliate istruzioni. Così ad esempio, la delibera della Congregazione per la formazione della nuova strada del Martinetto del 24 febbraio 1703 consegue al regio viglietto del 19 febbraio con il quale Vittorio Amedeo II comunicava la sua decisione di surrogare l'alveo della bealera del mulino del Martinetto con un nuovo tracciato, lungo cui voleva si aprisse anche una nuova strada³; la decisione era già talmente maturata che il sovrano, nel comunicare la sua decisione, prescrive alla città di attenersi nella realizzazione dell'opera al progetto già predisposto da Michelangelo Garove, architetto di corte, nonché di procedere all'indennizzo dei proprietari i cui beni si rendeva necessario occupare, previo estimo dei siti da parte di due periti agrimensori, uno nominato dalla città, l'altro dai proprietari.

L'uso del regio viglietto è prevalentemente settecentesco e certo sancisce il consolidamento ormai di una burocrazia statale, ma sta a indicare anche una aumentata distanza tra i poteri cittadini, soprattutto se confrontato con la prassi della comunicazione verbale praticata in modo pressoché esclusivo negli anni successivi al trasferimento della capitale e poi usuale ancora per gran parte del Seicento. Sono proprio le diverse modalità della comunicazione verbale nel trattare le questioni territoriali di Torino, nel corso dell'Età moderna, a far supporre un aumento della distanza tra poteri locali e poteri centrali che forse non è interamente spiegabile solo con il modificarsi delle norme protocollari della corte in direzione sempre più di una istituzione regia. Gli ordinati cinquecenteschi e ancora del primo Seicento registrano incontri relativamente frequenti dei sindaci della città con il duca, appositamente convocati per questioni riguardanti il territorio torinese: sebbene tali incontri siano indubbiamente occasione per ricevere le disposizioni del sovrano, tuttavia consentono una comunicazione diretta, senza mediatori istituzionali⁴. In seguito, tali incontri finiscono a poco a poco per essere rele-

² Una discussione del ruolo di *carrefour* di Torino fu già avanzata, un secolo dopo l'Unità, da PIERRE GABERT, *Turin, ville industrielle. Etude de géographie économique et humaine*, Paris: Puf, 1964, p. 43 e sgg.

³ ASCT, *Ordinati*, vol. 233, c. 26, verbale della seduta del 24 febbraio 1703.

⁴ Così ad esempio ha più i toni di una negoziazione che quelli di un ordine sovrano il colloquio tra Carlo Emanuele I e i sindaci della Città, avvenuto all'inizio di aprile del 1619, come è riferito alla Congregazione: «[i Sindaci informano] che Venere passato furono da S.A. chiamati da quella qual con volto sereno le disse questa nostra Città

CARTA GENERALE DE STATI DI SVA ALTEZZA REALE



FRANCO
COMI

**A MADAMA REALE
MARIA GIOVANNA BATTISTA
DI SAVOIA**
Madame Reale
VITTORIO AMEDEO II
Re di Sardegna

DESCRITIONE De Stati di Sua Altezza Reale Tomo di quarche di la di Monti

DESCRITIONE
DE STATI DI SVA ALTEZZA REALE
TOMO DI QUARCHE DI LA DI MONTI

DESCRIZIONE
DE STATI DI SVA ALTEZZA REALE
TOMO DI QUARCHE DI LA DI MONTI

gati per lo più all'evento cerimoniale del baciamento, cioè all'atto rituale di omaggio al sovrano e ai membri della dinastia regnante che notabili, ministri, ambasciatori, amministratori della città sono ammessi a presentare all'inizio dell'anno, in uno dei primi giorni di gennaio. In quell'occasione i sindaci presentano ogni anno al sovrano lo stato delle anime della città, illustrandone la crescita, che nella geografia ed economia politica del Rinascimento e per tutto l'Antico regime è considerato un indicatore di prosperità dello stato. Il resoconto sulla partecipazione alla cerimonia del baciamento, che sistematicamente ogni anno i sindaci fanno nella prima riunione della Congregazione, partecipa al Consiglio le disposizioni eventualmente impartite con l'occasione dal sovrano alla città.

Le relazioni verbali tra la corte e la città sembrano svilupparsi allora nel corso del Settecento su due livelli: quello formale e prefissato delle occasioni previste dal cerimoniale con i sindaci (oltre al rito del baciamento, quelli del genetliaco dell'erede al trono e dell'accensione del farò di san Giovanni) e quello ordinario e continuo che ha invece come interlocutore privilegiato il vicario di politica e polizia, figura centrale dell'istituzione municipale⁵, con poteri estesi per la vita della città, dal potere giudiziario di primo appello nelle cause civili e criminali, all'annona, all'ordine pubblico, alla conservatoria dei bandi campestri, all'igiene (compresa la pulizia delle strade urbane), alla vigilanza e giurisdizione in materia di disposizioni su boschi, pascoli, acque, fossi e anche strade del territorio comunale. Certo, il vicario è membro della Congregazione della città, ma ne è un membro particolare, al quale sono conferiti notevoli poteri che ne fanno soprattutto un funzionario e controllore statale. Egli è scelto dal sovrano, sia pure in una rosa di tre nomi proposti dalla città e individuati nel corpo decurionale, ma eventualmente anche all'esterno⁶, e resta in carica due anni; il sovrano tuttavia ha la facoltà di confermarlo nella carica per un tempo illimitato, vanificando il diritto di rosa della città. Di fatto quindi è più un funzionario della corona che un amministratore cittadino, o quanto meno è una figura intermedia, di raccordo tra poteri centrali e poteri locali; egli è regolarmente ammesso all'udienza del sovrano, di norma settimanalmente⁷. È quindi l'interlocutore privilegiato, che riferisce infatti alla Congregazione con regolarità le disposizioni del sovrano, come si evince dallo spoglio degli ordinati settecenteschi. In questo suo ruolo, per quanto concerne le competenze sulla viabilità che in questa sede interessano, esercita fundamentalmente una funzione di controllo e di trasmissione di decisioni, cui forse partecipa in qualche misura, ma che vengono assunte al di fuori della Congregazione, alla quale è solo conferito l'incarico di renderle esecutive: non è casuale che l'Ufficio del vicario in materia di strade, a fronte dei notevoli poteri esercitati, non produca una documentazione significativa per delineare una politica locale della rete viaria.

in ogni occasione di nostro servitio sempre è stata pronta a compiacerci et si assicuriamo non declinerà mai massime in occasione così degna della Ser.ma Madama sposa del Ser.mo Principe per qual dovendosi far la porta nova disidirava che la Città facesse la spesa et quanto prima et se non potiva di marmore almeno di pietra negra et se non potiva di pietra negra almeno di mattoni e che in ciò non dovesse metter difficoltà». I sindaci, pur protestando la loro obbedienza, oppongono che la città è carica di debiti; il duca replica con sdegno che gli risulta aver la città ottenuto maggiori entrate dalla gabella del sale. I sindaci a loro volta «con ogni reverenza» replicano che Sua Altezza «era mal informata» e che la città «per soccorrere S.A. lascia di pagar molte opere pie»: si veda ASCT, *Ordinanti*, vol. 170, c. 44v., verbale della seduta del 7 aprile 1619.

⁵ Sulla figura del vicario nel Settecento, specificamente per le sue funzioni relative all'annona e all'ordine pubblico, si veda DONATELLA BALANI, *Il Vicario tra città e Stato. L'ordine pubblico e l'annona nella Torino del Settecento*, Torino: Deputazione Subalpina di Storia Patria, 1987.

⁶ Il diritto alla presentazione della rosa di nomi è riconosciuto alla città con patenti di Emanuele Filiberto del 15 dicembre 1577 e riconfermato con editto di Vittorio Amedeo del 19 dicembre 1687. Tuttavia, l'unificazione dell'Ufficio del vicario con la prefettura della città e provincia di Torino, per editto dell'11 febbraio 1724, di fatto sottrae tale diritto alla città, fino a quando esso non viene ripristinato con editto di Carlo Emanuele del 4 maggio 1735: si veda FELICE AMATO DUBOIN, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, editti, patenti, manifesti ecc. emanate negli Stati di Terraferma sino agli 8 dicembre 1798 dai Sovrani della Real Casa di Savoia, dai loro ministri, magistrati ecc.*, Torino: Stamperia Reale, 1818-1869, t. III, parte III, tit. XXV, cap. I, pp. 1455 sgg.

⁷ *Ibid.*, libro VII, tit. XI, p. 580.

I poteri del vicario vanno aumentando nel corso del Settecento, ma al contempo le sue competenze in materia di viabilità, a far corso dal 1723, sono tuttavia limitate dall'attribuzione di tali funzioni all'intendente di Provincia, nel quadro dell'organizzazione dell'amministrazione delle strade che la corte persegue nel corso del Settecento, e al prefetto per quanto concerne i bandi campestri che recano pure norme relative alle strade⁸. Ciò provoca qualche conflitto di competenza e qualche conseguente disfunzione, tanto che con regie patenti del 4 aprile 1752 viene ripristinata la funzione del vicario per questa materia: «Quanto alle strade, che rimanevano in parte neglette per la competenza dell'ispezione controversa tra il Vicario e l'Intendente di questa Provincia, e che devono ridursi, e conservarsi in buono stato, debba essere codesta particolare incumbenza dello stesso Vicario, affinché possa facilitare le condotte, e procurare ogni maggior affluenza di Comestibili, e Robe alla nostra Metropoli; e così pure il Vicario sia più al caso di ogni altro di contenere i Portonaj, e provvedere agli abusi, che da essi si commettono nella indebita esazione di Diritti dai Cittadini per il passaggio de' Porti della Città, e nel riscuoterli eccessivi dagli altri»⁹. Poco dopo, con regio viglietto del 19 dicembre 1752, viene commessa in capo al vicario la piena autorità sulle strade reali di Rivoli e Venaria, per l'intero tratto di strada fino ai due castelli, anche quindi per la parte dei tracciati sui territori delle altre comunità¹⁰.

Il ruolo di mediazione istituzionale esercitato dal vicario tra il potere locale e il potere centrale, nel limitare alla funzione giuridico-amministrativa del suo ufficio l'ambito di intervento della città sulle strade, impedisce di fatto che quest'ultima elabori una vera e propria politica in materia di viabilità del proprio territorio: e ciò ovviamente altro non è che la conseguenza in termini organizzativo-istituzionali alla scala locale del peso e dell'invasività delle decisioni assunte centralmente dalla corte sul nodo primario della rete, peso decisionale che investe tutti i livelli della viabilità. In sostanza, Torino sconta il fatto di essere la città capitale, sede

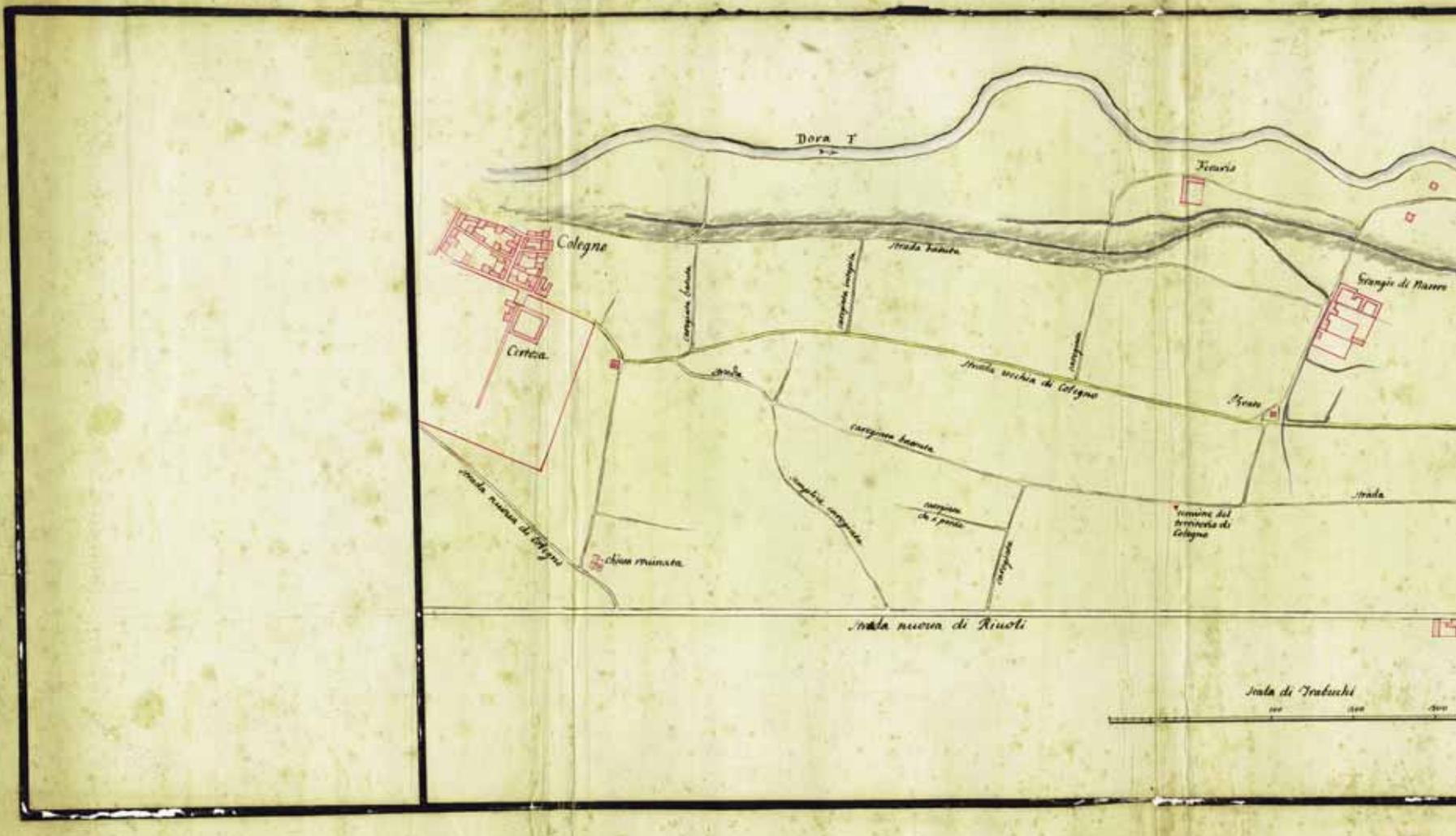


Rosa o sia terna per l'elezione del vicario, 1830 circa (ASCT, Carte sciolte, n. 6025).

⁸ In precedenza il controllo centrale sul livello locale della gestione della rete viaria era affidato al conservatore generale delle strade e ponti, istituito già alla fine del Cinquecento e al quale era fatto obbligo di inviare da parte delle autorità locali i testimoniali di visita alle strade, da eseguirsi semestralmente. Si veda F.A. DUBOIN, *Raccolta delle leggi* cit., t. III, parte III, tit. XVI, p. 1219. Sull'efficacia di questa forma di coordinamento vi è da dubitare: quanto meno l'ordine di effettuare le visite periodiche alle strade e di indicare le riparazioni necessarie doveva essere ampiamente disatteso, dal momento che viene reiterato più volte: Carlo Emanuele I ritiene di doverlo emanare ben due volte a distanza di un anno e mezzo, una prima volta il 31 maggio 1620 e una seconda volta il 24 ottobre 1621, «informati che tali visite, et riparazioni sono trascurate a danno universale» (*ibid.*, pp. 1220-1221). La città a sua volta nominava, per gli adempimenti previsti, un 'commissario delle strade', o anche 'sovrintendente', come si evince dallo spoglio degli ordinati cinquecenteschi, dai quali tuttavia sembra di poter dedurre che tale funzione non avesse un carattere di sistematicità, bensì la nomina rispondeva a esigenze contingenti. Così ad esempio nel dicembre 1591 i sindaci dichiarano di aver avuto sentore che il magistrato alle acque fosse «in procinto di far un lodo per la riparazione delle strade e vie pubbliche»; ritengono pertanto opportuno che la città proceda, «come altre volte ha fatto», alla nomina di un soprintendente e commissario «convenendo alla Città mantenere la sua autorità per rispetto delle vie e strade del suo finaggio e territorio»: si veda ASCT, *Ordinati*, vol. 141, c. 73, verbale della seduta del 1 dicembre 1591. Resta per altro da capire perché in alcuni anni non si nominò il commissario per le strade, mentre proprio nel 1591 «si come la Ser.ma Infante desidererebbe la Città facesse accommodar la strada qual è dal hostaria del movero fino alla Casa del Sig. Giorgio Argentero», fossero già stati nominati in giugno ben due commissari «per soprintendere alla detta et altre strade della Città» (*ibid.*, c. 26 v., verbale della seduta del 10 giugno 1591). Per l'attribuzione invece di competenze in materia di viabilità agli Intendenti di Provincia si veda F.A. DUBOIN, *Raccolta delle leggi* cit., t. III, parte III, tit. XVI, p. 1235.

⁹ *Ibid.*, t. III, tit. XXV, cap. I, pp. 1536-1538. La regia patente è letta nella Congregazione della città, che si rallegra perché «la Città nella Persona del suo Vicario viene ad essere reintegrata nelle prerogative di Cognizione che da più anni non godeva»: ASCT, *Ordinati*, vol. 282, cc. 34-35, verbale della seduta 15 aprile 1752. Gli amministratori della città d'altra parte avevano esercitato pressioni in tal senso: *ibid.*, c. 31, verbale della seduta del 21 marzo 1752. Il controllo della viabilità si collega così strettamente alle funzioni annonarie e giurisdizionali del vicario; con ciò tuttavia i poteri della città, virtualmente rappresentata dal vicario, sulla sua rete stradale vengono contenuti in un ambito ristretto, giuridico-amministrativo, che non contiene il livello delle politiche territoriali pubbliche. A seguito del disposto della regia patente, il vicario in carica, Vespasiano Ripa Buschetti di Giaglione, ordina con proprio manifesto che vengano ripubblicati i bandi campestri della città, approvati nel 1724, i capi I e II dei quali sono dedicati al «ristabilimento e manutenzione delle strade pubbliche del Territorio» rispettivamente nella pianura e «nelli Monti», ovvero nella collina di Torino, dettando norme precise anche su ponti, fossi, alberi. Si confermano così molto chiaramente i limiti dell'ambito di intervento della città sulla propria rete infrastrutturale.

¹⁰ Il regio viglietto non fa che estendere in realtà anche alla strada di Venaria la prerogativa già attribuita da Vittorio Amedeo II al vicario nel 1716 per quanto concerneva la sola strada di Rivoli: F.A. DUBOIN, *Raccolta delle leggi* cit., t. III, parte III, tit. XXV, cap. I, p. 1464.

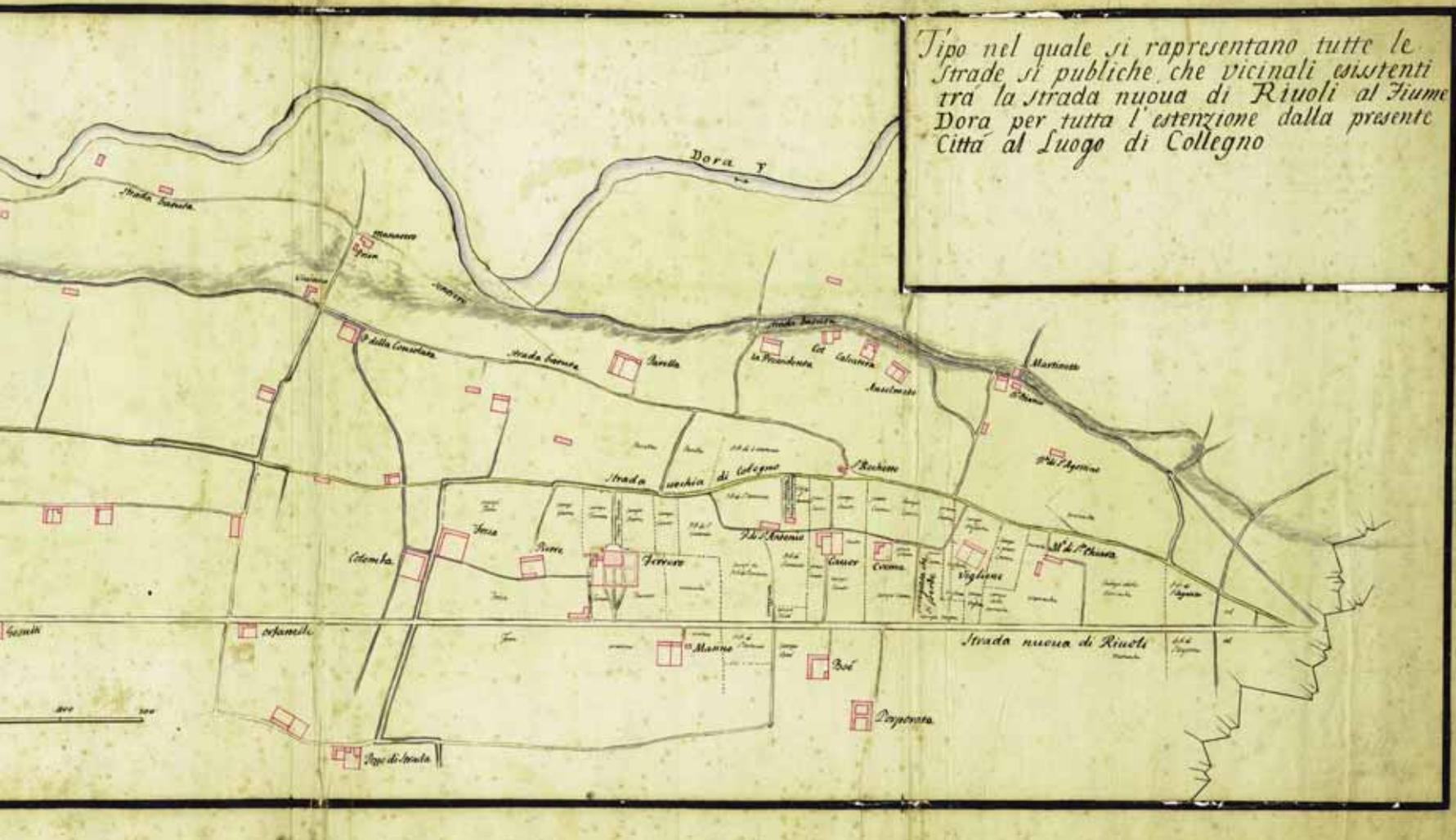


Tipo nel quale si rapresentano tutte le strade si pubbliche, che vicinali esistenti tra la strada nuova di Rivoli al fiume Dora, attribuibile forse ad Alessandro Luigi Emanuelli, 1717 (ASCT, Carte sciolte, n. 1546).

della corte: paradossalmente – ma non troppo – ciò è causa di minore e non di maggiore autonomia nelle politiche territoriali rispetto ad altri centri urbani dello stato. La capitale è il centro dello stato e ne è la sua rappresentazione metaforica, il che finisce per rendere più appannata l'identità locale. Avviene così che Torino non partecipi se non minimamente a quella tendenza, che va evidenziandosi nella seconda metà del Settecento, ad assumere iniziative locali in materia di viabilità da parte di alcune città capoluogo di provincia e anche di alcune comunità, iniziative suggerite da un rinnovarsi di esigenze economiche alla scala locale e favorite dalla riforma del 1761, che istituiva, insieme con la Direzione generale ponti e strade, casse provinciali e statali per gli interventi di miglioramento della rete, pur sempre accollando un carico finanziario oneroso ai comuni¹¹. Tuttavia in quel periodo, e specialmente nell'ultimo quarto del secolo, l'amministrazione municipale appare meno passiva di fronte alle decisioni assunte dal potere centrale, il che probabilmente si deve al più efficace coordinamento delle parti, mediante l'istituzione di appositi 'congressi', ma anche di scala degli interventi, da parte della Direzione ponti e strade. La città esprime così pareri per la parte del tracciato di sua competenza, anche se continua a non partecipare alla progettazione, sulle due principali realizzazioni della seconda metà del secolo: la Torino-Asti, con prosecuzione per Alessandria e Acqui, verso cioè le Province di nuovo acquisto, e la Torino-Casale.

Nel primo caso, il parere della città, espresso nel giugno 1778, è sollecitato dal congresso appositamente istituito dal sovrano e nel quale – va rilevato – non sono stati nominati rappresentanti della municipalità, ma per Torino l'intendente della

¹¹ M.L. STURANI, *Inerzie e flessibilità* cit., II, pp. 526-535. La Direzione generale ponti e strade, proposta dal conte Beraudo di Pralormo, che ne fu anche a capo dal 1761 fino alla sua morte, fu abolita nel 1783, trasferendone le competenze all'Ufficio generale di finanze: F.A. DUBOIN, *Raccolta delle leggi* cit., t. XXIV, tit. VII, p. 1826. Nel 1786 si aboliscono anche le casse provinciali e statali e si affida la gestione agli intendenti di Provincia (*ibid.*, pp. 1829-1838).



provincia e il conte Filippo Giambattista Nicolis di Robilant, brigadiere e quartiermastro d'armata, capo dell'Ufficio di topografia reale. Il congresso sottolinea l'utilità del collegamento non solo per Asti, ma anche per Torino «in cui vengono trasportati, ed esitati molti generi di prima necessità, de' quali quella Provincia abbonda in grado assai eccedente l'ordinario consumo, che si fa dagli abitanti di essa. [...] Parimenti si è osservato che proseguendosi a suo tempo il riadattamento sino ad Alessandria sarebbe altresì migliorato l'avviamento dell'estero commercio proveniente dal Genovesato, e dalla Lombardia, sia nell'interno dello Stato, che per titolo del mero transito, da cui la Gabella ricava un utile tanto più pregievole, in quanto che cade per intero sopra gli esteri»¹². Nicolis di Robilant mostra al congresso una carta topografica formata nel 1775 dall'«ingegnere topografico» Giovanni Giacomo Cantù, uno dei grandi cartografi dell'Ufficio di topografia reale, sulle strade della «montagna di Torino», nella quale prospetta un collegamento collinare con Asti; rilevando quindi che il costo della strada sarebbe stato ingente, ritiene necessario sollecitare la città di Torino a esprimere il proprio parere «tosto che sarà poi dalla Città colla sovrana approvazione determinato l'allineamento nella sua Territorial periferia, e così lo sbocco al Territorio confinante in un punto fisso».

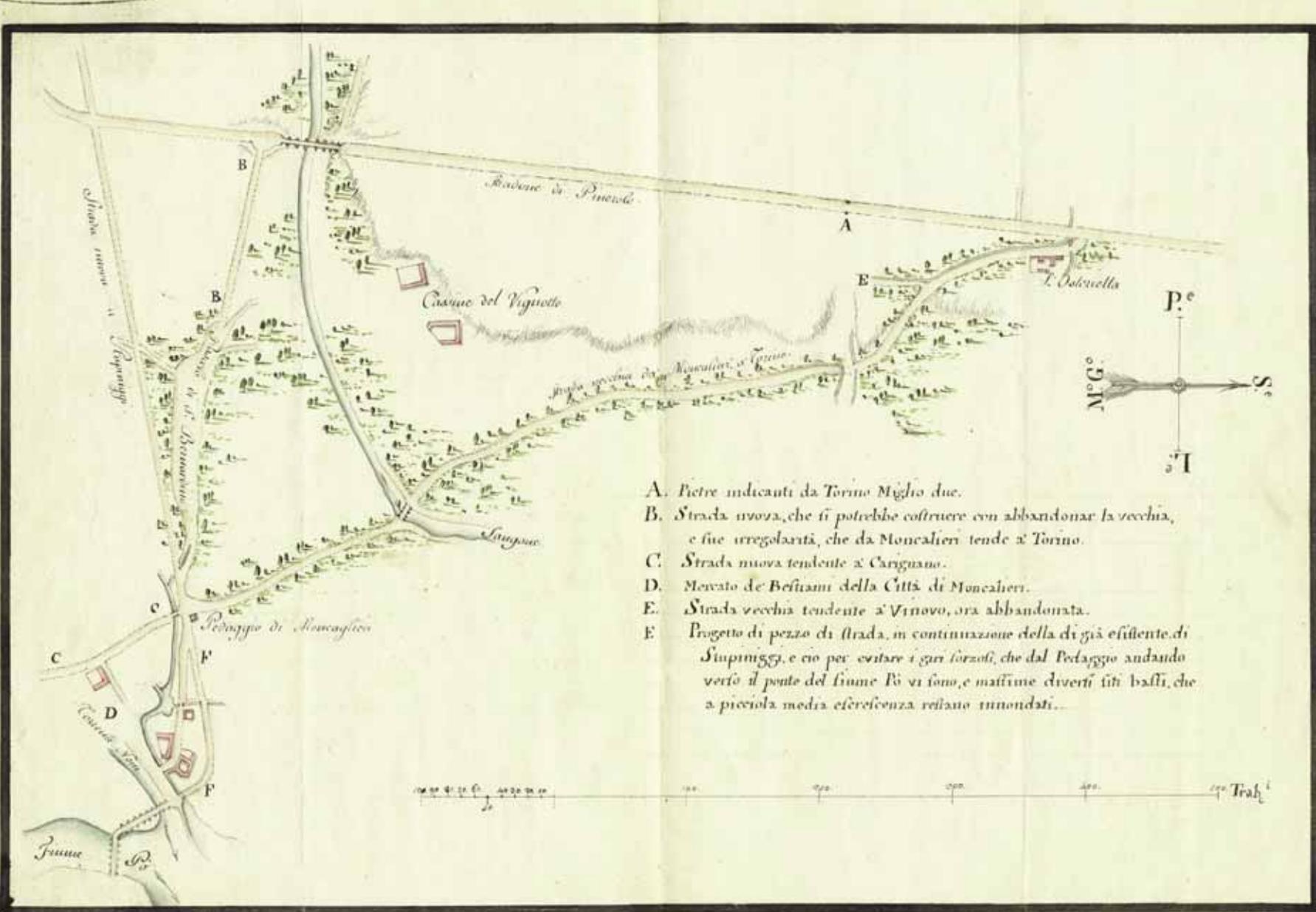
Il parere formulato dalla città di Torino è molto dettagliato ed esamina vantaggi e svantaggi di ciascuno dei due progetti che le sono stati sottoposti, a parte quello dell'architetto Robba, presentato dalla città di Asti e limitato al tratto Asti-Villanova: uno è quello illustrato dalla carta topografica del Cantù, l'altro è dell'architetto Giuseppe De Paoli, ed entrambi riguardano il percorso nel territorio torinese. Dopo aver minutamente argomentato contro il progetto Cantù, che prevedeva un tracciato collinare di preferenza attraverso la Val San Martino, piuttosto

¹² ASCT, *Carte sciolte*, n. 1694 e AST, *Materie Economiche, Ponti e Strade*, m. 9, fasc. 5.

che per la strada di Reaglie o per quella di Dora Grossa, cioè dell'Eremo, gli amministratori della città si pronunciano recisamente a favore del progetto De Paoli, che prevedeva un tracciato quasi totalmente in pianura per Poirino, Canale, San Damiano, Asti. Si argomenta che tale strada, sebbene più lunga, «sarebbe situata quasi nel centro della Provincia restando di poca spesa la diramazione delle strade particolari per le contigue terre»; sarebbe inoltre esposta a sud «sgombra da boschi, e da nascondigli de' malviventi, e passerebbe tra terre popolate e facoltose in grado di concorrere nella formazione della nuova strada, e a supplire alla conservazione di essa», sarebbe inoltre utile alla provincia di Alba «per il comodo d'alcune Terre tanto di qua che di là del Tanaro, potendosi con una strada particolare unire il Commercio con questa di cui si tratta, e così agevolare le condotte per Asti e anche per Torino»¹³. La ragione di questa preferenza, al di là delle argomentazioni addotte, è di tutta evidenza: nel tratto torinese questo tracciato non farebbe che ricalcare la strada reale per Moncalieri, evitando alla città una spesa non indifferente, pur godendo i vantaggi di un migliorato collegamento con Asti e poi con le Province di nuovo acquisto. Prova ne sia che la città, nell'evenienza che venga approvato il progetto Cantù, utilizza molti argomenti per bocciare senza appello il tracciato attraverso la Val San Martino, preferendo la soluzione di un tracciato attraverso Reaglie, anche in questo caso già esistente, sebbene affetto da molte criticità, coincidendo con la strada per Chieri. Non tanto diversa è la posizione assunta circa la Torino-Casale, al cui progetto viene prevista una variante di tracciato in territorio torinese lungo il Po fino al confine con San Mauro, di scarsa entità all'apparenza, ma non gradita alla città che anche in questo caso preferisce il progetto che consente di utilizzare il tracciato già in uso¹⁴. La politica delle infrastrutture della città, quando si manifesta, è quindi conservatrice, in virtù per altro del vantaggio di posizione determinato dalla sua centralità, che si traduce in densità della rete già esistente nel proprio territorio e in altissimo grado di connettività regionale. Viene così meno l'interesse all'innovazione, se non nei limiti al più di migliorare i tracciati in essere, quando si debba rispondere a iniziative comunque assunte dal potere centrale. L'interesse è invece delle altre località dello stato nel cercare migliori, più dirette e quindi più rapide connessioni con la capitale, oltre che eventualmente con altri centri della rete. Tale interesse nelle aree più periferiche sostiene solitamente l'implicito progetto di costruire o rafforzare una propria centralità alla scala locale sub-regionale, ma nell'area circostante Torino sembra invece sostenere il tentativo di non perdere la propria posizione nella regione complementare torinese. Così ad esempio non sembra casuale non solo che Chieri assuma l'iniziativa, presentando al sovrano una supplica indirizzata a ottenere interventi sul collegamento con Torino, ma soprattutto che lo faccia proprio nel 1778, l'anno stesso in cui si discutono i progetti della nuova strada per Asti, a proposito della quale Torino sostiene l'ipotesi del tracciato in pianura elaborato dal De Paoli, mentre anche l'ipotesi del tracciato collinare prospettato dal Cantù tende a escludere il passaggio per

¹³ ASCT, *Carte sciolte*, n. 1695. Anche Giuseppe De Paoli redige una relazione tecnica per conto della città, volta a dimostrare tutti i punti deboli del progetto Cantù e quindi del tracciato collinare per la Torino-Asti (*ibid.*, n. 1696): essa è chiaramente la fonte delle argomentazioni pochi giorni dopo addotte formalmente dalla città.

¹⁴ *Ibid.*, n. 1671. Il primo progetto della Torino-Casale per quanto concerne il tronco nel territorio di Torino è del misuratore Tommaso Cane, rivisto poi da Giuseppe Bojne, il quale prospetta la variante che rende il percorso più lungo, ma «più sodo ed economico», allontanandolo dall'alveo del Po, come annota in una sua carta del tracciato compreso tra ponte Barra e San Mauro (*ibid.*, n. 1670). La variante di tracciato è previsto che intersechi il tenimento di Muschie, di proprietà del conte d'Agliè che incarica un proprio perito di parte, l'architetto Nepomuceno Perini, di valutare i danni, che si ritengono andare ben oltre l'indennizzo per l'occupazione del suolo; Perini redige una lunghissima e minuziosa relazione, che ha molti spunti di interesse in termini di economia e geografia agraria (*ibid.*, n. 1674). La sola obiezione che si può fare è che in quel momento il conte d'Agliè è il vicario di Politica e Polizia della città di Torino e ha quindi la responsabilità della sua rete stradale. Ancora nel 1793 la città incarica l'architetto Carlo Rana di una perizia, corredata da un disegno e da una pianta e alzata, sull'ormai realizzato tratto di strada di Muschie (*ibid.*, nn. 1682-1683).



Reagle e quindi per Chieri¹⁵. Desolante è il quadro che tracciano gli amministratori chieresi nella loro supplica, imputandolo all'impraticabilità della strada: «Diminuiscono ogni anno li redditi delle Famiglie per la diminuita consumazione di generi, e prodotti del territorio, atteso il difficile, o per lo meno assai dispendioso loro trasporto: languiscono le manifatture, le quali altre volte davano una conveniente sussistenza a buona parte de' Cittadini, ed il Contadino stesso scoraggiato dal tenue prodotto delle sue fatiche, più non si cura di promuovere,

Giuseppe De Paoli, La nuova strada per Moncalieri, lo stradone di Pinerolo, la strada nuova di Stupinigi e il torrente Sangone, 1766 (ASCT, Carte sciolte, n. 1565).

¹⁵ Chieri chiede esplicitamente di costituire un nodo della nuova strada per Asti, ma esce sconfitta: AST, Materie Economiche, *Ponti e Strade*, m. 9, fasc. 5 e ASCT, *Carte sciolte*, n. 1697. Fino a quel momento il collegamento con Torino avveniva per la collina attraverso Reagle, secondo un tracciato che risaliva al 1705, quando era stata modificata la più antica strada per renderla meno precaria, pur con l'opposizione di Torino, che anche in quell'occasione non riteneva necessaria la spesa per un nuovo tracciato, ma considerava che al più fosse migliorabile il vecchio, arrivando a sostenere che «per obligar un publico a pagar una nova strada devono concorrere circostanze tali che rendino soda d.a strada nova et impraticabile e non agiustabile la strada vecchia, il che nel presente caso non si può verificare». Giudicava infatti la città che «d.ta strada nova come fatta, in terreno di sua natura mole non è in verun modo sostenibile et occorrendo massime abbondanza d'aque, facilissimamente si renderà impraticabile non tanto per li fanghi quanto per li rittani che vi farà l'acqua cadente con impeto dal Cielo et superiormente a d.a strada» (*ibid.*, n. 1688). Settant'anni dopo tuttavia Chieri si accontenterebbe fosse riadattata la ormai non troppo nuova strada per Reagle, che così potrebbe soddisfare anche l'esigenza di un miglior collegamento con Asti. Come si è visto, per quest'ultimo si decide invece un tracciato di pianura per Moncalieri-Poirino-Villanova e Chieri deve attendere ancora oltre un decennio perché venga presa in considerazione almeno la richiesta di riattamento di quello che ormai è divenuto un percorso secondario: tra 1788 e 1790 Torino accetta di sostenere questa istanza, nel quadro di qualche intervento a favore della viabilità per i mulini della Madonna del Pilone e a sostegno delle «molte Fabbriche di Vigne, beni, e Boschi» del proprio territorio collinare, grazie al minor prezzo del trasporto (*ibid.*, n. 1701 e anche nn. 1698, 1699; per il parere di Carlo Rana sui lavori: *ibid.*, n. 1711). Non è per altro sufficiente questa soluzione al problema, che si trascina anche dopo la Restaurazione: AST, Materie Economiche, *Ponti e Strade*, m. 5 da inv., cc. n.n.

Strada di Chieri
1787

1789. 10 X⁶

Chieri
Cal. 11^o ell. 4^o 10^o 14^o 24^o

1252 ARCHIV. C. C.

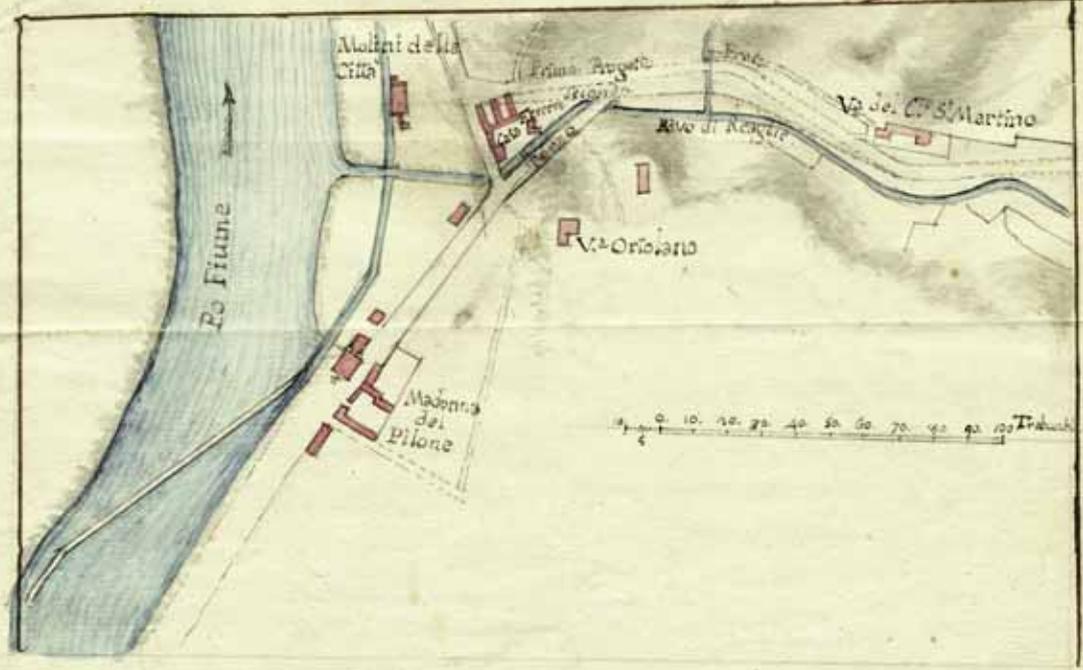
CITTA' DI TORINO
INVENTARIATO

Per commissione della presente All.^{ma} Città essendo stati comunicati li Calcoli dal sig. Misuratore De padri fatti sovra tre diversi progetti per l'introduzione della nuova strada di Chieri lungo il Rivo di Reagle da aprirsi nella Reale di Capino detta presentemente di Casale, e questa a dirimpetto ai Molini della Città dotti della Madonna del Pilone, ho rilevato da essi Calcoli e progetti, che per li due primi poteva inservire il ponte già esistente nella Strada Reale sovra il Rivo di Reagle dove per il terzo progetto se ne doveva fare un altro per attraversare il suddetto Rivo dopo il tratto di trabucchi venticinque nella Strada vecchia presentemente. Nel primo progetto l'introduzione ricercata si ricava totalmente nella falda della vigna della Religione di Malta confinante col casamento del padriolare Ferrero. Nel secondo doveti tagliare una picciola parte del susseguente casamento per tenere la strada al piede della falda più prossima al Rivo, ma per quanto intesi essendo io presente sul luogo mentre di ciò si ragionava dal sig. Cronomo Marteno coll'istato padrone Ferrero, la cosa riuscì inattuabile, non facendo il medesimo attenzione ai vantaggi, che se si procuravano per parte della Città.

Nel terzo finalmente si fa inservire il medesimo tratto di strada già esistente per la lunghezza di trabucchi venticinque, dove la strada deve intersecare il Rivo per indi sempre essere continuata; per la qual cosa esigesi un nuovo ponte robusto, per cui si dovrà attraversare il calcolo dato, mentre doveti parimenti sostenere in muraglia lungo il Rivo il sovraccennato tratto sino al nuovo ponte, indi fa d'uopo, che si pratichi un Riparo in capo a quel tratto di strada, affinché l'acqua non lo superi, altro a ciò resta ancor necessario, che si faccia qualche ponticello sotto la in detta strada, sotto cui possano scaricarsi le acque dalla collina confinante nel Rivo, che ne lambisce la muraglia opposta a detta strada, finché in vista di si considerevol' spese dovei conchiudere, qualora non vi sia altra scelta ragione, esse preferibile il primo. Sia per la semplicità, la brevedà, e la spesa, che è quanto ho l'onore di rassegnare

Torino li 10. Dicembre 1789

Rana

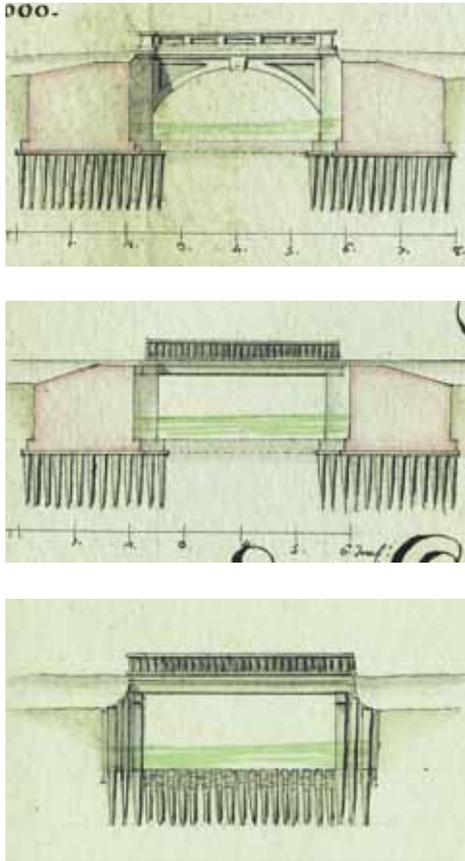


come per lo passato, e perfezionare la coltura delle altronde fertili campagne: quindi ne procede l'emigrazione d'intiere famiglie, il decrescimento della popolazione, e lo stato di mendicità, e miseria, a cui ridotti molti particolari, che prima procacciavano colla loro industria un onesto sostentamento alle numerose loro famiglie, impossibilitati persino alla levata del sale, o vanno questuando per la Città, o quel che è peggio abbandonansi alle ruberie de' frutti non solo di Campagna a nuovo danno de' Proprietarij, quant'anche sulle pubbliche strade a pregiudizio, e perturbazione dell'universale Società»¹⁶. La città di Chieri chiede quindi una nuova strada o almeno il rifacimento di quella esistente, col renderla a «uno lodevole stato di sodezza, e permanenza [...] mercé cui si renda in ogni tempo per essa comodo il passaggio sì pe' viandanti, e Mulattieri, che pe' Carri, e vetture». Propone anche l'imposizione di una «moderata imposta» per gli abitanti di Pino, il cui territorio è attraversato dalla strada, ma che è priva di entrate, dichiarando la convinzione che all'imposizione «soggiacerebbero di buon grado li Registranti della medesima per la massima parte abitanti di Chieri, o di questa Capitale». Quanto a Torino, gli amministratori chieresi si dicono convinti della sua disponibilità a partecipare alla spesa «che anzi li di lei Amministratori intenti sempre a promuovere li maggiori vantaggi de' suoi Concittadini, ed a procurar loro la maggiore affluenza del Commercio, ed introduzione d'ogni genere di frutti, e vettovaglie, non ignorando nulla può giovare a quest'oggetto, che la molteplicità, e comodità delle strade, che da ogni parte de' Stati di V[ostra] M[aestà] ad essa quasi al suo centro conducono, saranno per concorrere dal loro canto [...]; prescindendo anche dal particolare non indifferente vantaggio, che ne verrebbe la Città stessa di Torino a ritrarre dal maggiore avviamento a' suoi Molini posti in vicinanza della Chiesa detta della Madonna del Pillone, pel concorso ad essi non solo delli abitanti della Città, e Territorio di Chieri, quant'anche di buona parte delle Terre [dell'Astigiano e Monferrato] descritte nell'accennata nota sprovvedute di molini pel macinamento delle loro granaglie». Al di là della retorica del discorso, è molto chiaro il problema: Chieri teme di perdere, qualora non captasse più quei flussi, attratti da un nuovo asse stradale, il vantaggio di trovarsi nell'area di polarizzazione di Torino, al suo margine, dove sfrutta la posizione di nodo intermedio nella rete tra la capitale e quelle località «del Monferrato ed Asteggiana, li abitanti delle quali sono astretti per recarsi a questa Capitale di passare per la Città e Territorio di Chieri, delle quali se ne unisce la nota». Come ha felicemente sintetizzato Roger Brunet¹⁷ nel riflettere sulla reticolarità europea, la rete assicura una comunicazione tra i nodi, ma al contempo drena le aree che attraversa.

LE CONDIZIONI DELLA CIRCOLAZIONE. La questione della strada di Chieri nel quadro dei nuovi collegamenti Torino-Asti rappresenta un caso significativo di quel processo di aumento del differenziale spazio-temporale tra i nodi di pari livello della rete urbana e quelli di livello inferiore che si accompagna allo sviluppo delle città, anche se le reti urbane d'Antico regime sono spesso molto meno gerarchiche e molto più multipolari di quanto non appaia, per il permanere di privilegi e autonomie locali che lo stato assoluto fatica a controllare. Certo è tuttavia che nell'area di polarizzazione della città capitale i condizionamenti della gerarchia territoriale si manifestano con maggior evidenza. Al di là pertanto della densità della rete stradale attorno alla capitale, dobbiamo interrogarci su quali erano le effetti-

¹⁶ ASCT, *Carte sciolte*, n. 1692.

¹⁷ ROGER BRUNET, *Vers l'Europe des réseaux*, Montpellier: Reclus, 1991.



Stato del corso della strada reale di Stura dal riviere sino al fiume, riconosciuto li 15 settembre 1780, dopo li guasti cagionati dalla straordinaria escrescenza delli 25 e 26 precedente agosto (ASCT, Carte sciolte, n. 1747, particolari).

ve condizioni della circolazione; in altre parole, importante è certo la configurazione spaziale della rete, ma altrettanto lo è la sua praticabilità effettiva, l'elemento che è in grado di annullare i vantaggi della configurazione e di fronte al quale quindi possono attenuarsi o cancellarsi le differenze tra nodi della rete. Durante tutto l'Antico regime, che vede scarse innovazioni in termini sia di mezzi di comunicazione sia di tecnica stradale, questo è un fattore poco controllabile, perché ha troppe determinanti esterne, *in primis* quelle climatiche. Anche questo contribuisce a spiegare l'atteggiamento poco progettuale di Torino, ripiegata più sulla manutenzione dell'esistente: la densità della rete nel suo territorio – massima rispetto alle altre parti dello stato – può essere anche eccedente le necessità, se la si considera in relazione al carico di bilancio per la manutenzione, cui si è chiamati spesso nell'interesse dello stato più che in quello della municipalità; essa finisce così per assorbire la capacità di spesa per la viabilità.

Non si deve per altro pensare ai reticoli d'Antico regime come a vere e proprie reti infrastrutturali, chiaramente impresse e permanenti. Nel Cinquecento e ancora in parte del Seicento nel Torinese, come ovunque, la strada era soprattutto il tracciato segnato da un transito abituale, variabile nel tempo, tanto che è sufficiente una diminuzione della mobilità anche di breve periodo per disestare l'intero sistema¹⁸; a pochi assi principali (le strade da Torino per il Moncenisio, Nizza, Oneglia, Savona, Asti, Vercelli) si annodava una viabilità locale, generata soprattutto dall'intenso appoderamento delle campagne circostanti la città e più variabile nei singoli tracciati rispetto agli assi principali, ma anche persistente nella sua struttura. Non è casuale che gli interventi sulla viabilità deliberati negli ordinati cinquecenteschi e del primo Seicento siano soprattutto interventi su ponti: l'organizzazione della circolazione è più per punti che per linee, punti di passaggio come i ponti e i traghetti, punti di sosta come le osterie, che fungevano da stazione di posta¹⁹ per il cambio dei cavalli, non a caso segnate in genere con rilievo nella cartografia cinquecentesca, che invece ignora spesso la rete stradale, a tracciato indeterminato. Certo alcune strade erano 'sternite', cioè lastricate, ma all'interno delle mura, solo in alcuni casi e solo per breve tratto fuori le mura²⁰. L'ingresso in Torino della duchessa Caterina, Infanta di Spagna, che viene sposa a Carlo Emanuele nel 1585 costringe gli amministratori della città a deliberare di

¹⁸ Per esempio l'epidemia di peste del 1598-1599 è certo origine di diminuita mobilità, sia per il timore del contagio in città, sia per il rallentamento dell'economia agricola nelle campagne per l'aumentata mortalità e la minor domanda, determinata dai numerosi provvedimenti assunti dal vicario e dalla Congregazione per controllare l'accesso alla città di persone e cose, anche in relazione ai beniannonari. Gli ordinati di quell'anno non recano alcun provvedimento in materia di strade, evidentemente poco praticate (ASCT, *Ordinati*, voll. 149 e 150/1); gli interventi si moltiplicano invece negli anni successivi, per ripristinare una viabilità semicancellata dal limitato uso.

¹⁹ A fine Settecento l'architetto Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi calcola che «la posta fa cinque miglia l'ora. La cambiatura fa cinque miglia in un'ora, e mezza. Il pedone un miglio ogni mezz'ora», la distanza a cavallo insomma, senza cambio, tra Torino e Rivoli, o Trofarello, o Leini: GIO. L. AMEDEO GROSSI, *Guida alle cascine e vigne del territorio di Torino e de' suoi contorni*, Carmagnola: Pietro Barbiè Stampatore, 1790-1791, t. I, p. 221.

²⁰ Ancora il Grossi lamenta, della viabilità interna della città, la scarsa larghezza delle vie, con conseguente difficoltà per le carrozze a svoltare, e in alcuni casi anche lo stato del selciato persino nelle strade centrali: così ad esempio suggerisce di lastricare piazza San Carlo con «pietre squadrate di sarizzo disposte per ogni verso in tante linee parallele» (*ibid.*, t. II, p. 173). Molto moderna ai suoi tempi, tra le vie urbane, giudicava invece la rinnovata contrada di Dora Grossa che «abitata in gran parte da mercanti è stata fabbricata tutta di nuovo nel secolo corrente, ed è costrutta in maniera, che può servir di modello per qualunque altra contrada maestra; quivi si cammina comodamente rinvocando a' politi, e sodi palazzi senza esser molestato dall'andirivieni delle carrozze per essersi formata una banchina, ossia marciapè di losoni elevato 4 oncie circa dal piano della strada, largo, che possono camminar due in tre persone di fronte» (*ibid.*, t. I, p. 163). Se le strade sono spesso fangose per la pioggia, il comune deve talvolta però anche sostenere una spesa per far bagnare le strade urbane, che in tempi di siccità sono molto polverose: così ad esempio nell'arido agosto del 1728 il vicario rappresenta alla Congregazione che ogni venerdì la principessa di Piemonte è solita rendere visita alla sorella nel monastero delle monache della Visitazione e «puoi alla sera vien in Carozza nelle nuove alee delle Piazze della Cittadella»; la Congregazione delibera che «verso la sera sia bagnata detta strada» per evitare alla Principessa «l'incommodo della polvere d'essa Strada»: ASCT, *Ordinati*, vol. 258, cc. 190 sg., verbale della seduta del 7 agosto 1728. Si pagano così £. 406, in più volte, a un tal Carlo Grimaldi «per aver durante giorni settanta tre bagnata la strada dal Rastello di Porta Nuova sino al Rondò del Valentino, e giorni cinquantasei dal Palazzo di S.M. sino al principio di Contrada Nova [attuale via Roma] e ciò a fine S.A.R. la Sig.ra Principessa di Piemonte non fosse incomodata dalla Polvere nell'andar al Valentino» (*ibid.*, vol. 259, c. 130, verbale della seduta del 12 ottobre 1729).

far ripulire il prato davanti alla porta Susina, per la quale sarebbe transitata la duchessa, inducendo a supporre che la strada d'accesso fosse coincidente col prato²¹. D'altronde nel 1590 i 'portonarij', cioè i traghettatori del porto sulla Stura, chiedono e ottengono dalla Congregazione della città che venga fatto un «arrivore per il passaggio de' Carri e bestie sopra detto porto»²², segno che non vi era fino a quel momento un tracciato chiaramente demarcato per giungere a uno dei principali gangli della viabilità torinese.

La ricerca della stabilità dei tracciati va di pari passo con la necessità di governare la rete e quindi si accresce con il progressivo consolidarsi dello stato assoluto. Ciò però comporta una ridefinizione di pubblico e privato. Occorre qui riprendere alcune considerazioni svolte da Maria Luisa Sturani²³ sulla natura pubblica della strada, a partire dagli Statuti di Amedeo VIII del 1430 che distinguono «vias seu stratas publicas», di competenza dei poteri locali, da «viis seu semitis vicinilibis et non publicis», di natura privata: una definizione legislativa ambigua che nella pratica amministrativa si concreta nel considerare di fatto la strada pubblica «in base alle consuetudini di uso pubblico». Tra gli usi della strada che ne definiscono la natura pubblica vanno annoverate le funzioni pubbliche, tra cui in particolare la Sturani, sulla scorta della sua documentazione, ricorda l'uso del tracciato per le processioni religiose; ed è particolarmente interessante la sua citazione di un parere dell'avvocato generale, che ancora nel 1729 definisce la strada pubblica tale perché vi si esercitano «atti pubblici e massime diverse annuali processioni»²⁴. Si deve peraltro aggiungere che tra gli atti di questa natura che qualificano le strade in tal senso nel caso di Torino vanno forse annoverati anche gli ingressi trionfali in città, in particolare quelli per gli eventi nuziali della dinastia regnante, puntigliosamente descritti negli ordinati da parte dei sindaci che sono chiamati a provvedere alle decorazioni (e quindi alle spese) mediante archi trionfali, dipinti e decorati con sculture e motti allegorici, alle porte d'accesso della città che per l'occasione deve trasformarsi in una scenografia dell'evento. La distinzione tra pubblico e privato nel caso specifico non è facile da leggere ed è probabilmente un processo lungo, che resta ancora da ricostruire, ammesso che le fonti lo consentano. La visita alle strade del torinese effettuata nel 1607 da Pietro Elia «delegato dalla Città alla visita e alla livellazione delle strade del finaggio della Città di Torino» comprende solo cinque percorsi: la strada della Margarita, quella di Beinasco, di Grugliasco, di Rivagagliarda o Madonna di Campagna, di Moncalieri²⁵, che evidentemente non esauriscono la viabilità del territorio. Difficile tuttavia è dire se esse costituiscano l'insieme delle strade pubbliche del 'finaggio' o non piuttosto la percezione di pubblico che si aveva in quel momento rispetto a un sistema stradale ancora poco definito in quanto struttura materiale: talmente poco definito che le usurpazioni dei siti delle strade erano consueti, tanto quanto le usurpazioni delle terre comuni. Proprio questa analogia con le terre comuni ci induce però a ritenere che l'attribuzione di strada pubblica spettasse in realtà a un numero di assi viari ben maggiore di quelli visitati da Pietro Elia. Nel 1569 la Congregazione della città, informata che «le strade publiche fuori di detta Città sono in molti luoghi talmente ruinate guaste et occupate [cor-

²¹ *Ibid.*, vol. 135, c. 58, verbale della seduta del 2 luglio 1585.

²² *Ibid.*, vol. 140, c. 28, verbale della seduta del 29 aprile 1590 e *ibid.*, vol. 141, f. 73v., seduta del 1° dicembre 1591. L'arrivore è probabilmente una discesa dal terrazzamento della Stura verso la sponda del fiume dove era allocato il traghetto; il nome di cosa ha finito per tradursi in nome di luogo: il toponimo attuale deriva evidentemente da quella decisione del 1590.

²³ M.L. STURANI, *Inerzie e flessibilità* cit., I, pp. 461-471.

²⁴ *Ibid.*, p. 464. Il documento citato è in AST, Azienda Generale Finanze, I archiviazione, *Ponti e Strade*, m. 1, fasc. 14. Interessante a questo proposito anche l'affermazione del Grossi, circa la strada da Torino a Moncalieri «passando per la montagna», cioè il percorso collinare, migliorata nel 1773 «essendo per l'avanti assai disastrosa, non distinguendola altro che il nome di strada pubblica»: G.L.A. GROSSI, *Guida alle cascine e vigne* cit., t. II, p. 115.

²⁵ ASCT, *Carte sciolte*, n. 1364.



Vue de la porte du Po. Veduta della porta di Po, incisione anonima in La sontuosa illuminazione della Città di Torino per l'Augusto Sposalizio delle Reali Maestà di Carlo Emanuele re di Sardegna e di Elisabetta Teresa di Lorena, con l'aggiunta della pubblica Esposizione della S.S. Sindone, Torino: Chais, 1737 (ASCT, Collezione Simeom, B 163).

sivo dell'Autore] che non si può comodamente andar et venir per esse maggiormente con carri, et cavalli» e lamentando che i beni pubblici della Comunità «da molti sono usurpati et convertiti in privati usi et commodi» ordina a due suoi delegati di procedere a una visita delle strade. Interviene anche Giuseppe Barberis, capitano di giustizia e «delegato sopra la reparatione et manutenzione delli ponti et strade pubbliche» per patenti ducali; egli ingiunge ai particolari che hanno occupato abusivamente i siti di strade «il ritirarsi dalli beni che occupano spettanti al Comune reparatione manutenzione et acontiamiento di dette strade»²⁶. Anche nel secolo successivo si continua a lamentare l'usurpazione di beni comuni, compresi siti di strade. Dopo una successione di episodi, in una riunione del Consiglio del 1686 uno dei sindaci richiama l'ampiezza del problema, tanto che si nominano due consiglieri deputati a vigilare²⁷. La frequenza con cui le fonti segnalano l'usurpazione dei siti delle strade, tra cui anche alcuni assi primari, sta a indicare l'incerto confine ancora tra pubblico e privato, ma anche soprattutto testimonia della labilità dei tracciati e quindi della fluidità almeno parziale della rete.

La distinzione tra pubblico e privato, non sempre chiara, ma destinata a diventare cruciale con la perequazione e la formazione del catasto geometrico-particellare, rappresenta per altro il primo grado di un processo di ordinamento del sistema stradale; esso tende successivamente a organizzare la rete per categorie classi-

²⁶ *Ibid.*, n. 1516. È il concetto di bene pubblico a essere di controversa percezione: gli amministratori della città si trovano così nel 1599 a dover affrontare la delicata questione – delicata per il personaggio coinvolto – dell'usurpazione di beni comuni, con conseguente danno ambientale a sponde fluviali, attuata da Giacomo Soldati, uno dei grandi ingegneri militari rinascimentali, al servizio di diverse corti, tra cui quella dei Savoia: «Il S.r Soldati Ingi-gnero di S.A. a Miraflores ha fatto alcune usurpazioni di beni communi et vole divertir il Sangone, la qual diversione minacia, tra le altre cose, ruina ad un termine divisorio tra Torino et Moncalieri, et in progresso di tempo potrebbe ciò, oltre il danno causar liti immortali tra dette Comunità» (*ibid.*, *Ordinati*, vol. 150/2, c. 12v., verbale della seduta del 26 marzo 1599).

²⁷ *Ibid.*, vol. 214, c. 107v., verbale della seduta del 13 maggio 1686.

ficatorie delle strade, che a loro volta implicano il definirsi sia di livelli gerarchici di viabilità sia di ambiti di competenze e quindi di spesa, un tentativo già abbozzato, in modo però soprattutto nominale, nella legislazione seicentesca, che prevede una classificazione in tre ordini, rispettivamente strade regie, pubbliche e vicinali. Le riforme del Settecento che portano alla istituzione della Direzione generale ponti e strade affrontano nuovamente la questione, che d'altra parte si agitava nello stesso periodo anche in altri stati; le proposte furono svariate, fino a quella che prevedeva un ordinamento in strade reali, provinciali e locali: una classificazione che in realtà acquista effettiva concretezza gestionale solo dopo la Restaurazione²⁸, ma che certo documenta una fase di consolidamento e di articolazione del reticolo. È per altro significativo che l'eco di quelle prime classificazioni sia debole alla scala locale: nella nostra documentazione non emerge mai chiaramente una conoscenza o una pertinenza della questione; al più talvolta, ma in modo in ogni caso disorganico e casuale, si usa nominalmente la categoria di strada reale. Torino è il centro della rete e per questo resta indifferente alla gerarchia dei suoi assi. Il problema della circolazione nel suo territorio non è infatti un problema di configurazione della rete, bensì di modalità, cioè di stabilità e di percorribilità.

Due sono fondamentalmente le criticità per la circolazione, a parte il frequente scorazzare di eserciti e la capillare rete di pedaggi, vincolo economico alla circolazione, fatti comuni a tutti gli stati d'Antico regime: la vulnerabilità delle strutture di attraversamento dei corsi d'acqua e la fragilità dei tracciati. Minimo comun denominatore di questi due fattori è l'esposizione alle condizioni climatiche, condizione di debolezza uniformante per l'intera rete: un problema che si pone con particolare enfasi per tutta l'Età moderna, quando la labilità dei tracciati si combina negativamente con l'appartenere il periodo per intero a una fase climatica – la cosiddetta piccola età glaciale – di peggioramento, seguita all'*optimum* medievale. Un primo tentativo di ricostruire quel mutamento climatico anche per il Piemonte ha condotto a tracciare, in sintesi, queste caratteristiche climatiche: una diminuzione della temperatura media annua dell'ordine di 1-1½ gradi centigradi rispetto al periodo caldo successivo a far corso dalla metà dell'Ottocento, inverni freddi e nevosi ed estati fresche e umide, ma soprattutto un aumento importante delle precipitazioni – che viene a costituire il fattore limitante – con forte accentuazione dei due massimi di piovosità primaverile e autunnale; il che è responsabile di un incremento dei fatti alluvionali per tutto il periodo e soprattutto tra la fine del Seicento e il primo trentennio del secolo successivo, e di una conseguente alterazione del paesaggio fisico, con particolare riguardo, per il rilievo, a fenomeni erosivi importanti e, per la pianura, all'instabilità accentuata del reticolo fluviale²⁹. Tali condizioni climatiche influiscono sulla circolazione, essendo in grado di causare danni rilevanti non occasionali a infrastrutture già di per sé fragili e a determinare caratteri di stagionalità di certi percorsi, in ogni caso di aleatorietà della circolazione. Gli ordinati comunali sono a questo proposito fonte ricchissima, che conferma la frequenza delle escrescenze fluviali e anche i loro effetti sulla mobilità. In un sistema che fa leva soprattutto, almeno inizialmente, su punti prima ancora che su direttrici di transito, i ponti sono l'elemento più vulnerabile della rete, resi anche più fragili per essere tutti in legno o in legno e cotto.



Arco trionfale eretto in occasione del matrimonio del principe Carlo Emanuele IV con la principessa Clotilde di Francia, 1775 (ASCT, *Carte sciolte*, n. 1108).

²⁸ PAOLA SERENO, *La rete delle comunicazioni*, in *Storia di Torino*, VI, UMBERTO LEVRA (a cura di), *La città nel Risorgimento*, Torino: Einaudi, 2000, pp. 341-375. Sulla complessa diatriba delle classificazioni settecentesche si rinvia a M.L. STURANI, *Inerzie e flessibilità* cit., I, pp. 467-471.

²⁹ Si veda PAOLA SERENO, *Annus fructificat non tellus. Considerazioni preliminari sulla piccola età glaciale nelle campagne del Basso Piemonte*, in «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo», 85 (1981), pp. 155-187 ed EAD., *Crisi climatiche e crisi di sussistenza: qualche considerazione sulle interazioni tra ambiente geografico e agricoltura nelle economie d'antico regime*, in LUCIANO SEGRE (a cura di), *Agricoltura ambiente e sviluppo economico nella storia europea*, Milano: Angeli, 1992, pp. 137-155.

Il ponte sul Po, di fronte alla porta omonima, che rimane anche l'unico sul fiume maggiore nel periodo qui considerato, è il grande protagonista delle riunioni della Congregazione, tanto che occorrerebbero molte pagine per citare tutte le delibere in materia; è l'unico ponte per cui parrebbe di poter riconoscere un parziale impiego della pietra come materiale da costruzione, ma pur sempre su pilastri di cotto e con campate in legno³⁰. La lunghezza della sua gittata, per la larghezza dell'alveo, accentua la sua fragilità, nonostante che il Po abbia deboli tendenze esondative nel tratto prospiciente Torino; ma l'aumento occasionale del coefficiente di deflusso e il trasporto di materiali detritici comportano frequenti danni. Può accadere così che anche uno dei mulini natanti sul Po, trasportato dalla corrente, vada a incagliarsi sotto una delle arcate del ponte, minandone la stabilità³¹. D'altra parte il deposito di detriti sul fondo dell'alveo crea problemi alla navigazione, tenuto conto che il Po per tutta l'Età moderna è una via d'acqua complementare alla viabilità terrestre³². La situazione è d'altronde generale: per esempio nel 1705, anno di alluvione importante, i danni riguardano il Po, con distruzione degli ultimi due archi del ponte, tanto che lo si sostituisce temporaneamente con un ponte di barche, e di una parte della strada per Moncalieri, la Dora per i suoi mulini e la rete delle bealere che il fiume alimenta, la Stura, dove sono stati spazzati via dalle acque i porti, cioè i traghetti: quell'anno per altro si era già dovuto metter mano a un completo ripristino delle strade pubbliche spianate dai francesi³³. Ancora peggiore è la situazione degli affluenti del Po, tutti a carattere torrentizio e soggetti a straripamenti, ma soprattutto interessati a intensi fenomeni di divagazione dell'alveo, conseguenza della crisi ambientale innescata dal mutamento climatico. Tra assetto della rete viaria e assetto della rete fluviale si instaura così un rapporto di dipendenza che possiamo definire strutturale, andando oltre l'occasionale fenomeno alluvionale. Una bella carta topografica di Carlo Gerolamo Re, cartografo operante tra Sei e Settecento, registra così l'occupazione ormai permanente della vecchia strada tra Torino e Moncalieri da parte di un braccio del Sangone che si è inalveato nel tronco stradale a seguito di un processo di divagazione e di anastomosi, oggetto anche di una lunga lite tra le due città sul problema della rettificazione dell'alveo³⁴. In questa prospettiva, la parte del territorio extraurbano più problematica per la stabilità delle infrastrutture è quella presso la Stura, dall'alveo fortemente instabile; non è casuale che questo sia l'unico dei fiumi torinesi a non essere attraversato da un ponte, bensì da traghetti, due di proprietà della città, un altro del conte d'Altessano, oltre a quelli sul territorio di

³⁰ Così è descritto il ponte ancora nel 1751 dall'architetto incaricato dei ripari: ASCT, *Ordinati*, vol. 281, cc. 66 sg., verbale della seduta del 6 settembre 1751, ma la questione è in realtà controversa: nel 1749 il ponte risultava avere al centro alcune campate in pietra, pilastri laterali in legno: *ibid.*, vol. 279, cc. 64 sg., verbale della seduta del 9 agosto 1749.

³¹ *Ibid.*, vol. 151/1, c. n.n., seduta del 9 aprile 1600: «la cresciuta del Po ha condotto via il molino affondato di sotto il ponte di Po». Nell'autunno dello stesso anno una seconda alluvione distrugge anche l'arrivore realizzato sulla Stura solo dieci anni prima: «[...] la gran pioggia occorsa una di queste passate notti ha del tutto rotto et guastato l'Arrivore per quale si ascende e discende dal Porto di Caselle sopra la Stura che fa di bisogno che se ne faccia quanto prima un altro» (*ibid.*, vol. 151/2, c. 7, seduta del 10 settembre 1600).

³² Nel 1751 il generale di Finanze ingiunge alla città di «far escavar li sassi, che si ritrovano nel canale navigabile del Fiume Po alla Naviglia [...] per render libera la navigazione spettando alla Città di far fare detta escavazione come si è praticato in altri simili casi» (*ibid.*, vol. 281, f. 67v., verbale della seduta del 6 settembre 1751). La Congregazione chiede di sapere quando mai la città ha spietrato i navigli e vuole vedere i documenti che lo comprovano. In realtà sarebbe bastato guardare nei registri dei propri ordinati, per esempio al vol. 214, c. 177, verbale della seduta del 24 giugno 1686. Sul Po come via d'acqua si veda MARIA LUISA STURANI, *La navigazione sul tratto piemontese del Po fra XVI e XVIII secolo: modalità e conflitti d'uso di una risorsa ambientale*, in «Storia urbana», LXIV (1993), pp. 63-89.

³³ ASCT, *Ordinati*, vol. 235, f. 170, 173v., 175v.-176, verbali delle sedute del 25 ottobre, 5 novembre, 17 novembre 1705. Durante l'alluvione del 1686 era andato distrutto il ponte sulla Dora, bloccando la circolazione al borgo del Pallone e oltre il fiume, in una parte della città dove si concentravano molte delle attività produttive. La Congregazione, nel deliberare l'indispensabile ripristino del ponte, anche in questo caso decide di sostenere nel frattempo la mobilità mediante un ponte di barche «con li barcarolli sopra detto fiume per passar li passeggeri e luoro robbe a spese della Città senza far pagare li medemi passeggeri, ne per luoro ne per luoro robbe cosa alcuna» (*ibid.*, vol. 213, c. 195v., verbale della seduta del 7 ottobre 1685).

³⁴ *Ibid.*, *Carte sciolte*, nn. 2315 e 3201.



altre comunità. Nel 1728 l'affittuario dei porti sulla Stura ricorre alla Congregazione perché il porto detto di Bramafame «si è reso quasi intieramente inutile, a causa che la strada, che discende al detto Porto resta impraticabile»³⁵; ma in realtà la questione non è solo riparare la strada: è che la Stura ha compiuto una divagazione dell'alveo di portata tale da costringere già nel 1719 a considerare l'ipotesi di trasferire il porto di Bramafame, ormai su un ghiaione depositato dalle alluvioni del fiume, e che tale tendenza evolutiva nel 1728 è ancora in corso³⁶. Nel 1756 la Congregazione decide interventi sull'alveo della Stura «per impedir nelle frequenti escrescenze maggiori corrusioni a beni coltivi laterali; e ridurre per quanto sarà possibile il sudetto Fiume all'antica sua Rippa detta volgarmente l'arrivore»³⁷, nel sito dove era stato realizzato nel 1590, in effetti ormai lontano dal fiume, come è ulteriormente leggibile nella carta disegnata da Carlo Rana nel 1780 per i nuovi interventi resi necessari dall'alluvione di quell'anno³⁸.

Bernardo Bellotto, *Veduta dell'antico ponte sul Po a Torino, 1745* (Torino, Galleria Sabauda).

³⁵ *Ibid.*, *Ordinati*, vol. 258, c. 232, verbale della seduta del 29 settembre 1728.

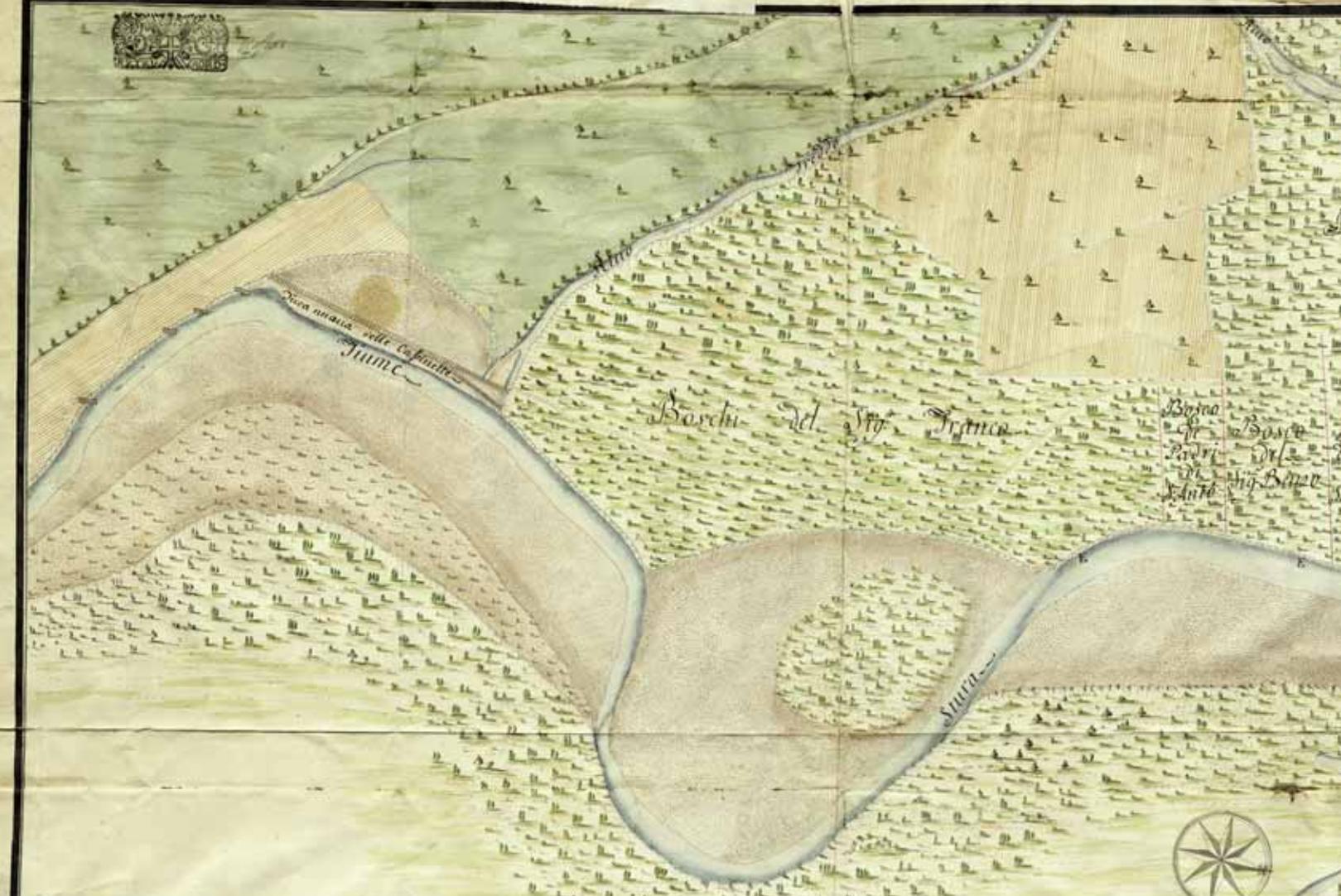
³⁶ Una carta realizzata nel 1719 per decidere il trasferimento del porto comparata con un'altra carta non datata, ma ascrivibile al 1748, illustra bene le tendenze evolutive del fiume: *ibid.*, *Carte sciolte*, n. 2341 e *Tipi e disegni*, 13.2.1. La datazione della seconda carta si evince da un riferimento agli *Ordinati* del 1748, c. 84. Si veda PAOLA SERENO, *Il territorio e le vocazioni ambientali*, in *Storia di Torino*, I, GIUSEPPE SERGI (a cura di), *Dalla preistoria al comune medievale*, Torino: Einaudi, 1997, pp. 7-45.

³⁷ ASCT, *Ordinati*, vol. 286, c. 56, verbale della seduta del 22 giugno 1756.

³⁸ *Ibid.*, *Carte sciolte*, n. 1747.

Alle pagine seguenti:

Tipo della Campagna detta della Madonna. La carta illustra i cambiamenti del corso del fiume Stura, 1748 (ASCT, *Tipi e disegni*, 13.2.1).



Indice di quelle Parti del pente Tippo che sono relativi all
 capi della visita, alla quale ha proceduto l' Ill. Sig. Auu.
 Henrica Prefetto p. l. M. della pnte Ill. Città, e provincia sotto
 li 24. e 25. scaduto Nouembre. 1744. *Indice di p. 24.*

A. Bagni fatti indicata per parte del Sig. Conte di Lombello descritte alle l. 1. e 2.
 B. Fichi descritte alle l. 3. e 4.
 C. Lincee indicate la Basilijana fatta l' anno buona parte della temeraria, e dei Bagni Fatti, e per
 Landuinae copiate alle l. 5. e 6. e 7. e 8. e 9. e 10. e 11. e 12. e 13.
 D. Vespiggi di Vico allegati per parte del Sig. Conte di Lombello sopra la Basilijana. Dato che 10. Circolo
 nel 1742. descritte alle l. 14. e 15. e 16. e 17. e 18.
 E. Alle lincee sui la lincee del fiume per parte della Basilijana descritte alle l. 19.
 F. Alpa descritte lincee sui lincee sopra lincee la Basilijana, e sui lincee per parte della Basilijana descritte
 al medesimo l. 19.
 G. Alpa lincee sopra lincee sopra lincee al Bivio per parte lincee descritte alle l. 19. e 20. e 21.
 H. Vico descritte alle l. 22. e 23.
 I. Alpa lincee sui lincee per parte della Basilijana descritte alle l. 24. e 25.
 K. Alpa lincee descritte alle l. 26. e 27. e 28.
 L. Alpa lincee descritte alle l. 29.
 M. Lincee di lincee lincee descritte alle l. 30. e 31. e 32.

Sig. Henr. Guale

Scala di Trabucchi Centocinquanta



Capina Sonella

La Pista di
Blasoni
del Sig. Conte
di Mombello

Campi, e Prati del Sig. Conte
e Commendatore Ferraris

di Mombello

Prati del Sig. Conte di Mombello

Fiume

Stura

Bosco del Sig. Conte di Mombello

Muro vecchio del Fiume Stura
Sorgenti

Bosco del Sig. Conte di Mombello

Bosco del Parco di S. M.

Abbadia di Stura

Campo
delle Monache
del Crocifisso

Campo del Sig. Conte
di Mombello
Campi di S. Alfonso
Campi delle Monache
del Crocifisso

Campi del Sig. Tranco
di Mombello
S. Maria

castello del
S. Giovanni

Castello
di Prati

Bosco dell'Abbadia di Stura

Sorgenti

Sorgenti
Sorgenti
Sorgenti

Sorgenti

Sorgenti

Ripa della

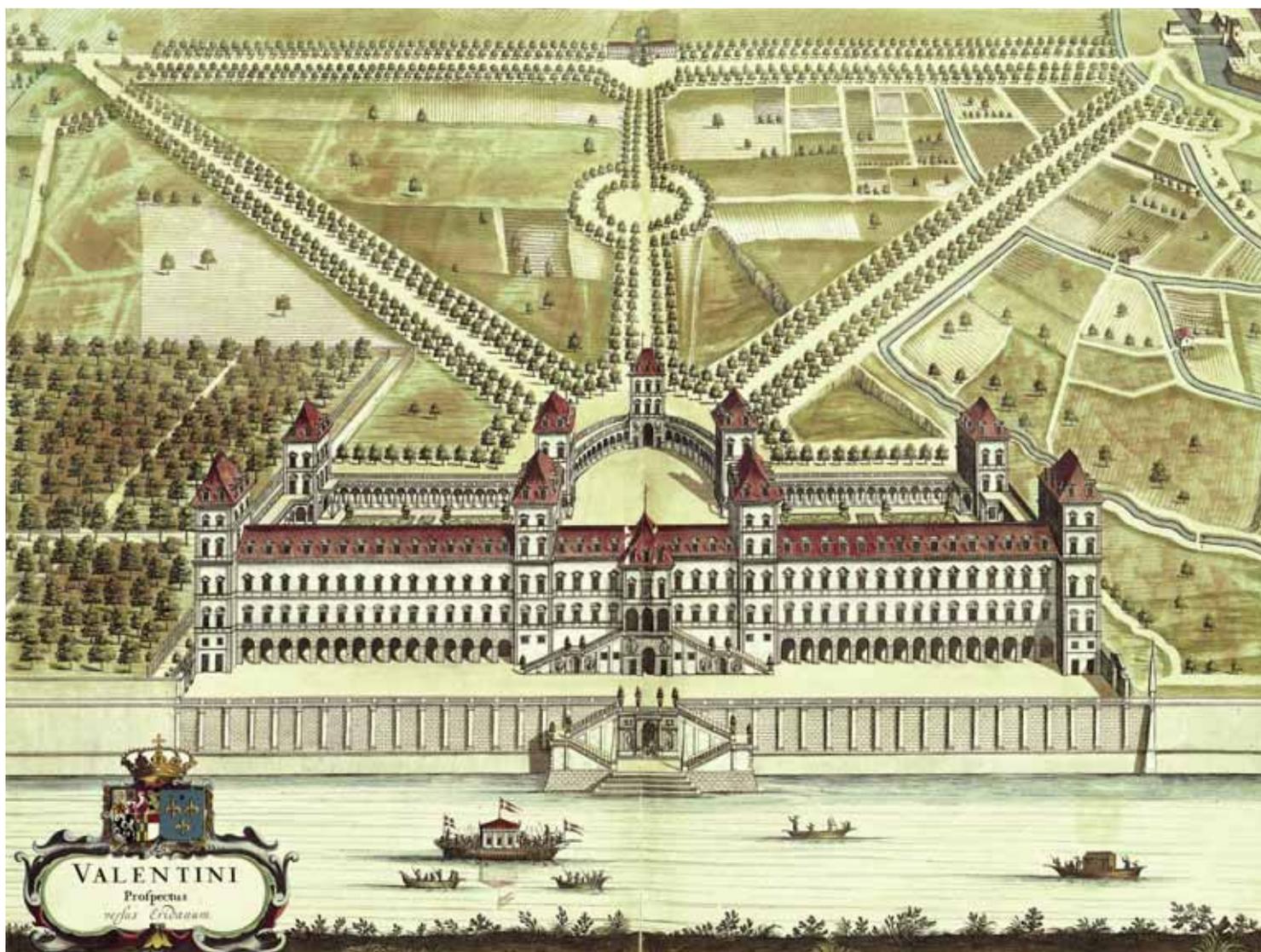
la Snuore



Figura regolare dello stradone di Rivoli principiando dalle fini di Torino e sino all'imbocco del luogo di Rivoli, 1712 (ASCT, Carte sciolte, n. 1790).

LA STRADA NEL PAESAGGIO DI UNA CAPITALE. Non stupisce allora se il problema di conferire stabilità e permanenza alla rete viaria costituisca una costante per tutto l'Antico regime; i termini 'sodo', 'sodezza' riferiti ai tracciati ricorrono frequentemente nei documenti, come obiettivo da perseguire nel progettare nuove strade o nel riadattare i vecchi percorsi. In realtà, fino all'invenzione del cosiddetto 'macadam', nell'Ottocento, è problema di limitate soluzioni. L'acqua piovana è responsabile di rendere fangosi, indistinti, mal percorribili quando non impraticabili i tracciati, peggiorando il rapporto distanza-tempo: e di ciò si trova ampia eco nelle fonti. Per ovviare nei limiti del possibile a questi inconvenienti, i già citati bandi campestri di Torino prescrivevano, un po' come ovunque, di rialzare gli assi viari sul piano di campagna, modellarli a schiena d'asino per favorire lo sgrondo delle acque, aprire ai loro lati fossi di raccolta, di cui si prescrivono le dimensioni e il taglio con estrema minuzia, e altresì stabilivano norme rigide per la purgatura dei fossi, che spettava ai proprietari dei beni laterali alla strada, nonché le pene per gli inosservanti. L'occupazione abusiva dei fossi non era infrequente e, nell'impedire lo sgrondo, peggiorava una situazione già precaria. Vi è però anche da far rilevare una forma di stabilizzazione del tracciato che diventa nel territorio *extra moenia* di Torino un'impronta paesistica caratterizzante, ma al contempo assolve un'importante valenza funzionale. Abituati nell'Età contemporanea a infrastrutture rese sempre più invasive nei confronti del paesaggio dalla tecnologia, strade che rappresentano pure in sé virtuosissimi ingegneristici, ma che tagliano, separano, violano contesti paesistici, ci appare difficile che la strada, di per sé necessaria, possa essere anche elemento di arredo urbano ed extraurbano. Eppure il tentativo di rendere permanenti i tracciati nel territorio torinese trova un potente alleato nel principio estetico dell'alberata, o 'allea', introdotto probabilmente nei primissimi anni del Seicento per collegare Palazzo Ducale, attraverso il Bastion Verde, alla residenza di caccia del Viboccone al Regio Parco, secondo un progetto complesso e intellettualistico di teatro rinascimentale della memoria³⁹. Non stupisce dunque che l'alleanza, con tale antecedente, permanga a contrassegnare i collegamenti, nel tempo, tra la città capitale e le residenze sabau-de *extra moenia*, Miraflores, Moncalieri, Venaria, Rivoli, Stupinigi, pur forse in ciò riprendendo in forma aulica un segno paesistico proprio, ad altro livello, dell'appoderamento della campagna torinese, ma amplificandolo e trasformandolo fino a costituire nel corso del tempo un vero e proprio sistema territoriale. Non vi è dubbio che in ciò si manifesti in primo luogo un gusto estetico, che d'altronde impronta tutto il disegno territoriale: gli interventi sulla viabilità dalla seconda metà del Seicento in poi sono in larga misura interventi sull'esistente, sottoposto a rettilineamento, dentro e fuori le mura, riducendola a un assetto il più possibile unitario. Tuttavia si ottiene anche in questo modo di conferire una certa stabilità infrastrutturale ad almeno una parte della rete viaria. L'alberata rendeva più difficile l'usurpazione delle strade pubbliche, l'occupazione abusiva dei fossi, l'iniziativa privata di fare recinzioni vive sui bordi della strada per difendere le colture dai furti perpetuati dai viandanti; soprattutto conferiva al tracciato visibilità e continuità. Le allee erano così oggetto di una rigida normativa, soprattutto dall'inizio del Settecento, quando ormai il disegno del sistema territoriale incentrato sui collegamenti capitale-residenze *extra moenia* è in fase di completamen-

³⁹ AST, Camerale, art. 179, Fabbriche di Sua Altezza, Conti del Tesoriere Valle, reg. 1596 in 1606, n. 491. Il conto di tesoreria relativo alla sistemazione delle allee del Viboccone è del 1601. La descrizione delle allee, teatri d'alberi, disegno delle strade ci è trasmessa da FEDERICO ZUCCARO, *Il passaggio per Italia, con la dimora di Parma del Sig. Cavaliere Federico Zuccaro. Dove si narrano fra molte altre cose le feste, e trionfi Regij fatti in Mantova da quella Altezza per le nozze del Serenissimo Principe Francesco Gonzaga suo Figliuolo con la Serenissima Infante Margherita di Savoia. Aggiuntovi una copiosa narratione di varie cose trascorse, vedute e fatte nel suo diporto per Venetia, Mantova, Milano, Pavia, Torino, et altre parti del Piemonte*, Bologna: Cocchi, 1608. Si veda anche COSTANZA ROGGERO BARDELLI, MARIA GRAZIA VINARDI, VITTORIO DEFABIANI, *Ville sabaude*, Milano: Rusconi, 1990.



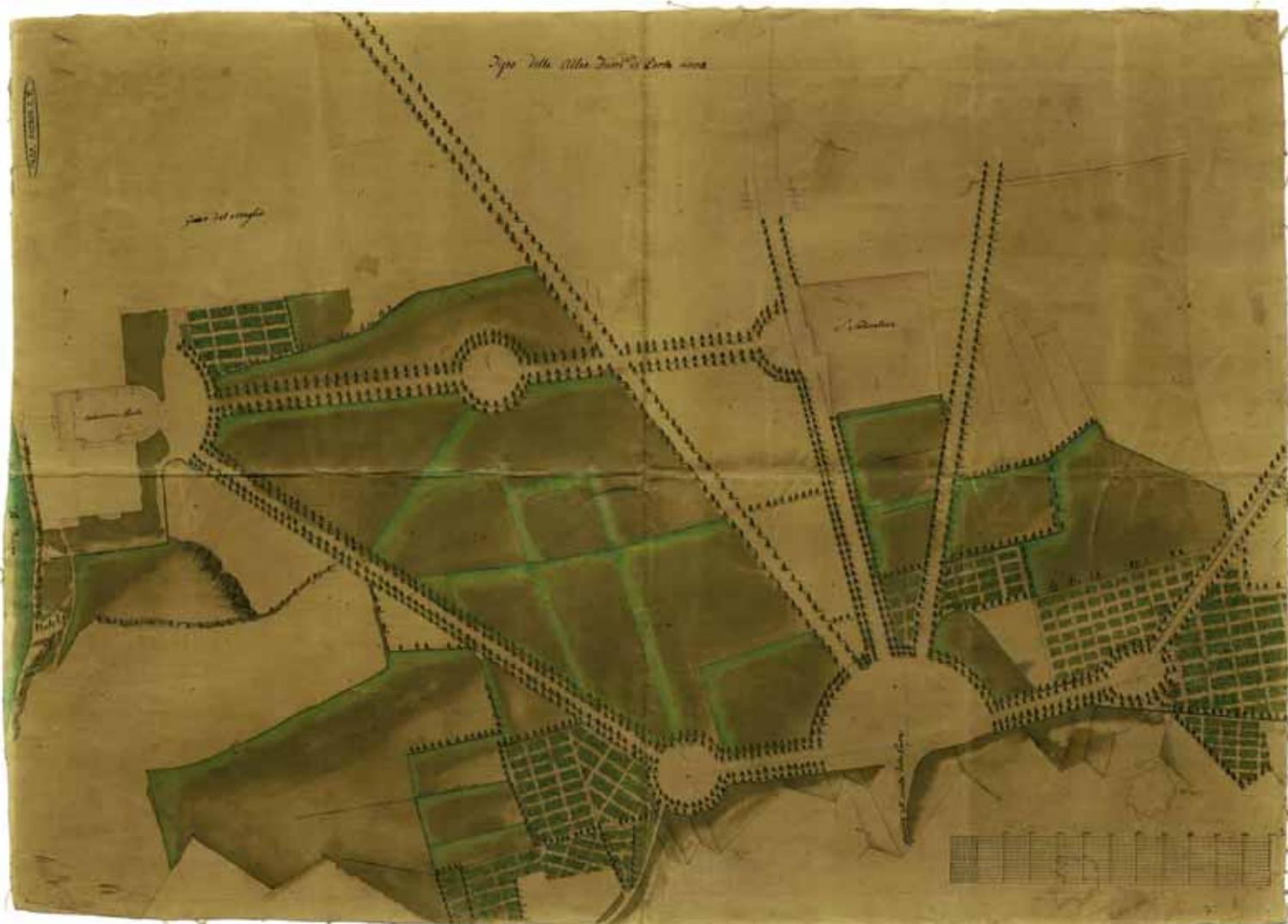
Il Castello del Valentino visto dal Po, incisione anonima su disegno di Giovanni Tommaso Borgonio, in *Theatrum Statuum Regiae Celsitudinis Sabaudiae Ducis*, 1682 (ASCT, Collezione Simeom, N 1, vol. I, tav. 29).

to. Su di esso si modellano anche le nuove sistemazioni alle porte della città, come ad esempio quella del rondò fuori porta Nuova, da cui si dipartono gli assi per il castello del Valentino, la nuova strada per Moncalieri, cioè la rettificazione della vecchia, quella di Stupinigi, quella verso San Solutore [attuale via Nizza], con la sua traversa verso il Valentino [corso Marconi] anch'essa alberata, quella verso la Crocetta e quella verso la cittadella⁴⁰. La spianata della cittadella, verso l'arsenale, è l'unica area entro le mura dove si trasla il modello dell'alberata extra-urbana, e per questo diventa il passeggio elegante della città.

L'impegno della città nel mantenimento delle allee alberate, alcune delle quali corrispondono al tratto iniziale dei grandi assi di comunicazione dello stato, è gravoso e rappresenta uno dei nodi del rapporto tra potere centrale e potere locale, insieme con le rotte delle cacce reali, a cui la città è chiamata a contribuire⁴¹. Il rettilineamento e ampliamento nel 1711 della vecchia strada per Rivoli, o strada di Francia, a partire dalla nuova porta Susina, ne è un esempio. La strada viene realizzata in circa un anno e costa alla città £. 28.000 per pagare gli inden-

⁴⁰ Per alcuni disegni del rondò si veda ASCT, *Carte sciolte*, nn. 1552 e 1558.

⁴¹ Il 'Grand Veneur' del sovrano trasmette talvolta disposizioni relative alle strade delle cacce; così ad esempio nel 1685 alla città viene ingiunto di rinnovare tutte le rotte di caccia, i ponti e le palizzate al di là della Stura dalle Cortasse sino alla confluenza col Po. La Congregazione risponde di non ritenersi obbligata a simili opere, ma si dichiara tuttavia disponibile ad eseguirle quella volta soltanto, a patto che il duca dispensi la città in avvenire da simili richieste (*ibid.*, *Ordinati*, vol. 213, c. 136, verbale della seduta 8 agosto 1685). In realtà disposizioni simili continuarono a essere impartite alla città più volte.



Ingegnere Massone, *Tipo delle allee fuori di porta Nova*, 1731 (ASCT, *Carte sciolte*, n. 1552).

nizzi ai proprietari espropriati, £. 7000 per la formazione della strada e quasi altrettanto, cioè £. 6000, per la fornitura e messa a dimora degli oltre milleottocento tra olmi e roveri necessari per completare le allee⁴²; una spesa che non è compensata dalla vendita dei siti abbandonati della vecchia strada, prassi che si va instaurando con il procedere dei rettilineamenti, ma con esito economico nell'insieme modesto. Nel 1730 si deve intervenire nuovamente a riparare la strada danneggiata dalla neve e a sostituire gli alberi deteriorati dal gelo; in totale per la strada di Rivoli, l'allea della cittadella, la strada di Pinerolo si devono surrogare quell'anno 2350 piante⁴³. Si tratta di olmi, con alcuni roveri per la strada di Rivoli, segnando così una continuità con il paesaggio agrario del territorio, nel quale l'*Ulmus campestris* era ampiamente presente come albero-testimone, risparmiato, alle testate dei campi o come limite aziendale, o come albero tutore per le viti negli alteni, dal disboscamento del bosco planiziale padano di cui era parte⁴⁴. È dai boschi di Villastellone, Santena, Cambiano che provengono quelle piante surrogate nel 1730, mentre dai boschi vicini provengono quelli per l'allea di Stupinigi⁴⁵; più tardi la città crea anche un vivaio di olmi per le necessità di queste e delle altre allee, soprattutto del Valentino e della cittadella⁴⁶. Un censi-

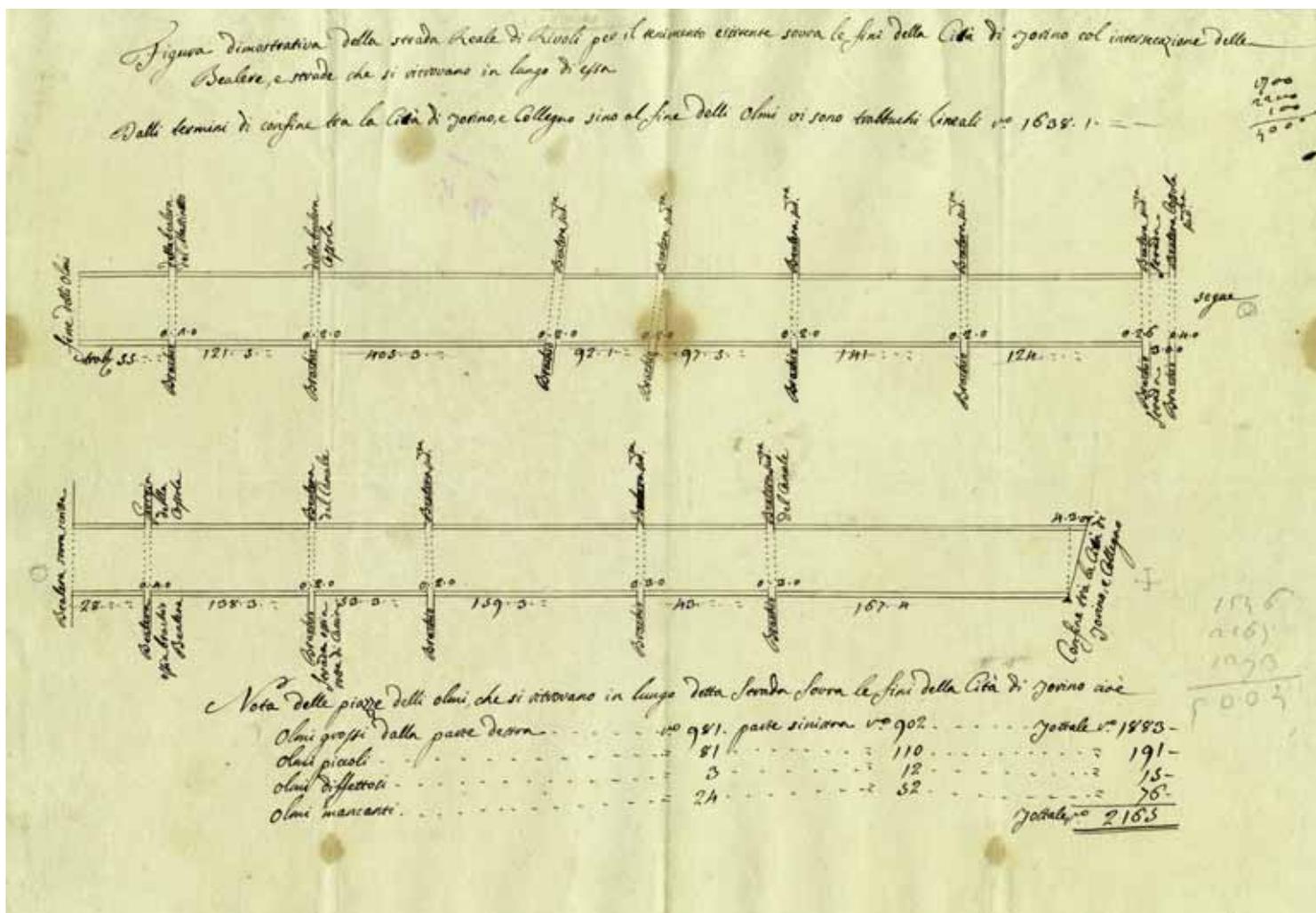
⁴² *Ibid.*, *Carte sciolte*, n. 1787.

⁴³ *Ibid.*, *Ordinati*, vol. 260, c. 51v.-52, verbale della seduta del 2 maggio 1730.

⁴⁴ PAOLA SERENO, *L'alberata nel paesaggio geografico di Torino e del Torinese*, in «Italus Hortus», 9 (2002), pp. 6-10.

⁴⁵ Archivio Ordine Mauriziano, Commenda di Stupinigi, Conti, reg. 1730, f. 73.

⁴⁶ ASCT, *Ordinati*, vol. 292, c. 9, verbale della seduta del 29 febbraio 1762. Un regio viglietto del 1752 indirizza-



mento delle piante esistenti nei viali a fine Settecento, a esclusione di quello di Venaria, conta quasi settemila olmi⁴⁷.

Negli anni novanta del Settecento sulle allee della strada di Rivoli si gioca un conflitto tra l'amministrazione della città e il regio arsenale; quest'ultimo reclama più volte il diritto a usare gli olmi della strada di Rivoli per l'artiglieria; la città per parte sua, dopo una difficile diatriba, rivendica il possesso delle piante, di cui aveva sostenuto le spese fin dal 1712, e assume la coraggiosa decisione di tagliare l'alberata dalla cascina della Tesoriera fino al castello di Rivoli, allo scopo di indurre sul mercato di Torino una riduzione del prezzo della legna, la cui scarsità aveva causato un costante aumento di costo per tutta la seconda metà del secolo⁴⁸. Dalla strada di Francia un vento nuovo cominciava a spazzare anche le strade del vecchio Piemonte.

Figura dimostrativa della strada reale di Rivoli con l'indicazione degli olmi da sostituire, 1788 (ASCT, Carte sciolte, n. 1800).

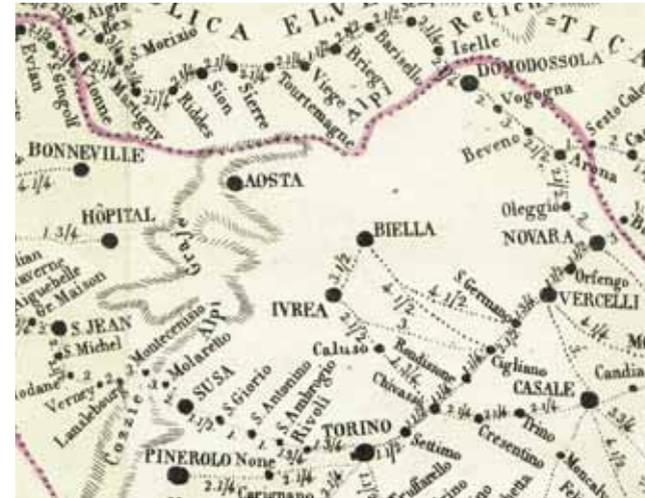
to al vicario prescrive che i possessori di beni confinanti la strada di Rivoli «soggiacciano alla spesa della provvista, e surrogazione degli olmi», che possano godere del pascolo sui fossi e degli sbrancamenti degli olmi, mentre alla città spettano il godimento degli alberi seccati e le spese della manutenzione straordinaria «e del mezzo della strada». In realtà non sembra che i proprietari abbiano contribuito secondo il disposto del regio viglietto, d'altronde seguito poco dopo, nel 1756, da un altro, indirizzato alla città, col quale le si imponeva di mantenere in buono stato le allee per tutta l'estensione della strada, così come per tutte le strade che si diramavano da Torino, nonostante il disposto del 1752: *ibid.*, Carte sciolte, nn. 1787 e 1789.

⁴⁷ *Ibid.*, n. 1657.

⁴⁸ *Ibid.*, nn. 1789 e 1803; *ibid.*, *Ordinati*, vol. 325, c. 140v., verbale della seduta del 27 luglio 1795.

Flussi migratori e isolati sociali nella Torino preindustriale

di Maria Carla Lamberti



Gli studi sulle migrazioni di questi ultimi decenni hanno chiarito in modo inequivocabile – se ancora ce ne fosse bisogno – che lontananza e vicinanza, prima che concetti spaziali, sono categorie sociali; che luoghi distanti fra loro possono essere molto più vicini di altri addirittura contigui, a condizione che siano messi in contatto da persone legate da rapporti di conoscenza e dipendenza reciproca. È un'affermazione che vale anche nel contesto che ci si accinge a studiare e che può essere verificata sia dimostrando quanto paesi relativamente lontani o mal collegati a Torino abbiano contribuito alla sua crescita con i loro flussi migratori, sia illustrando quanta distanza sociale può intercorrere tra individui che risiedono nello stesso isolato cittadino. La prima parte di questo lavoro è quindi dedicata allo studio dei movimenti migratori che hanno come cardine la Torino preindustriale e la seconda all'analisi delle segmentazioni che dividono in quello stesso periodo il grande contenitore cittadino. Il quadro tracciato è largamente dipendente dalle fonti disponibili, che peraltro sono assolutamente eccezionali nel caso di Torino, privilegiata dalla ricerca rispetto agli altri centri italiani ed europei: decine di migliaia di dati seriali, provenienti da censimenti o da atti di matrimonio¹, sono stati raccolti in archivi informatici e gettano luce sui flussi migratori diretti alla città tra Sette e Ottocento; hanno il vantaggio di fornire di ogni persona altre informazioni oltre a quelle relative al suo luogo di nascita e di permettere così di capire qualcosa di più sulle ragioni della sua venuta a Torino e sulla natura dei legami che instaura con la città, tutto ciò sullo sfondo delle risorse (vie, mezzi di comunicazione, strutture di accoglienza) allora disponibili. Questi stessi dati consentono di indagare sui rapporti che gli individui intrecciano all'interno della città: sugli spazi urbani condivisi da élite e ceti produttivi da un lato e da torinesi e immigrati dall'altro e soprattutto sul significato che questa contiguità ha

¹ La raccolta dei dati è avvenuta nell'ambito della Sezione di Storia economica del Dipartimento di Storia dell'Università di Torino. Il censimento del 1802 è conservato all'Archivio storico comunale (ASCT, *Collezione XII*, voll. 173-178) ed è stato trascritto da alcuni studenti nel corso della loro tesi di laurea: Stefania Cammillini, Laura Di Conza, Roberta Madon, Laura Martinotti, Chiara Pedemonte e Luca Pinna. Grazie a loro sono ora disponibili su archivio informatico (*database Access*) i dati relativi ai quartieri centrali e ai due borghi su cui appunto si fonda questo articolo. Un'ulteriore lunga revisione del loro lavoro, affidata a Chiara Cavallarín, è stata condotta nell'ambito di un programma di ricerca dal titolo *Donne e uomini nei processi migratori in età moderna e contemporanea*, finanziato dal Murst negli anni 2001 e 2002. Gli atti di matrimonio sono quelli del periodo francese che dispongono di informazioni, oltre che sugli sposi, sui loro genitori e testimoni alle nozze. Sono stati trascritti in piccola parte da alcune laureande (Maria Teresa Negro e Laura Pavesio per il 1802-1803, Consuelo Daneo e Gian Piera Longoni per il 1811-1812) e poi completati per l'intero periodo da Luciano Allegra, alla cui gentilezza devo la versione integrale cui ho potuto attingere per questo lavoro. Da segnalare una meritoria iniziativa esterna al dipartimento: la trascrizione su supporto informatico degli atti di battesimo, morte e matrimonio torinesi tra il 1823 e il 1832, a opera di Gianni Sacchetti, responsabile dell'Archivio storico della diocesi di Torino.

ai fini della mobilità sociale e dell'integrazione urbana. L'addensarsi delle informazioni intorno ai primi decenni dell'Ottocento fa sì che l'immagine proposta appartenga soprattutto agli ultimi tempi della Torino preindustriale: ma la lunga inerzia di molti fenomeni descritti autorizza forse a proiettarla retroattivamente in un passato più remoto.

I FLUSSI MIGRATORI

Verso e da Torino. L'espansione delle vie e dei mezzi di comunicazione fra Sette e Ottocento non è avvenuta con lo scopo di favorire lo spostamento degli individui e le loro scelte migratorie. Tutti gli stati che hanno investito in essa lo hanno fatto da un lato per attirare e ampliare il transito di merci nelle proprie terre – ricavandone gettito per le loro finanze – dall'altro per favorire i movimenti delle truppe in occasione di eventi bellici. Così fece anche lo stato sabauda, quale che sia il giudizio dato sulla sua politica viaria². La gente tuttavia si muoveva, e molto più di quanto gli storici abbiano pensato, prima che opportune ricerche sfatassero il pregiudizio di una sostanziale staticità dell'età preindustriale: molti dei movimenti migratori dell'età contemporanea affondano le loro radici in questo passato. Per quanto riguarda Torino, grazie al lavoro pionieristico di Giovanni Levi, si possiede già per l'inizio del Settecento una visione molto nitida delle sue capacità attrattive, ricostruita partendo dai registri matrimoniali e basata sul dato della provenienza degli sposi. Ulteriori ricerche condotte su dati seriali della seconda metà del Settecento e dei primi decenni dell'Ottocento hanno constatato un'impressionante continuità nelle dimensioni dei flussi migratori e nelle loro caratteristiche, a dispetto della quantità di tempo presa in considerazione, delle differenti congiunture economiche e politiche e anche della diversità delle fonti utilizzate.

Tabella 1. *Luogo di nascita degli sposi delle parrocchie torinesi.*

	Torino	fuori Torino	totale
1700-1750	37,1	62,9	100
1760-1791	37,2	62,8	100
1803-1814	37,3	62,7	100

Tabella 2. *Luogo di nascita delle spose delle parrocchie torinesi.*

	Torino	fuori Torino	totale
1760-1791	55,4	44,6	100
1803-1814	55,2	44,8	100

² Sulla rete viaria sabauda d'Antico regime si veda MARIA LUISA STURANI, *Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1796)*, pubblicato in due numeri successivi del «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», rispettivamente LXXXVIII (1990), pp. 455-512 e LXXXIX (1991), pp. 485-546. Per l'Ottocento si veda PAOLA SERENO, *La rete delle comunicazioni*, in *Storia di Torino*, VI, UMBERTO LEVRA (a cura di), *La città nel Risorgimento 1798-1864*, Torino: Einaudi, 2000, pp. 343-375.

La tabella 1 – riferita a tre momenti del lungo periodo preso in considerazione – riporta quanti dei maschi che si sposavano a Torino erano forestieri. La tabella 2 invece fornisce la stessa informazione per le spose. I dati provengono tutti da registri matrimoniali e sono per questo altamente comparabili tra loro³; ma, come già detto, anche quelli provenienti da fonti di tipo diverso, pur con le inevitabili deformazioni legate alla differente natura dei documenti, sostanzialmente non fanno che confermarli. I valori torinesi sono vicini a quelli di altre grandi città europee del periodo e di gran lunga superiori a quelli di altre capitali italiane⁴. E con una caratteristica condivisa anche con altri centri, dove tuttavia appare meno accentuata: la netta predominanza dell'immigrazione maschile su quella femminile⁵.

La carta 1 – che raffigura tutto il territorio corrispondente allo stato sabaudo (prima dell'occupazione francese e senza la Sardegna) estendendosi anche ad alcune zone limitrofe⁶ – permette di vedere collocati nello spazio i luoghi di nascita⁷ di immigrati e immigrate censiti a Torino nel 1802; la colorazione è più o meno intensa a seconda del numero di individui che risultano provenire da ciascun comune. Quasi tutte le parti dello stato sembrano coinvolte nel richiamo della capitale, ma con intensità e forme molto diverse, che poco hanno a che fare con la distanza da essa. Basso, e con poche isole sparse in un territorio indifferente, è il contributo della fascia orientale del Piemonte; quasi nullo quello dalla Val d'Aosta, se si esclude il capoluogo da cui proviene una trentina di immigrati. Vario l'apporto delle zone alpine: scarso quello delle montagne che segnano il confine settentrionale dello stato, ma più ricco e compatto quello delle regioni sottostanti; sono rappresentate quasi tutte le comunità montane distribuite lungo il confine occidentale. Gli immigrati della Liguria provengono quasi esclusivamente dalla metà occidentale dell'Appennino e dalla Riviera di ponente. Non c'è molta differenza tra l'Onegliese sabaudo e il Savonese appartenente alla repubblica di Genova e relativamente modesta è la partecipazione di Nizza e Savoia. Se, come si è visto, prevale nell'insieme dell'immigrazione la componente maschile, il suo peso varia da comunità a comunità, come ben illustra la carta 2, che prende in considerazione soltanto i paesi da cui provengono almeno cento persone. In genere, hanno una marcata prevalenza maschile i flussi dai paesi di montagna, mentre sono più equilibrati nella composizione per sesso quelli da città e cittadine; da alcune di esse (Susa, Pinerolo e Chambéry) arriva un'immigrazione a chiara prevalenza femminile. Quasi tre su quattro degli immigrati, maschi e femmine insieme, sono nati in comunità con meno di 10.000 abitanti, spesso relativamen-

³ Per la prima metà del Settecento sono disponibili solo per gli sposi e sono tratti da GIOVANNI LEVI, *Come Torino soffocò il Piemonte. Mobilità della popolazione e rete urbana nel Piemonte del Sei-Settecento*, in *Centro e periferia di uno stato assoluto*, Torino: Rosenberg & Sellier, 1985, p. 39; per la seconda metà del secolo da BEATRICE ZUCCA MICHELETTI, *Flussi migratori a Torino nella seconda metà del XVII secolo*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», CIV (2006), p. 518; per l'inizio dell'Ottocento da elaborazioni sugli atti di matrimonio del periodo francese, di cui si parla alla nota 1.

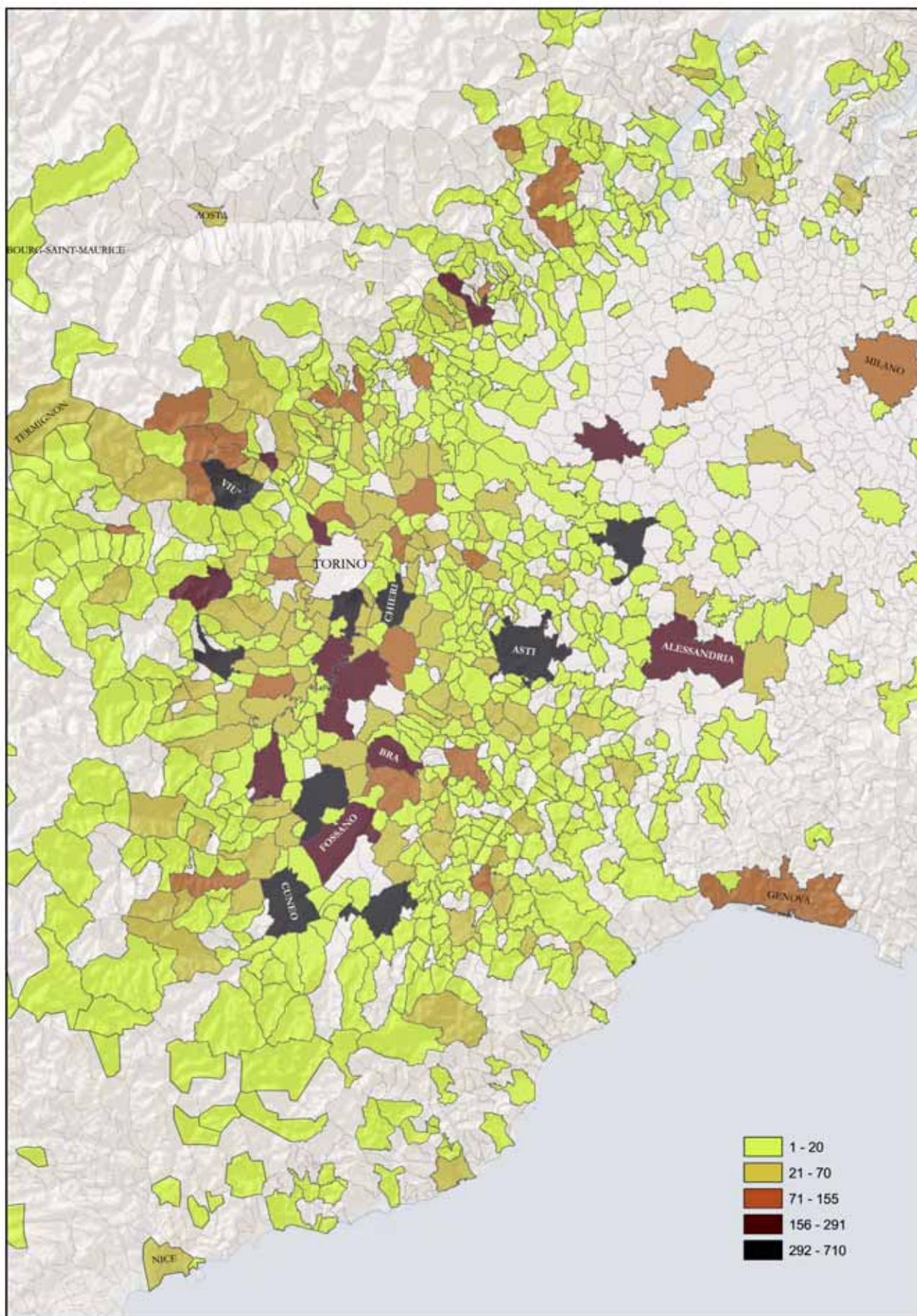
⁴ Calcoli condotti sui registri matrimoniali di alcune città europee sono riportati in JAN DE VRIES, *European Urbanisation 1500-1800*, London: Methuen, 1984, p. 185: a Lione negli anni 1728-1730 gli sposi forestieri sono il 48 per cento; a Grenoble nel 1780 sono il 63 per cento; ad Amsterdam sposi e spose forestieri nel periodo 1601-1800 sono il 52 per cento. A Napoli nel 1790 solo il 20 per cento di sposi e spose sono forestieri (TIZIANA AVOLIO, STEFANO CHIANESE, NICOLA GUARINO, *Una città senza immigrati?*, in *L'Italia delle migrazioni interne. Donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea*, Roma: Donzelli, 2003, p. 113); a Firenze il censimento del 1810 registra solo il 20,5 per cento di immigrati (GIOVANNI GOZZINI, *Firenze francese. Famiglie e mestieri ai primi dell'Ottocento*, Firenze: Ponte alle Grazie, 1989, p. 49).

⁵ J. DE VRIES, *European Urbanisation* cit., p. 185: a Lione il divario, calcolato sullo stesso tipo di fonte, tra immigrazione maschile e femminile è solo dell'8 per cento, a Grenoble del 9.

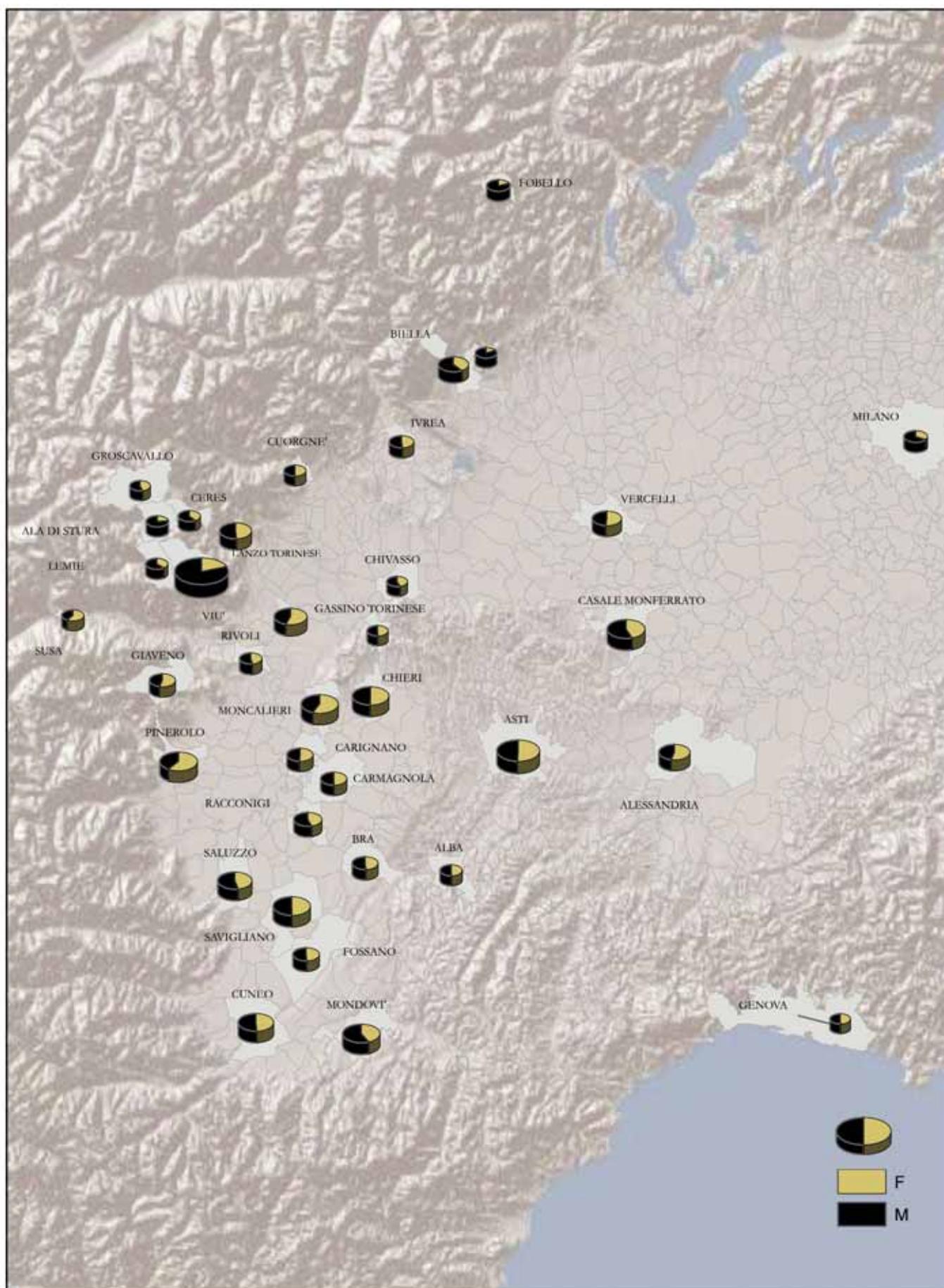
⁶ Ovviamente esiste anche immigrazione proveniente da fuori di questi confini ma non supera il 10 per cento.

⁷ L'unità di analisi è più precisamente il comune di nascita attuale, che non sempre coincide con quello denunciato dall'individuo censito (sia perché molti comuni di allora sono scomparsi e sono stati assorbiti in altri, sia perché talvolta nel documento si fa riferimento non a comuni ma a frazioni o addirittura a parrocchie). La riduzione è stata necessaria per poter utilizzare i moderni programmi informatici nella costruzione delle carte; è in ogni caso sempre possibile reintegrare il dettaglio originale.

Carta 1. Torino 1802: luoghi di nascita di immigrati e immigrate.



Carta 2. Torino 1802: composizione per sesso dei flussi provenienti da alcune comunità.



te distanti da Torino o comunque lontane dalle arterie più importanti (come quelle che collegano le stazioni di posta evidenziate nella carta 3)⁸: molti di loro sono certamente di famiglia contadina – piccoli proprietari o affittuari – e vanno a vendere a Torino una forza lavoro sovrabbondante rispetto alla quantità di terra disponibile al paese⁹.

Si può avere un'idea dei lavori che vengono a fare in città dai grafici 1 e 2 (colonna A), riguardanti rispettivamente maschi e femmine nati in località con meno di 10.000 abitanti¹⁰: oltre sei donne su dieci sono serve o lavandaie e quasi nove su dieci svolgono in ogni caso un lavoro manuale; i maschi sono divisi in modo più equilibrato tra servizio domestico, manovalanza generica e artigianato, ma anche per loro la percentuale di impiego in attività manuali si aggira intorno al 73 per cento. Il destino non è poi troppo diverso anche per la minoranza che proviene da città più grandi (colonna B degli stessi grafici): quasi una donna su due è serva o lavandaia e otto su dieci sono comunque impegnate in attività manuali; la situazione è migliore per i maschi, con una maggior diversificazione professionale (per loro tuttavia il peso del lavoro manuale supera ancora il 55 per cento). Il paragone con i torinesi di entrambi i sessi (colonna C) – tra i quali molto più basso è il livello delle attività meno qualificate – restituisce ancora meglio il senso della posizione di relativo svantaggio vissuta dagli immigrati nel mercato del lavoro cittadino. I loro salari giornalieri, come d'altronde quelli di tutti coloro che ne condividono le attività, sono certamente bassi, differenziati in base al grado di qualificazione professionale e soprattutto in base al sesso, e in ogni caso di poco superiori al minimo necessario per la sussistenza in città: una sussistenza peraltro basata su consumi limitati, con alimentazione fondata prevalentemente su cereali e poca carne, su vestiario essenziale e abitazioni modeste e affollate¹¹. Gian Mario Bravo ha provato a calcolare il bilancio di un operaio medio della Torino della prima metà dell'Ottocento ipotizzandone, sulla base delle fonti disponibili, salario e spese: ne è emerso che un salariato era in grado di nutrirsi in modo sufficiente e di vivere decentemente in città, se viveva da solo; ma che aveva problemi molto più gravi quando si sposava, anche ammettendo che integrasse le proprie entrate con il lavoro della moglie e dei figli ancora piccoli¹². Si può spiegare così forse la presenza nel censimento del 1802 di un gran numero di immigrati maschi che limitavano la loro permanenza in Torino alla fase prematrimoniale oppure che si dichiaravano già sposati, ma erano censiti in città senza moglie e figli, lasciati al paese¹³.

Ma ancor più che il livello dei salari, è importante sottolineare il carattere precario e discontinuo delle opportunità di lavoro che la città era in grado di offrire.

⁸ La carta è tratta da MARCO NICOLOSINO, *Guida del viaggiatore in Piemonte*, Torino: Reycend, 1831.

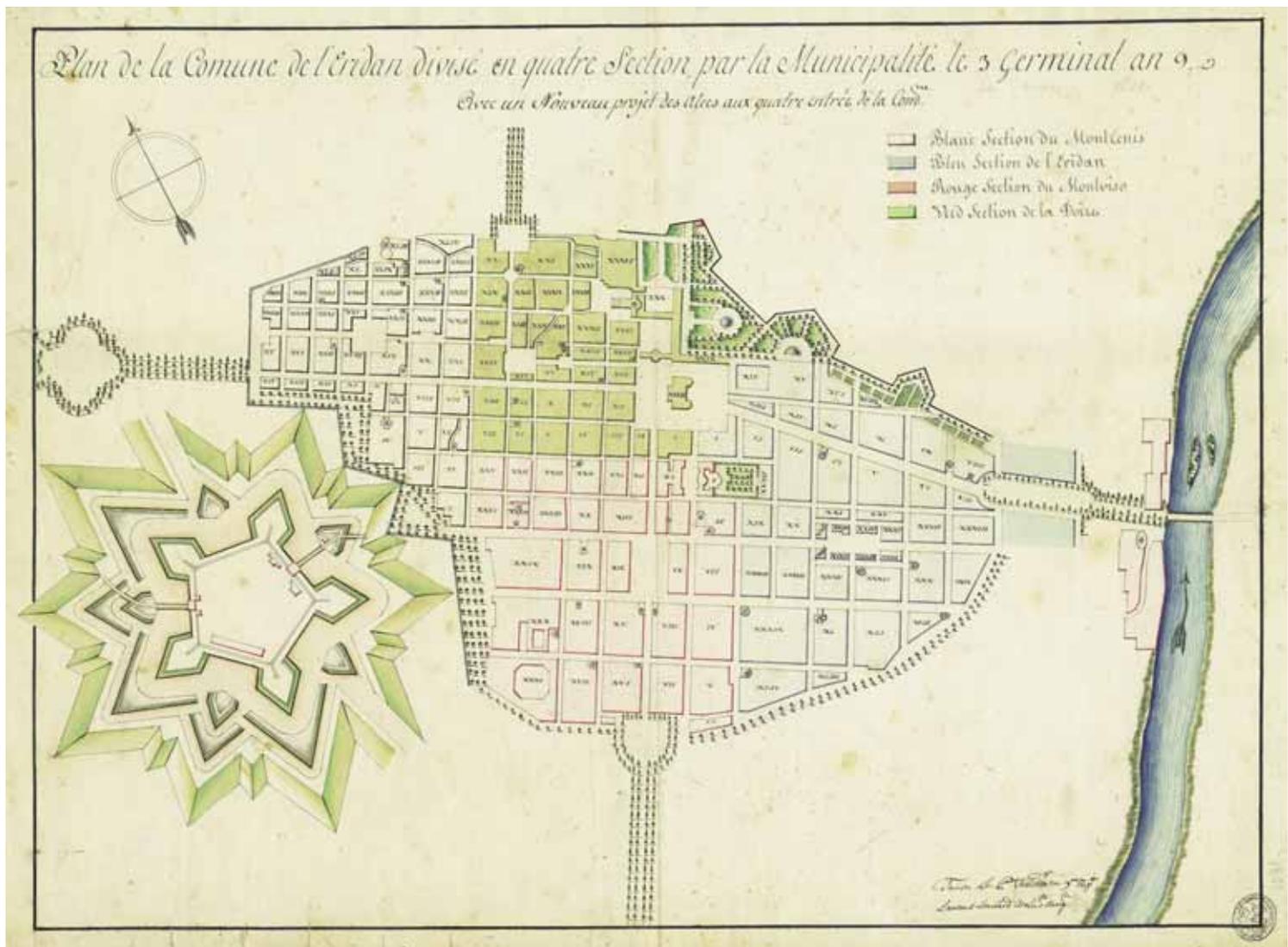
⁹ Nelle comunità da cui proviene soprattutto manodopera maschile, e l'emigrazione riguarda i periodi estivi (come succede ad esempio per gli edili del Biellese), coltivazione dei poderi e allevamento del bestiame sono compiti prevalentemente svolti dalle donne con l'aiuto di bambini e vecchi (PAOLA CORTI, *Genere, emigrazione e territorio*, in Fumne. *Storie di donne, storie di Biella*, Torino: Cliomedia edizioni, 1999, p. 272).

¹⁰ La popolazione di riferimento è quella fornita dal censimento del 1828, pubblicato nel *Calendario generale per Regii Stati*, Torino: Pomba, 1824. Ovviamente il calcolo è stato possibile soltanto per le località appartenenti allo stato sabaudo a quella data, non senza qualche isolata assenza. Le percentuali dei diversi settori professionali sono calcolate sull'insieme della popolazione che denuncia un'attività, escludendo senza indicazione e non professioni, ma includendo redditi e titolari.

¹¹ Un'analisi dei salari torinesi si trova per la prima metà dell'Ottocento nei lavori di GIAN MARIO BRAVO, *Torino operaia. Mondo del lavoro e idee sociali nell'età di Carlo Alberto*, Torino: Fondazione Einaudi, 1968 e di GIOVANNI LEVI, *I salari edilizi a Torino dal 1815 al 1874*, in *Miscellanea Walter Maturi*, Torino: Giappichelli, 1966, pp. 333-406.

¹² *Ibid.*, pp. 101-105.

¹³ In base al censimento del 1802, su 100 immigrati (scelti tra gli impiegati in attività manuali) un terzo soltanto è celibe e due terzi si dichiarano sposati: ma di questi ultimi un terzo non risulta convivere con la moglie, probabilmente rimasta al paese. Fenomeni analoghi e ancora più marcati si registrano in alcuni flussi immigratori contemporanei; si veda ad esempio il gruppo dei senegalesi a Torino, studiato da BETTI BENENATI, *Lavoro, genere e sviluppo locale in Mali e in Senegal*, Torino: L'Harmattan Italia, 2002. Nel 1802 le percentuali di maschi sposati e censiti con moglie a Torino sono particolarmente basse per gli immigrati da alcune comunità: ad esempio Ala di Stura (34 per cento), Viù (38 per cento), Lemie (50 per cento); Borgosesia (40 per cento).



Come in tutti i centri coevi, anche nella Torino preindustriale la maggior parte delle attività era soggetta a periodiche fasi di espansione e contrazione. Accanto al brutto tempo e alla cattiva stagione – che riducevano la possibilità di lavori all’aperto e rendevano difficile l’approvvigionamento di merci, anche a causa delle cattive condizioni delle strade – c’erano le congiunture economiche, scatenate dall’andamento dei raccolti. L’aumento del prezzo dei cereali negli anni di cattivo raccolto costringeva gli abitanti della città a spendere di più per alimentarsi, rinunciando ad altri acquisti: il conseguente crollo della domanda di prodotti artigianali produceva una riduzione di lavoro nelle botteghe, provocando sottooccupazione e licenziamento di una parte della manodopera. Le crisi toccano una grossa fetta della popolazione cittadina, lavoratori occasionali e squalificati, ma anche artigiani e piccoli rivenditori¹⁴. Non erano previste protezioni e garanzie al di fuori di quelle offerte dalle istituzioni assistenziali, che a Torino privilegiavano le famiglie da più tempo radicate nel tessuto urbano, indipendentemente dal luogo di nascita del capofamiglia¹⁵, e che si traducevano nella distribuzione periodica di pane, nel ricovero all’Ospizio di Carità di uno o più membri,

Lorenzo Lombardi, *Plan de la Commune de l'Eridan divisé en quatre Sections*, 1801 (ASCT, Collezione Simeom, D 74).

¹⁴ La distinzione vuole ricalcare quella proposta da BRIAN PULLAN (*Poveri, mendicanti e vagabondi*, in *Storia d'Italia. Annali I. Dal feudalesimo al capitalismo*, Torino: Einaudi, 1978, pp. 988-997): sono categorie entrambe toccate, anche se in forme diverse, dalle crisi congiunturali. Il primo gruppo viene stimato per le città europee dell’Età moderna intorno al 20 per cento della popolazione urbana; il secondo gruppo, molto più vasto, tra il 50 e il 70 per cento.

¹⁵ Si veda B. ZUCCA MICHELETTO, *Flussi migratori a Torino nella seconda metà del XVII secolo cit.*, pp. 520-521.

Tabella 3. Immigrati maschi distribuiti per comunità di nascita e per mestiere; percentuali di riga sul totale degli immigrati con più di 10 anni.

	acquavivai	macellai	panettieri	cappellai	calzettai	sarti	calzolari	parrucchieri	vellutieri	nastrai	falegnami	gioiellieri	fabbri	edili	commercianti di alimenti	ferravecchi e straccivendoli	servi	brentatori	facchini	cocchieri	osti	giornalieri
Ala Di Stura	0	0	4,3	0	0	0	2,2	0	2,2	0	1,1	0	1,1	0	0	0	20,7	32,6	18,5	0	0	0
Alba	0	0	3,5	0	0	3,5	1,8	0	5,3	0	0	0	1,8	0	5,3	1,8	15,8	0	5,3	0	1,8	1,75
Andorno Micca	0	0	0	0	0	2,2	0	1,1	0	1,1	7,7	0	2,2	53,8	0	1,1	4,4	0	0	0	1,1	1,1
Biella	5,2	0	0,7	2,2	0	2,2	1,5	2,2	2,2	0	5,2	0	0	27,4	1,5	2,2	4,4	0	1,5	0	0	0
Borgosesia	0	0	0	0	0	0	43,1	0	0	0	20,7	0	3,4	0	0	0	1,7	0	0	0	0	0
Caselle	0	0	11,1	0	0	8,3	2,8	0	0	0	8,3	0	2,8	0	0	0	8,3	0	0	0	2,8	0
Castellamonte	2,5	2,5	2,5	0	0	5	5	0	0	0	0	0	2,5	5	0	2,5	5	0	2,5	0	0	5
Ceres	0	0	9,5	1,4	0	0	1,4	0	0	0	1,4	0	0	0	1,4	0	40,5	5,4	27	1,4	0	0
Cherasco	4,2	0	0	0	0	6,3	0	0	0	0	2,1	0	0	2,1	2,1	2,1	12,5	0	4,2	0	2,1	0
Chivasso	0	0	1,9	1,9	0	1,9	1,9	1,9	0	0	0	0	0	0	3,7	1,9	11,1	0	0	0	0	0
Cocconato	4,5	0	0	0	0	0	0	4,5	0	0	0	0	4,5	0	0	0	50	0	4,5	9,1	0	0
Cuorgné	3,3	0	13,1	0	0	1,6	3,3	1,6	0	0	4,9	0	1,6	1,6	0	0	6,6	6,6	9,8	0	0	0
Dronero	2,3	0	2,3	2,3	0	2,3	0	2,3	2,3	0	0	0	2,3	0	9,1	0	9,1	0	15,9	2,3	4,5	0
Fobello	0	4,7	0	0,9	0	0	0	0	0	0	1,9	2,8	0,9	0,9	17,8	0	3,7	7,5	3,7	0	36,4	0
Groscavallo	1,8	8,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	0	33,3	1,8	7	0	12,3	0	1,8	0
Lanzo	0,9	1,7	8,6	0,9	0	1,7	1,7	0,9	0,9	0	1,7	0	0	0	3,4	0	21,6	14,7	19,8	0	0	0
Lemie	1,3	0	2,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,3	1,3	44,2	0	28,6	1,3	0	0
Mezzenile	0	0	3,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18,2	16,4	32,7	0	0	0
Mombarcaro	1,9	0	0	0	0	1,9	0	0	0	0	0	0	0	0	7,4	1,9	22,2	0	11,1	3,7	25,9	0
Poirino	0	0	6,8	1,7	0	6,8	18,6	0	1,7	0	3,4	0	0	0	1,7	0	10,2	0	0	0	0	0
Varallo	0	0	0	0	0	0	28,4	0	1,5	0	11,9	0	3	0	6	0	7,5	9	3	0	4,5	0
Viù	0,2	0	0,2	0,2	0	0,2	0,7	1,8	0,2	0,2	0,4	0	0	0	1,1	0	51,1	12,5	13,4	0,4	0,7	1,1

o nell'invio a balia dei lattanti. In questa situazione di strutturale incertezza la minaccia sempre incombente di rimanere senza lavoro era compensata dalla disponibilità a svolgere più mestieri (oggi si chiamerebbe flessibilità) e dalla possibilità di andar via, inseguendo nuove opportunità altrove o tornando per periodi più o meno limitati al proprio paese. A guidare i passi nell'una o nell'altra direzione non era mai il caso ma l'informazione che correva attraverso le reti familiari e comunitarie, già principale strumento di difesa contro le altre incertezze incombenti sul mondo contadino (da cui, come abbiamo visto, i più provenivano). Come la reciprocità parentale o di villaggio poteva alleviare i rischi che ogni famiglia correva in rapporto alle oscillazioni del raccolto e alle vicende demografiche, così meccanismi analoghi garantivano la circolazione delle notizie relative ai luoghi di emigrazione e alle instabili opportunità di lavoro che essi offrivano. Se il censimento del 1802 non è in grado di riconoscere le reti familiari – in quanto descrive le famiglie come insieme di individui sotto lo stesso tetto e non permette di riconoscere parentele al di fuori di questo nucleo – esso fornisce invece qualche segnale inequivocabile, anche se incompleto, delle reti comunitarie e della loro efficacia nel favorire e controllare l'accesso a specifici settori del mercato del lavoro torinese. Così va interpretato infatti il legame, che emerge con nettezza dai dati di censimento, tra certe località e certi mestieri.

La tabella 3 presenta gli immigrati maschi provenienti da alcune comunità, distinguendoli anche in base al mestiere esercitato a Torino¹⁶. Spiccano in quanto for-

¹⁶ Si sono scelte comunità da cui provengono almeno settanta immigrati maschi e si sono presi in considerazione solo mestieri numericamente rilevanti. Per ciascuna comunità viene calcolato il peso percentuale di ogni mestiere sul totale dei maschi con più di dieci anni. Ovviamente la somma di queste percentuali non risulta uguale a cento, in quanto sconta l'esclusione di altre attività; ma per alcuni paesi vi si avvicina molto, dimostrando come il loro apporto alla capitale si esaurisca quasi totalmente nella ristretta gamma di occupazioni prese in considerazione.

nitore di servi Viù, Cocconato, Mezzenile e Ceres; di brentatori e facchini Ala di Stura, Mombarcaro, Mezzenile e Ceres; di calzolari Borgosesia e Varallo; di muratori Andorno Micca e Biella; di osti Fobello e Mombarcaro, di commercianti di alimenti Groscavallo. È la prova del ruolo svolto dalle reti comunitarie nell'incanalare i compaesani che emigrano, oltre che verso specifici luoghi, verso specifici settori del mercato del lavoro¹⁷. Il punto di riferimento intorno a cui ruota la vita degli immigrati rimane il luogo di origine e l'emigrazione ha per lo più carattere stagionale, con movimento periodico di andata e ritorno. Quelli citati sopra sono soprattutto paesi di montagna. Qui, grazie alla scarsa appetibilità della terra, marginale sia in rapporto alla fertilità sia al mercato, resistono meglio che altrove la piccola proprietà contadina e la forza dei legami parentali e/o comunitari¹⁸, che estendono il loro controllo, oltre che sulla terra, anche sulla seconda fondamentale risorsa, quella dell'emigrazione, e ne garantiscono il funzionamento. Tuttavia non si può escludere che meccanismi del genere siano in atto anche in villaggi e cittadine della pianura, dove pure si incontrano una maggiore stratificazione sociale e specializzazione professionale, pur se la fonte non permette di riconoscerli con altrettanta nettezza. Come si vede, in qualche caso la comunità favorisce l'accesso a mestieri con una certa qualifica (ad esempio nel settore edile), in altri a mestieri di bassa manovalanza (come il facchinaggio). Per molte, Torino non è che una delle destinazioni possibili¹⁹ e in questo caso le reti comunitarie consentono di rispondere a eventuali cadute della domanda indirizzando i propri emigranti altrove; per altre invece, come Viù ad esempio, il rapporto con la capitale sembra molto più stretto e senza alternative.

La mobilità è quindi saldamente connessa ai tipi di lavoro che la città preindustriale è in grado di offrire ed è una delle principali risorse contro la variabilità strutturale della domanda. Non ne sono esenti neppure quanti risultano nati a Torino: dei 30.000 individui censiti nel 1802 come tali, oltre 1200 sentono il bisogno di riempire la casella – riservata in teoria agli immigrati – sulla durata della loro permanenza in città, ammettendo implicitamente di esserne stati lontani per un certo periodo, e altri 500 ne risultano assenti all'epoca del censimento. Ma sono cifre che danno una misura molto ridotta del fenomeno, della cui portata si è reso conto chiunque abbia cercato di esportare le tecniche microanalitiche nella Torino preindustriale, tentando di costruire biografie collettive, con l'incrocio di più fonti a brevi periodi di distanza. Un esempio su tutti: in una ricerca condotta sul gruppo professionale dei tessitori in seta – mestiere ad alta qualificazione, dominato dai torinesi e del tutto estraneo ai circuiti della mobilità stagionale – sono rintracciabili nel censimento del 1802 soltanto 67 dei 233 mastri elencati nella visita che i sindaci dell'Università avevano compiuto il 18 gennaio 1798²⁰. E non sembra un'eccezione, dal momento che dei 321 mastri elencati in un documento analogo del 1797²¹, solo 120 sono presenti l'anno dopo; a essi si sono aggiunti altri 113 individui che nel 1797 non comparivano. È vero che si tratta di

¹⁷ L'analogia con quanto succede nei flussi migratori odierni è di nuovo impressionante, anche se i sociologi tendono a parlare di reti etniche o nazionali anziché di reti parentali o basate sulla comunità di villaggio (ad esempio MAURIZIO AMBROSINI, *La fatica di integrarsi*, Bologna: il Mulino, 2001). Ma non si può escludere che dietro alle prime si nascondano in realtà le seconde e che non si riesca a vederle solo in quanto abbagliati dal dato sulla nazionalità, che ci serve come base per la nostra classificazione e finisce per influenzare la stessa percezione di sé degli immigrati (su questi temi in contesto torinese si veda PAOLA SACCHI, PIER PAOLO VIAZZO, *Più di un Sud. Studi antropologici sull'immigrazione a Torino*, Milano: Angeli, 2003).

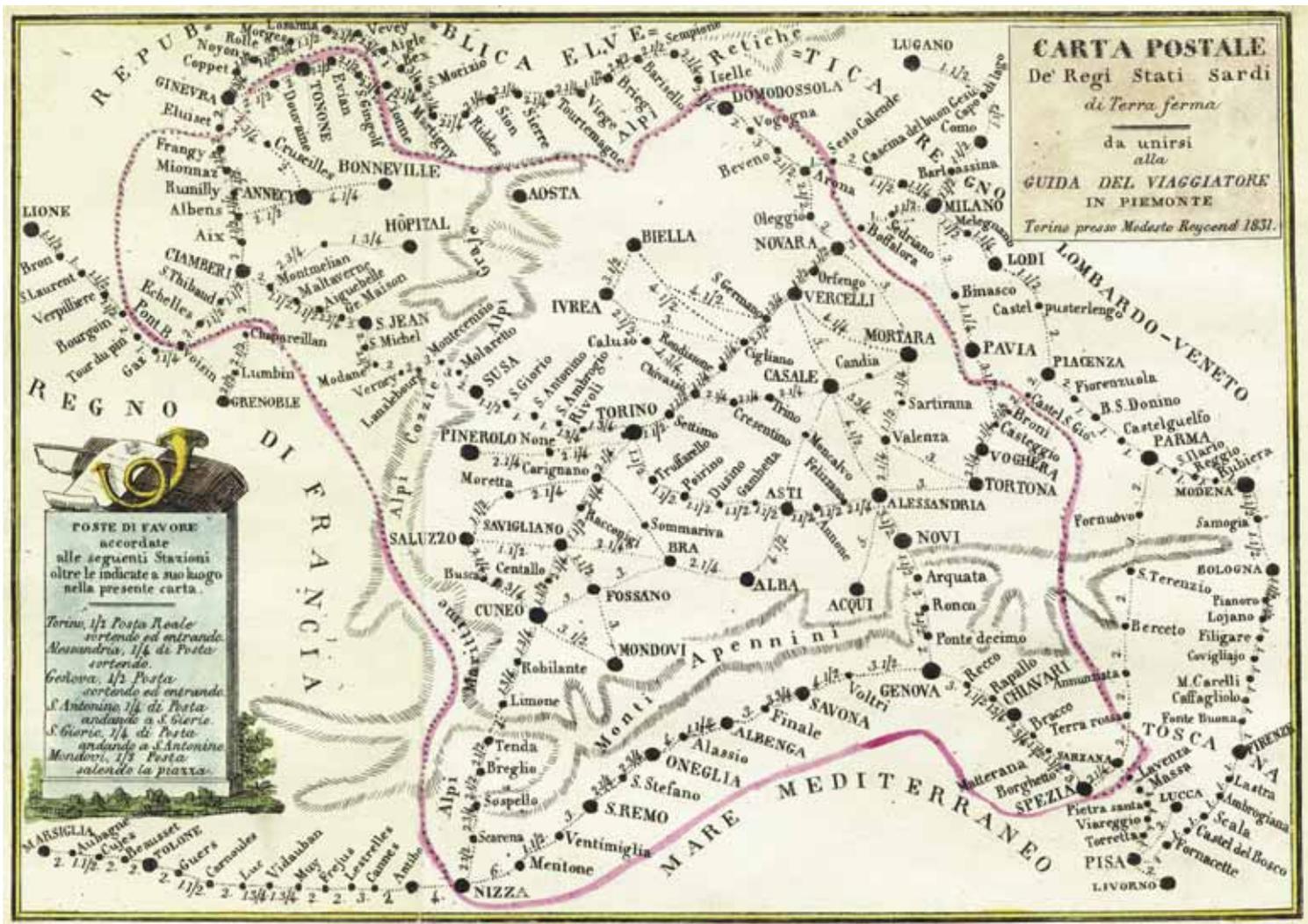
¹⁸ Anche se con forza e forme molto differenti da villaggio a villaggio e da zona a zona (PIER PAOLO VIAZZO, *Comunità alpine. Ambiente, popolazione, struttura sociale nelle alpi dal XVI secolo a oggi*, Bologna: il Mulino, 1990, p. 353 e sgg.).

¹⁹ Ad esempio a inizio Ottocento due terzi dell'emigrazione biellese è diretta a Torino, un terzo «verso le città della Savoia, dell'Isère e nei centri costieri meridionali»; questo sulla base della richieste di passaporti alla *Police générale* (PAOLA CORTI, *Gli stagionali di Sala e di Torrazzo nella Serra*, in *L'emigrazione biellese fra Ottocento e Novecento*, Milano: Electa, 1986, vol. I, p. 167).

²⁰ AST, Materie economiche, Commercio, cat. IV, II addizione, mazzo 21.

²¹ *Ibidem*.

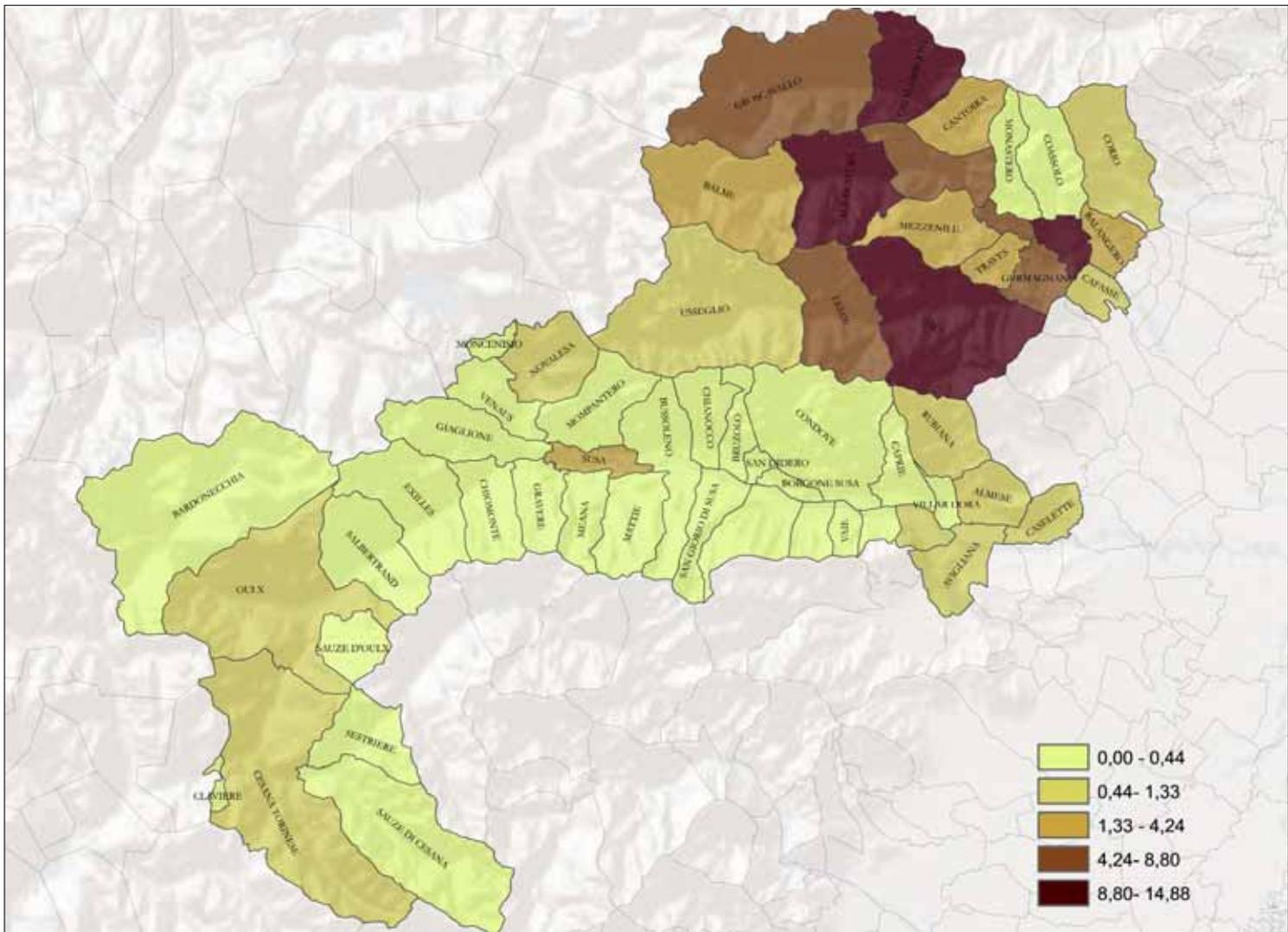
Carta 3. Carta postale de' Regi Stati Sardi, 1831 (ASCT, Collezione Simeom, B 467).



un mestiere che risente in quegli anni della grave crisi dell'industria serica e che in altre attività il movimento si può presumere meno esasperato, ma l'entità delle cifre citate deve in ogni caso far riflettere sulla complessità dei flussi di cui la città è centro. Così come non bisogna dimenticare che Torino poteva essere soltanto una delle destinazioni cui un individuo arrivava nel corso della sua vita e che il tragitto che lo portava ad approdarvi poteva essere costellato da altre tappe intermedie: lo stanno a dimostrare ad esempio, nelle famiglie censite nel 1802, la presenza frequente (oltre un terzo) di figli nati fuori Torino, ma in luoghi diversi da quello di nascita dei loro genitori²²; segno tangibile di precedenti peregrinazioni familiari che non è detto avessero trovato nella capitale il loro esito definitivo. Impossibile catturare in un'immagine unitaria tutti questi movimenti. In altri lavori si è presentata la piramide d'età della popolazione torinese nel 1802 (grafico 3) come una prova dell'incidenza su di essa dell'immigrazione. E lo è, purché si tenga conto che certamente la sottovaluta: si tratta infatti di un'istantanea che ferma un solo momento di quel complesso sistema di circolazione delle persone descritto nelle righe precedenti. Tale piramide isola, dei quasi 60.000 individui presenti a Torino nel 1802, solo tre variabili – età, sesso e provenienza – e avrebbe una forma

²² Qualche dettaglio sul calcolo fatto: se si isolano all'interno del censimento solo le coppie di padre e madre per cui si conosce il luogo di nascita di entrambi, e di queste si calcolano solo i figli/e non nati a Torino e per i quali si è identificato il luogo di nascita, si ottengono 1283 individui di cui 385, quindi più di un terzo, risultano nati in luogo diverso sia da quello di nascita del padre sia da quello di nascita della madre.

Carta 4. Torino 1802: immigrati e immigrate dalle valli di Lanzo e Susa: percentuali sulla popolazione di ogni località.



probabilmente molto simile se potesse essere disegnata per gli anni immediatamente precedenti o successivi. Ma questa risultante apparentemente identica nasconde al suo interno molti avvicendamenti, storie di gente che va e di gente che viene.

Il viaggio. Se il grafico 3 non dà che una misura imperfetta e sottovalutata dei flussi migratori, fornisce però un'altra informazione attendibile e importante: pochi sono gli immigrati tra i bambini con meno di dieci anni e ciò significa che raramente a trasferirsi a Torino sono intere famiglie con i propri figli. A confermare questa impressione visiva è anche il calcolo dell'età all'immigrazione che lo stesso censimento rende possibile per il 60 per cento degli immigrati: più di sei su dieci dichiarano di essere arrivati a Torino tra gli 11 e i 30 anni; pochi in età infantile (presumibilmente in compagnia di genitori o parenti) o in vecchiaia. A percorrere le strade che collegano la città al suo territorio sono quindi persone per lo più nel fiore degli anni; si è già detto che possono compiere più volte nella loro vita il tragitto che unisce la capitale al loro paese di nascita, o cambiare più volte domicilio; che sono per lo più di condizione modesta e certo non disposte a spendere una parte cospicua di quanto hanno guadagnato o contano di guadagnare a Torino per accelerare il viaggio. Gian Mario Bravo nella sua ricostruzione dei

bilanci di una famiglia operaia torinese (costituita da due genitori e un figlio) della prima metà dell'Ottocento – in un periodo appena di poco posteriore a quello qui preso in considerazione – constatata che, delle 1,82 lire guadagnate ogni giorno, ben i tre quarti devono essere spesi per l'alimentazione, lasciando ben poco alle rimanenti necessità: «se poi si considerano i costi dei biglietti di viaggio sulle diligenze o sui “regi velociferi”, si hanno dati che dimostrano come non il viaggiare ma il semplice spostarsi per tratti brevissimi fosse privilegio di categorie ristrette»²³. A prova di ciò Bravo riporta una tabella dei prezzi tratta dal *Calendario generale del regno per il 1850*, che dimostra chiaramente come il viaggio in vettura fosse inaccessibile alla maggior parte della popolazione. Se pur riferiti a un periodo collocato ai limiti di quello qui trattato, non è difficile ipotizzare che rapporti di questo genere tra entrate popolari e costo dei viaggi valgano anche per gli anni precedenti e che possano essere addirittura immaginati più sfavorevoli. Ma la conclusione è ben diversa da quella accennata da Gian Mario Bravo: nonostante il costo delle vetture, gli individui si muovevano e si muovevano molto. Ma per lo più a piedi e con i ritmi che la camminata consente: intorno a cinque o sei chilometri l'ora e percorrendo da trenta a quaranta chilometri al giorno, a seconda anche della natura del terreno²⁴. Solo l'élite aristocratica poteva concedersi viaggi in carrozza personale e pochi potevano utilizzare il servizio di posta. Purtroppo i molti viaggiatori, che tra Sette e Ottocento hanno scritto e pubblicato le loro memorie, raccontano esperienze di viaggio abbastanza diverse da quelle che avrebbe potuto riferire la maggior parte dei migranti succintamente descritti dagli atti di matrimonio e censimenti. Per il Piemonte, in particolare, pare non esista un equivalente del *Journal* di Jacques-Louis Ménétra, vetraio parigino che negli ultimi decenni del Settecento aveva sentito il bisogno di mettere per iscritto la propria vita, dedicando molte pagine ai sette anni trascorsi in giro per la Francia nel suo *tour* di apprendistato, prima di metter su bottega a Parigi²⁵. Ménétra piemontese, se ci sono, attendono di essere disseppezzati dagli archivi; o forse si può tentare di scovarli, inconsapevoli narratori, tra accusati, vittime o testimoni negli atti giudiziari. Per il momento bisogna ricorrere a surrogati.

Il primo è fornito da un'autobiografia di inizio Ottocento scritta da un individuo che appartiene certo alle classi popolari ma si colloca in uno strato intermedio tra queste e l'élite: si chiama Francesco Bal, è nato Torino nel 1766 ed è figlio di un sensale; dopo qualche anno di apprendistato presso un filatoio di seta piemontese, abbandona gli stati sardi e inizia un periodo di peregrinazione per l'Italia, diventando, al culmine della sua carriera, direttore di fabbriche di seta nel regno di Napoli. Della sua storia interessa qui ben poco: si estraggono dal manoscritto solo alcune considerazioni sui suoi viaggi e ci si limita a citare qualche brano esemplificativo. Anche Francesco Bal – come ipotizzato per la maggior parte dei migranti – non disdegna di camminare, arrivando a percorrere a piedi le molte miglia che dividono Ancona da Torino, in un momento in cui ha particolarmente bisogno di risparmiare denaro. Anche quando abbandona per la prima volta il Piemonte nel 1787, nonostante disponga di una somma di 200 lire, copre a piedi la tratta Torino-Milano: ha provveduto a spedire a destinazione un baule di vestiario e porta con sé solo una sacca²⁶ con una camicia e un paio di calze e denaro nascosto in varie parti dell'abito; si descrive come «decentemente vestito» e

²³ G.M. BRAVO, *Torino operaia* cit., p. 105.

²⁴ DANIEL ROCHE, *Humeurs vagabondes: de la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris: Fayard, 2003, p. 226.

²⁵ ID., *Journal de ma vie*, Paris: Montalba, 1982; tradotto in italiano con lo stravagante titolo di *Così parlò Ménétra: diario di un vetraio del XVIII secolo*, Milano: Garzanti, 1992.

²⁶ Il sacco da viaggio è una costante nell'equipaggiamento del viaggiatore in Età moderna. Parte con il suo *sac* Jean-Joseph Esmieu montanaro di Barcelonnette quando lascia la famiglia negli anni settanta del Settecento (D. ROCHE, *Humeurs vagabondes* cit., p. 960); il sacco accompagna sempre Ménétra nel suo giro in Francia mentre il baule

«armato di uno spadone sotto il braccio»²⁷ (imparerà in seguito a mascherarsi sotto vesti più umili per viaggiare a minor costo e con meno pericoli). Disporre di un'arma è relativamente normale per un uomo della sua condizione e del suo tempo e tanto più in occasione di un viaggio, percepito come avventura imprevedibile e piena di pericoli²⁸. Arriva dapprima a Santhià – dove si ferma quattro giorni presso un parente – poi a Vercelli, dove pernotta. Si è incamminato da solo (come nella maggior parte dei suoi spostamenti a piedi), ma nel tratto tra Santhià e Vercelli un monaco si è unito a lui persuadendolo a fermarsi in una «miserabile betola campestre», dove il tavolo è apparecchiato con «una lorda servietta» e dove un boccone di pane e un sorso di vino gli costano due lire, in quanto gli è stato addebitato anche il pranzo del monaco. Arriva il giorno successivo a Milano, molto stanco «dal viaggio e dall'eccessivo caldo. Non accostumato a pellegrinare mi si gonfiò una gamba»²⁹. Le sue soste per mangiare e dormire avvengono sempre in locande a pagamento – più o meno confortevoli – o, più raramente, presso conoscenti. Con un'unica eccezione nel 1790: in viaggio da Roma ad Ancona, Bal e un suo amico piemontese si fingono pellegrini diretti a Santiago de Compostela per godere delle istituzioni assistenziali apparecchiate lungo la strada a conforto di questi devoti viaggiatori. Nel grande ospizio di Foligno ricevono per cena «una minestra di favata, una frittura di bacalà con oglio arancido, un piccolo pane ottimo ed una foglietta vino» e per giaciglio un letto «con un duro pagliariccio, sucida coperta di lana, 2 lenzuoli di rista, un capezale – e ciò per due persone – un lume a terra». Ottiene un letto meno scomodo fingendosi malato e pagando una mancia all'insergente, cui sarcasticamente dichiara il giorno dopo, accomiatandosi: «Dite al superiore che, se mai volesse pellegrinare sino a Torino, che troverà un ospizio con non tante preghiere ma un buon letto, e di che saziarsi con buono olio e non rancido»³⁰. D'altronde anche nelle locande a pagamento – e soprattutto in quelle rurali, come si vede dall'esempio sopra citato – non mancano le cattive sorprese, sia riguardo alla qualità del servizio, sia a quella del cibo e al suo costo.

Nei suoi vagabondaggi per l'Italia Francesco Bal raramente ricorre alle carrozze. Nel 1801, in fuga dalla Calabria insieme con la moglie incinta e il figlio di soli due anni, cerca a Genova, tramite conoscenti, un vetturale onesto che lo possa condurre fino a Torino e gli fa firmare un contratto a queste condizioni: «Primo: la vettura con 4 persone e mio figlio, che non doveva figurare nel contratto, a ragione di 6 zechini caduno, zechini 24; coll'obbligo di darci franchi di spese a Torino; a ragione di un pasto al giorno e letto, inclusivamente alle buone mani, mentre mi dichiaravo che, per qualunque caso pensato o inpensato, non volevo spendere un soldo, né per porti né per ponti né per qualche soggiorno per le escrescenze d'acqua etc. Secondo: che la vettura essendo totalmente a mio carico, gli concedevo la facoltà di prendere due viaggiatori da Genova a Torino, a mio beneplacito: che, se poteva coprire i 6 zechini, il di più sarebbe stato a suo vantaggio: se non poteva coprirli, le avrei coperti io; che gli avrei pagato nell'atto della partenza 6 zechini, giunti a Novi 3, in Alessandria 3, in Torino 12; che, avendo de viaggiatori, si sarebbe dedotto dalli 12 che gli avrei dovuto dare a Torino; con un zechino di buona mancia ogni qual volta mi avesse servito con puntualità; con patto

viene spedito per posta (Id., *Così parlò Ménétra* cit., pp. 87, 108, 114, 119); del sacco parla anche Rousseau come unico equipaggiamento desiderabile per viaggiare, sia pure affiancato da un ragazzo che si incarica del trasporto (JEAN-JACQUES ROUSSEAU, *Les confessions*, Paris: Garnier, s.d., p. 49). Ancora a inizio Novecento viaggia con un sacco anche uno degli intervistati da NUTO REVELLI, *Il mondo dei vinti*, Torino: Einaudi, 1977, p. 113.

²⁷ *Vita di Francesco Bal, scritta da lui medesimo*, a cura di Maria Carla Lamberti, Milano: Angeli, 1994, p. 52.

²⁸ Di pistole come parte dell'equipaggiamento di viaggio si parla in ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia: storia di una grande tradizione culturale*, Bologna: il Mulino, 2006, p. 75.

²⁹ *Vita di Francesco Bal, scritta da lui medesimo* cit., p. 53.

³⁰ *Ibid.*, p. 126.

Grafico 1. Torino 1802: femmine distribuite per professione e provenienza.

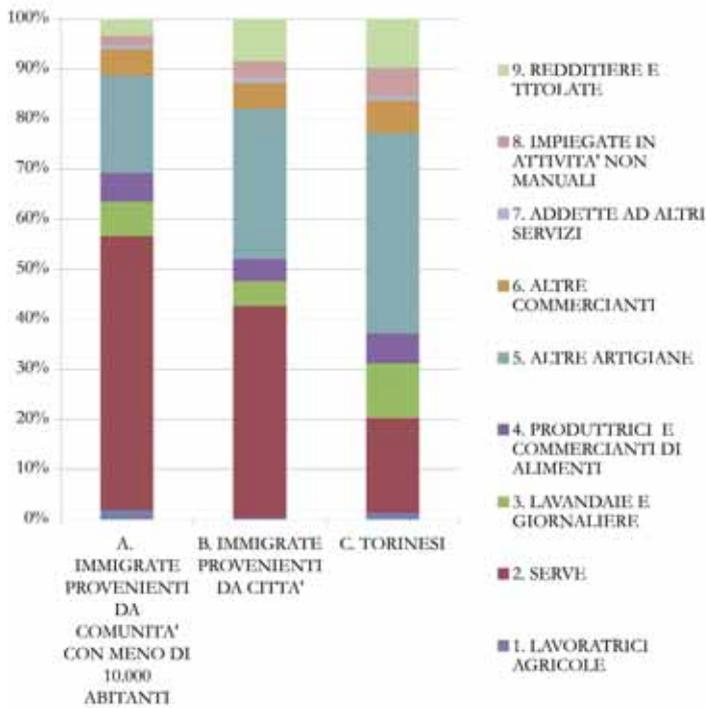


Grafico 2. Torino 1802: maschi distribuiti per professione e provenienza.

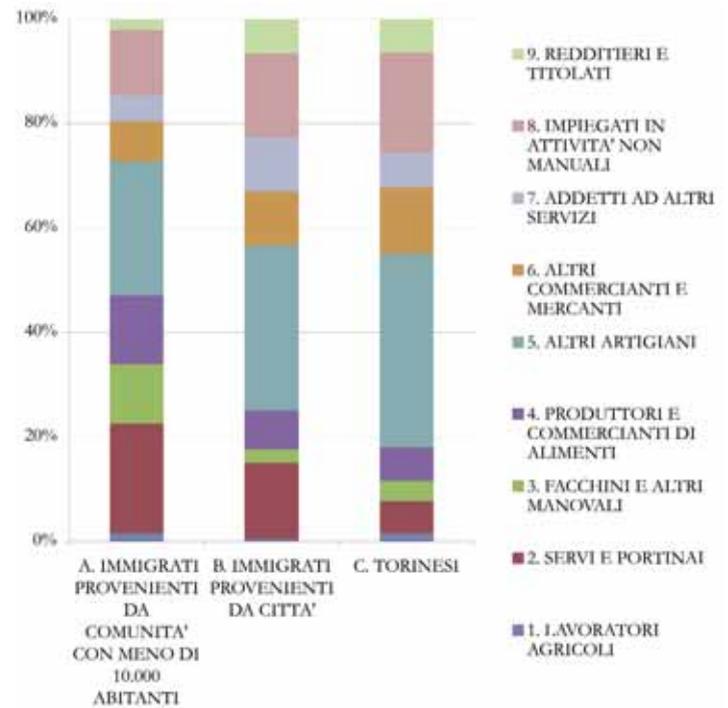


Grafico 3. Torino 1802: maschi e femmine distribuiti per età e luogo di nascita.

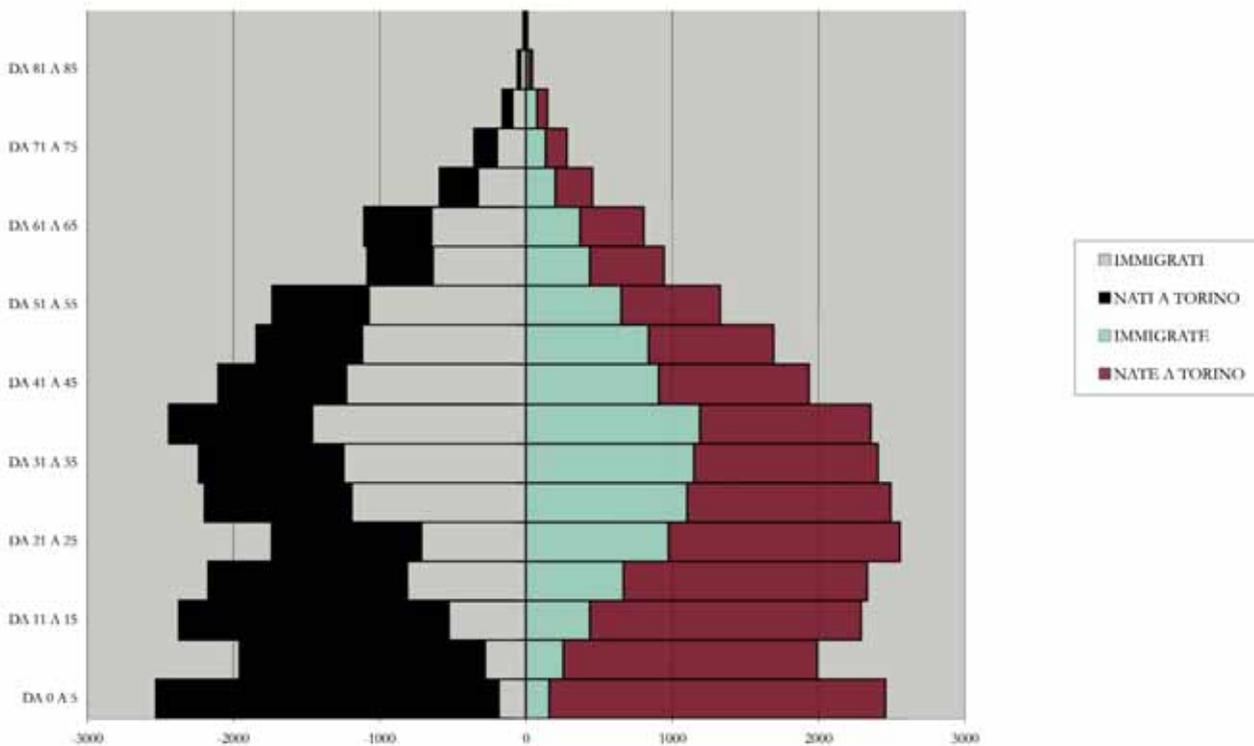


Grafico 4. Torino 1802: immigrazione dalle valli di Lanzo distribuita per attività lavorativa.

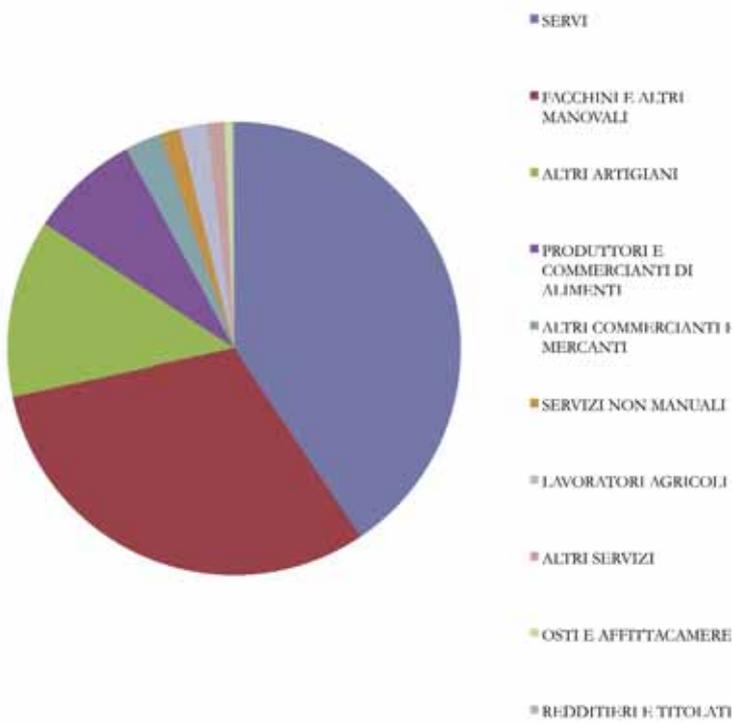


Grafico 5. Torino 1802: immigrazione dalla valle di Susa distribuita per attività lavorativa.

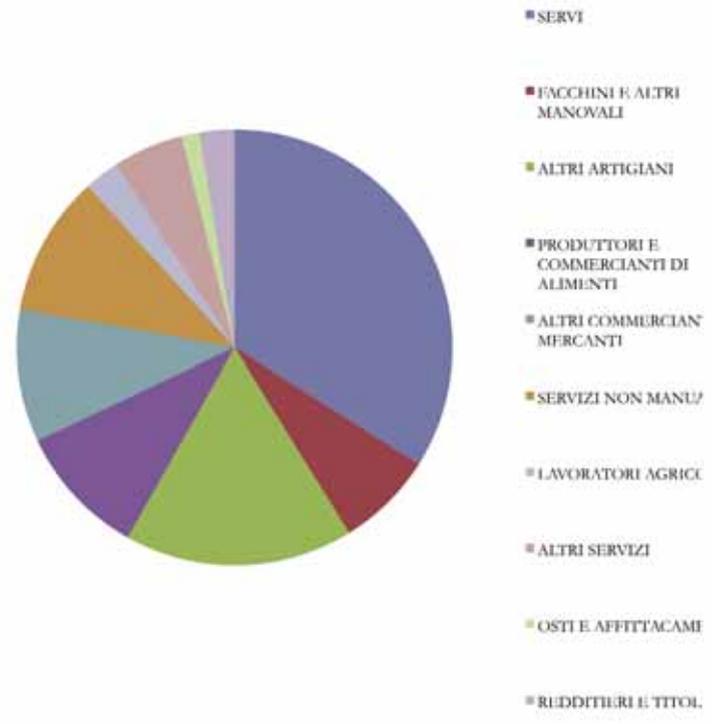
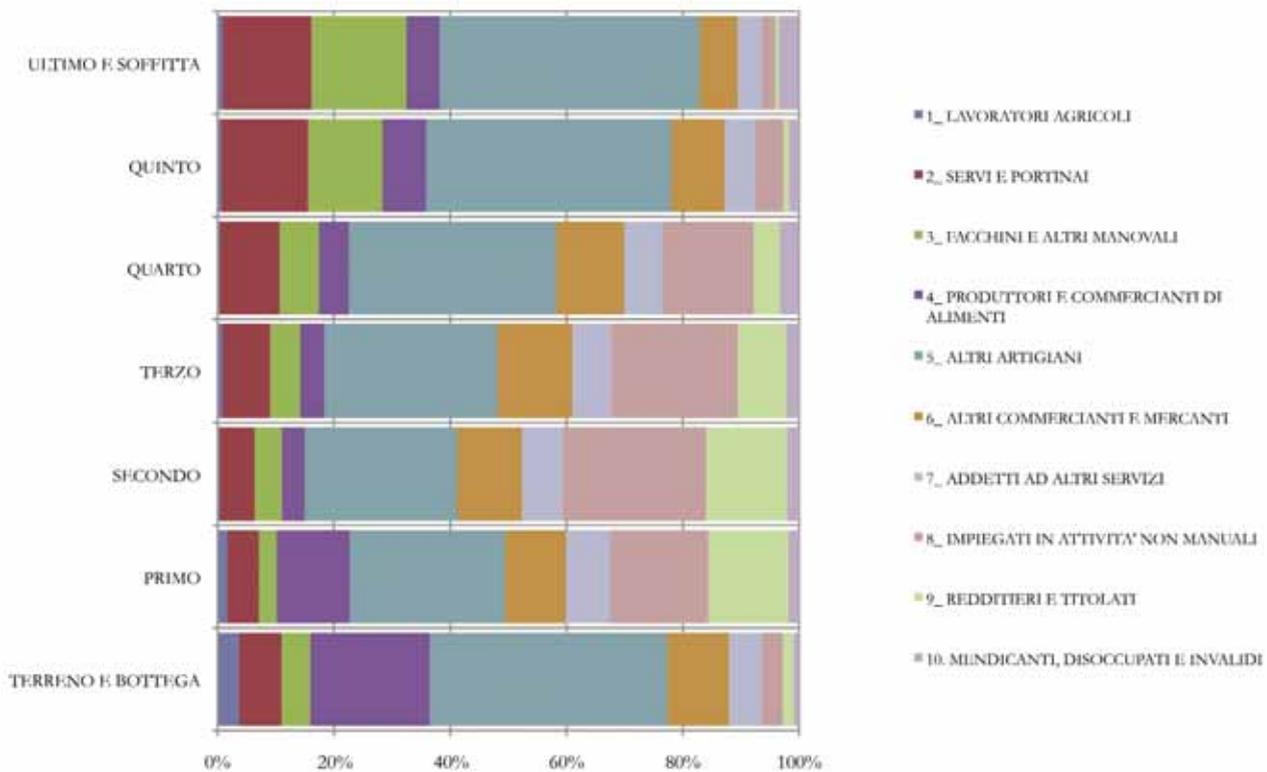


Grafico 6. Torino 1802: capofamiglia distribuiti per gruppi socio-professionali e per piano di abitazione.



espresso di fermarsi ogni qual volta avessi voluto disendere ed andare a piedi, stante il freddo ed i miei dolori reumatici che avevo nelle gambe»³¹.

A parte il costo del viaggio³², il puntiglioso dettaglio cui Bal ricorre nello stilare il contratto dà una misura delle molteplici insidie che chi affronta la strada deve temere e contro cui deve premunirsi: in primo luogo i pedaggi, che possono gravare su parti della rete viaria, e poi la vulnerabilità delle strade a causa degli eventi atmosferici. La contrattazione scritta serve in questo caso a cautelarsi contro i molteplici rischi e sovrapprezzi. Infine il manoscritto di Bal ricorda l'importanza di un altro mezzo di trasporto che nel Piemonte di oggi è diventato del tutto desueto³³. Per due volte, probabilmente per risparmiare tempo, si sposta utilizzando il fiume Po: la prima volta, nel 1787, incalzato dalla fretta, lascia il setificio in cui era impiegato nel sud del Piemonte e si imbarca per Torino a Villafranca; la seconda volta, in procinto di ripartire per Napoli, percorre sul fiume il tratto che va da Torino a Casale: «Li 23 dicembre 1791 [...] m'imbarcai sul Po per Casale, per passare in Alessandria, indi a Genova. Essendo l'antivigilia delle feste, il barcone era pieno, a segno che bisognò stare in piedi con una aria a gelare. Mi misi in un angolo del barcone, avvicinandomi a un vecchio prete che aveva un giovine studente vicino, per non sentire l'odore delle pipe di tutta la ciurma che passava a loro paesi. Questo vecchio prete aveva una canna, e con questa pistava sempre, come se quel movimento continuo si liberasse dal freddo. Dopo 3 ore di strada fece un buco alla barca, che forse in quel luogo era stata ripezzata: ne uscì a forma di fontana, che senza accorgersi ci trovammo inondati. [...] Non giunsi a Casale che verso notte [...] Nel disendere dalla barca, i marinaj pretesero 10 soldi di più per le spese fatte»³⁴. La testimonianza di Bal rammenta come il fiume potesse rappresentare un'alternativa a chi voleva accorciare i tempi del proprio viaggio; probabilmente più popolare e meno costosa della vettura per strada, pur se anch'essa non priva di rischi e imprevisti.

I brandelli di racconto qui riportati non hanno ovviamente nessuna pretesa di generalizzazione, ma aiutano a pensare all'esperienza di altri individui che come Bal affrontano viaggi per lo più solitari, trovandosi a sfruttare analoghe strutture e ad affrontare analoghe situazioni. Difficilmente riconoscibili all'interno dei dati del censimento, essi si nascondono tra la massa di coloro che a Torino vengono a vendere le proprie abilità: spesso provvisti di qualche istruzione o qualifica, di nascita e formazione cittadina, forse giovani in cerca di mezzi temporanei di sostentamento, in attesa dell'eredità paterna. Probabilmente sono più restii ad avventure picaresche come quelle vissute da Bal, ma certo altrettanto disposti a risparmiare sfruttando la forza delle gambe, finché giovani; ricorrendo solo in caso di fretta o di circostanze eccezionali a qualche mezzo di trasporto, ma con qualche riserva di denaro per concedersi pasti e alloggio a pagamento, se la distanza è troppa per essere percorsa in poche ore o nel giro di una sola giornata. Ma, come già visto, la maggior parte degli immigrati torinesi proveniva da piccole comunità di campagna e di montagna e spesso il loro accesso al mercato del lavoro torinese era indirizzato e mediato dalle reti comunitarie. Appare scontato che

³¹ *Ibid.*, p. 317.

³² Possiamo darne una valutazione approssimativa. Uno zecchino a fine Settecento e nel 1801 valeva ufficialmente poco meno di 10 lire (GIUSEPPE FELLONI, *Il mercato monetario in Piemonte nel secolo XVIII*, Milano: Banca commerciale italiana, 1968, p. 203). Nel suo contratto Bal si dichiarava quindi disposto a spendere una cifra che andava dalle 180 lire (nel caso in cui si fosse aggiunto un viaggiatore) alle 240 (nel caso avesse beneficiato della carrozza solo la sua famiglia). Se si pensa che negli anni successivi avrebbe accettato un impiego a 50 lire al mese e che più tardi, al culmine della carriera, sarebbe arrivato al massimo di 1800 lire annue, si ha un'idea di quanto avesse inciso sulla sua borsa il viaggio in carrozza tra Genova e Torino.

³³ Sulla navigazione sul Po tra Cinque e Settecento si veda MARIA LUISA STURANI, *La navigazione sul tratto piemontese del Po fra XVI e XVIII secolo: modalità e conflitti d'uso di una risorsa ambientale*, in «Storia urbana», XVII (1993), n. 64, pp. 63-90.

³⁴ *Vita di Francesco Bal, scritta da lui medesimo cit.*, p. 162.

si muovessero per lo più a piedi – ma come arricchire di dati e informazioni ciò che si può immaginare sui loro frequenti spostamenti? Molti indizi inducono a pensare che per loro il viaggio fosse spesso un’esperienza non individuale ma collettiva. Innanzitutto il fatto stesso che in molte comunità l’emigrazione avesse un carattere marcatamente stagionale: ad esempio, nella comunità di Alagna dell’Età moderna studiata da Pier Paolo Viazzo, molti uomini che emigravano per fare i gessatori tornavano intorno al 6 dicembre, festa di san Nicola e dovevano ripartire dopo meno di tre mesi, con conseguenti ripercussioni sulla concentrazione dei matrimoni e dei concepimenti³⁵, e presumibilmente delle partenze e degli arrivi. Analogamente nei comuni della Serra, Sala e Torrazzo. Paola Corti, che li ha studiati³⁶, parla anche esplicitamente di viaggio di gruppo, basandosi su fonti orali che descrivono una realtà ormai novecentesca ma probabilmente con radici nel passato: a Torrazzo «anche all’atto della partenza, quasi per ribadire l’importanza collettiva dell’avvenimento, era ancora una volta la musica la protagonista: era frequente che la tensione corale presente nelle varie cerimonie locali si traducesse nell’atto finale del viaggio di gruppo e negli stessi preparativi che accomunavano le famiglie allineate nei fitti raggruppamenti cantonali del paese [...] Fuori nella sede della Cooperativa alimentare o della più antica Società di San Giulio, gli uomini “si davano l’ora” per incontrarsi e per radunarsi con tutti gli altri. Poi [...] gli emigranti confluivano nel tradizionale corteo di partecipanti verso Ivrea, suonando gli immancabili strumenti musicali. [...] L’intero corteo infine, prima di varcare il limite estremo del paese e di arrivare alla “punta” della Serra, intonava, secondo la radicata tradizione cattolica di molti, il *regem venturum*»³⁷.

Per sapere qualcosa di più concreto sul modo con cui il viaggio veniva affrontato da montanari e contadini, si può provare ad attingere anche alle preziose testimonianze che Nuto Revelli ha raccolto dalla viva voce di individui nati negli ultimi decenni dell’Ottocento, sia pure molto tarde rispetto al nostro periodo e per lo più estranee alla città di Torino. Racconta Maria Goletto, nata alla borgata di Bicocca di Rittana, classe 1887: «Due volte sono andata anche ad affittarmi a Barcellona [Barcelonnette]. Prendevamo *‘l cartun* a Rittana, eravamo tanti, ero mica sola, era pieno *‘l cartun*, nove o dieci servente e servitù tutti assieme, tutti giovani. Con il *cartun* andavamo fino a Pianche, e lí mangiavamo un pezzo di pane. Poi a piedi fino a Argentera. Lí dormivamo in una stalla, ed al mattino ripartivamo con la nostra *baduia* [fagotto] a spalle. A Larcia [Larche] c’era la frontiera [...]. Poi da Larcia andavamo a coricarci a la Sagnera in una stalla, ed al mattino presto raggiungevamo la piazza di Barcellona»³⁸.

Queste stesse fonti ricordano però nello stesso tempo che il viaggio collettivo non era l’unica forma possibile di spostamento, anche per gli strati inferiori della popolazione, sia pure senza dare alcuno strumento quantitativo per ridimensionarne il peso. «A diciassette anni, nel 1904, sono andato a Marsiglia e poi a Tolone alla ventura, a portare i sacchi da un quintale di soda [...]. Poi sono ritornato a Peveragno [...]. Anch’io andavo sempre a piedi, anche lontano da Peveragno: dormivo sui fienili dal lunedì al sabato, appendevo il pane a un filo di ferro perché i topi non me lo mangiassero»³⁹. E che la partenza in gruppo non era necessariamente organizzata e benedetta dai genitori o dalla comunità. «Come è venu-

³⁵ P.P. VIAZZO, *Comunità alpine* cit.: i dati dei matrimoni sono relativi agli ultimi decenni dell’Ottocento e ai primi decenni del Novecento (p. 147); mentre quelli sulle nascite riguardano i periodi 1583-1612 e 1681-1720 (p. 177); a ribadire la continuità nel lungo periodo del fenomeno migratorio alagnese.

³⁶ P. CORTI, *Gli stagionali di Sala e di Torrazzo nella Serra* cit., pp. 183-184; i dati delle nascite e dei matrimoni sono relativi agli anni 1870-1930.

³⁷ *Ibid.*, p. 218.

³⁸ NUTO REVELLI, *L’anello forte*, Torino: Einaudi, 1985, p. 119.

³⁹ Testimonianza di Giovanni Toselli, di Peveragno, classe 1887, contadino e muratore, in N. REVELLI, *Il mondo dei vinti* cit., pp. 29-30.

ta la notte ho preso di nascosto la *patagna*, il sacco con un pantalone e una camicia, e via. Eravamo in quattro, io, mio cugino Teu, e Bastianet che era dell'ospedale [...] Avevamo tutti dagli undici ai dodici anni. [...] Il 15 gennaio siamo tornati a casa. Come ho visto mia nonna nel cortile di casa gli sono andato incontro mostrando le dieci lire che avevo sul palmo della mano, tutti i miei risparmi»⁴⁰. Non pare operazione discutibile servirsi di esperienze come queste per immaginare quelle di uomini e donne vissuti molto tempo prima, pur senza dimenticare che è molto scorretto pensare a un mondo contadino uniforme in tutto il territorio piemontese e uguale a se stesso per secoli: tra l'altro proprio tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento – anni cui si riferiscono le testimonianze orali prima citate – le strutture del passato stavano subendo colpi irreversibili, esposte com'erano agli effetti della depressione agraria e alle lusinghe dell'emigrazione oltre oceano. Ma pur nella diversità dei contesti e a dispetto delle grandi trasformazioni economiche (che toccavano anche strade e mezzi di trasporto), queste storie servono per quanto di antico lasciano intravedere, per le inerzie che segnalano di una lunga storia migratoria: in essa il viaggio era soprattutto a piedi e la compagnia di parenti e compaesani, più o meno organizzata dalla comunità, serviva ad attenuare la potenziale pericolosità di lunghi tratti di strada impervi o isolati, oltre che a dirigere i passi lungo tappe già collaudate. E queste, piuttosto che locande a pagamento, erano rifugi gratuiti o a poco prezzo: stalle e fienili, che probabilmente anche a casa costituivano la cornice usuale a molti sonni contadini⁴¹.

Due valli a confronto. Louis Francesetti, conte di Mezzenile, descrivendo il suo viaggio alle valli di Lanzo nei primi decenni dell'Ottocento, dopo averne percorso il primo tratto da Torino a Lanzo, passando per Caselle, Ciriè, Nole e Mathi, così racconta le strade che si addentrano nelle valli: «Ici [cioè a Lanzo] il faut absolument laisser les voitures, les chemins des vallées étant à peine praticables pour des bêtes de somme, non à cause de leur rapidité, qui n'est trop grande nulle part, mais à cause du très-mauvais état dans lequel on les laisse, soit par négligence, soit par faute de moyens, malgré le commerce très considerable auquel il faut cependant qu'ils servent. Les transports se font tous à dos de mulet, et sur les épaules et la tête soit des hommes que des femmes. On se sert ordinairement pour cela, dans la vallée principale et dans celle d'Ala, d'un grand panier carré, dit *garbin* dans le patois du pays [...] Ce panier a, dans le fonde et dans la partie de devant, un enfoncement dans lequel le porteur ou la porteuse placent la tête, tandis que les deux côtés peuvent appuyer sur les épaules. On porte de cette manière des fardeaux très-considérables. Dans la vallée de Viù cependant on ne connaît que la hotte, dont les deux sexes se servent exclusivement»⁴².

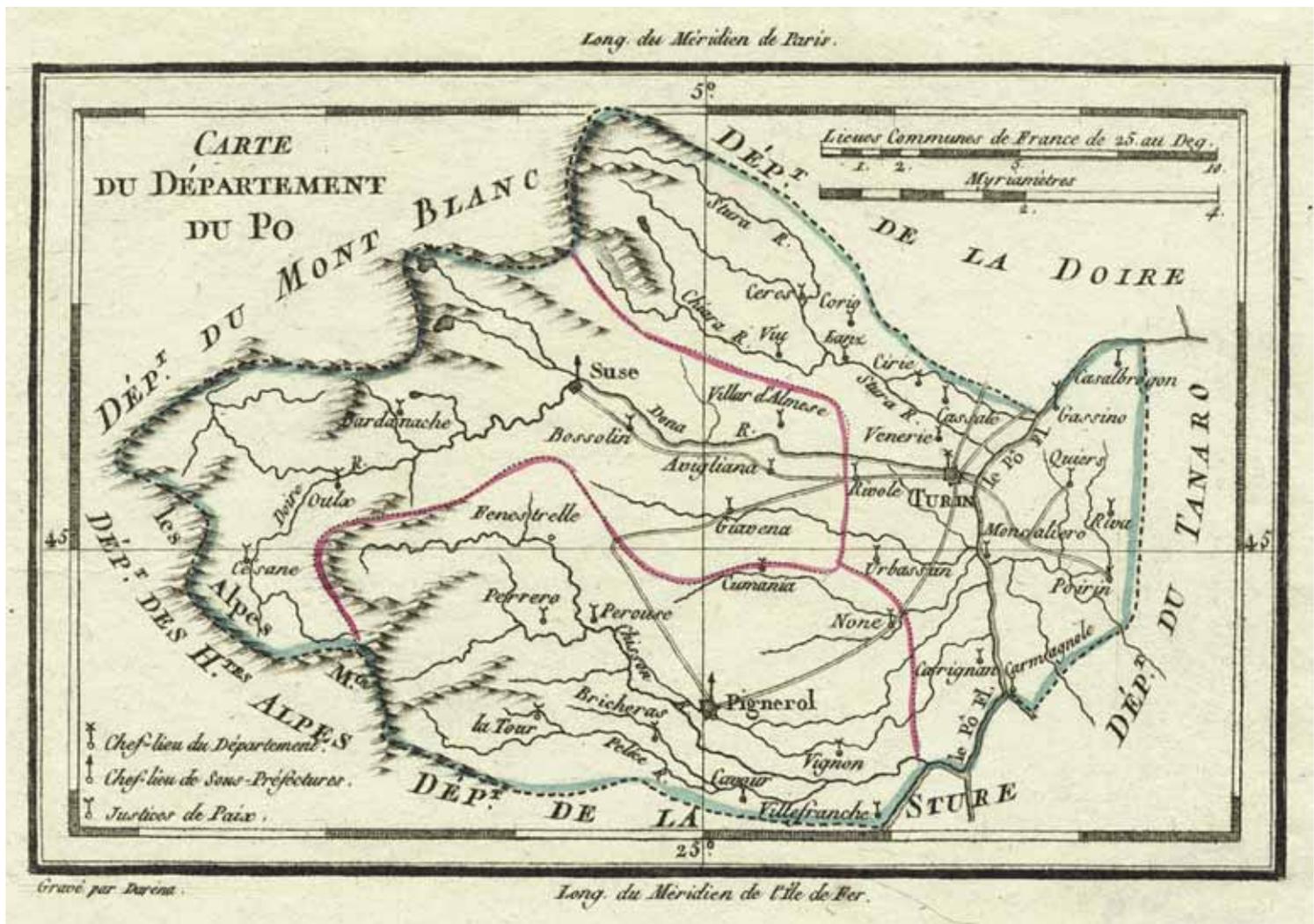
Nonostante il cattivo stato delle strade, le tre valli di Lanzo forniscono a Torino un gran numero di immigrati, superiore a quello di altre valli che sfociano anch'esse direttamente nella pianura cittadina, come la Val di Susa: mentre il flusso proveniente da quest'ultima supera di poco i 250 individui, quello alimentato dalle prime si avvicina alle 2000 unità. Colpisce soprattutto il peso che l'immigrazione ha per le singole comunità delle due valli (carta 4)⁴³: per alcuni paesi della Val di Lanzo il rapporto con Torino coinvolge una percentuale superiore al dieci

⁴⁰ Bartolomeo Ristorto, di San Michele di Cervasca, classe 1893, contadino, *ibid.*, pp. 113-114.

⁴¹ Qualche notizia sulle abitazioni contadine piemontesi e sull'abitudine a dormire nelle stalle, soprattutto in inverno, si trova negli *Atti della Giunta per la inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola*, vol. VIII, tomo I, relazione di Francesco Meardi, Roma: Forzani, 1888, pp. 638-659.

⁴² *Lettres sur les vallées de Lanzo*, Torino: Chirio e Mina, 1823, pp. 2-3.

⁴³ Anche qui la popolazione di riferimento è quella fornita dal censimento del 1828, pubblicato nel *Calendario generale pe' Regii Stati* cit.



per cento degli abitanti, destinata a crescere ulteriormente se si potesse calcolarla escludendo dalla popolazione i bambini. Esempio a questo proposito è il caso di Viù, già precedentemente ricordato: il suo legame con la capitale è così stretto da balzare agli occhi dei visitatori contemporanei. Louis Francesetti in quello stesso resoconto di viaggio, sopra citato, scrive: «Ce village se ressent infiniment des differens points de contact qu'il a avec Turin, et l'on peut y trouver quelques Avocats, quelques Médecins, quelques Chirurgiens, une bonne pharmacie, quelques auberges, et même un café: ce qui, avec un beau ciel, avec l'air pur qu'on y respire, et avec les nombreux rapports que ce pays a avec la Capitale par le très-grand nombre de domestiques, de cuisiniers, et de valets-de-chambre qu'il fournit aux grandes maisons, fait que plusieurs personnes de Turin, même des premières classes de la société, y vont passer la belle saison, ou y envoient leurs enfans»⁴⁴.

Nulla del genere si riscontra per la Val di Susa dove solo il capoluogo – da cui proviene quasi la metà dei migranti della valle – è toccato in modo percentualmente significativo dal flusso migratorio diretto alla capitale con conseguenze sulla composizione per sesso e per professione: l'emigrazione dalla Val di Lanzo, come la maggior parte dei flussi che provengono dai comuni di montagna, è composta pre-

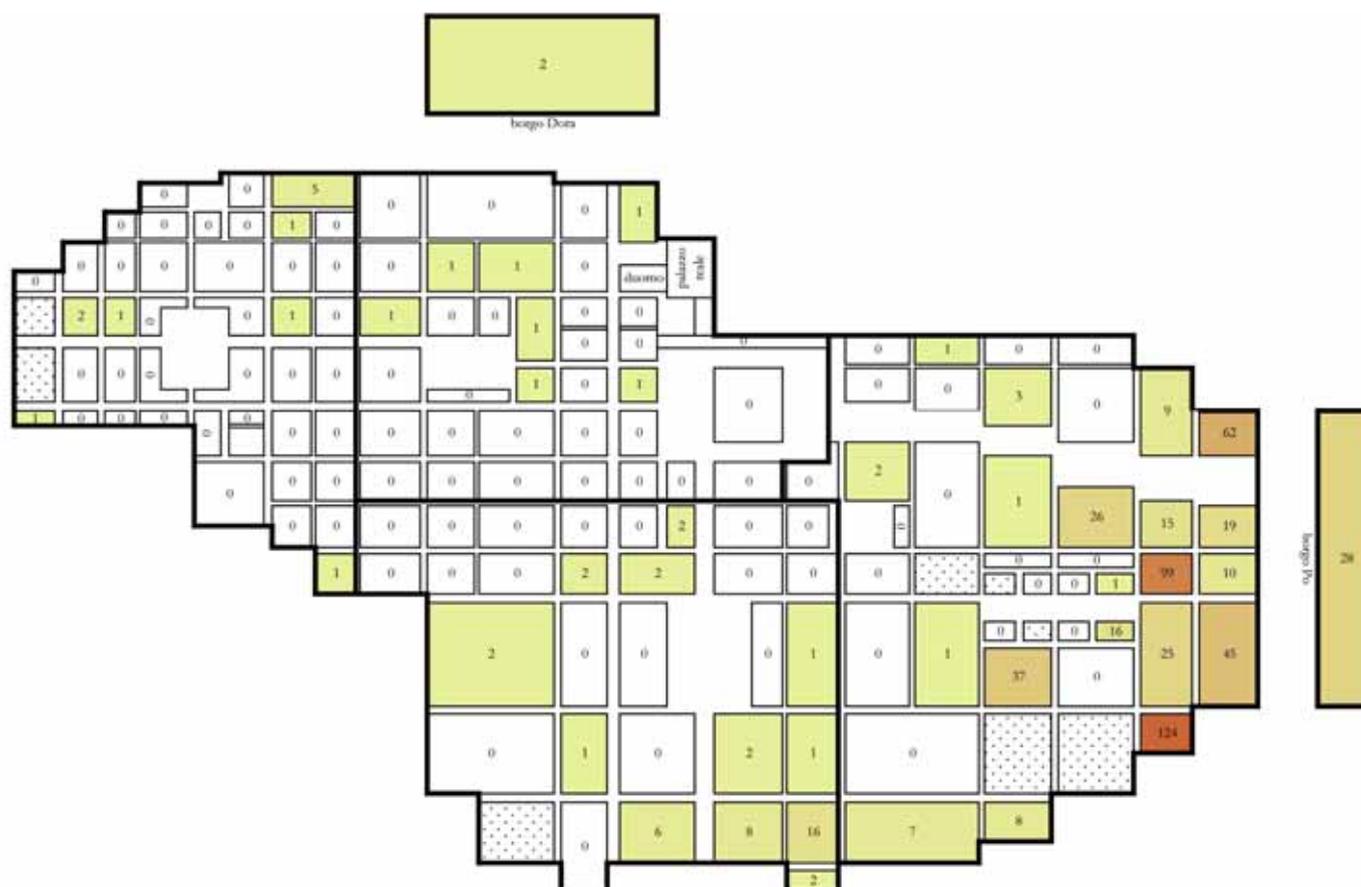
Carte du Département du Po (ASCT, Collezione cartografica, 265).

⁴⁴ *Ibid.*, p. 86. G. LEVI (*Centro e periferia di uno stato assoluto cit.*, p. 52), sulla base di *Consegne* della prima metà del Settecento ha verificato che la stragrande maggioranza degli abitanti di Viù emigra a Torino. Sarebbe interessante continuare su dati quantitativi la storia dell'emigrazione da Viù nel secolo successivo e in particolare negli anni della «grande emigrazione»; ma per farlo è necessario poter accedere agli archivi comunali e parrocchiali del paese.

Pianta 1. Torino 1802: peso dell'élite e dei servi coresidenti nei cantoni e borghi cittadini.



Pianta 2. Torino 1802: dislocazione dei vellutieri nei cantoni e nei borghi cittadini.



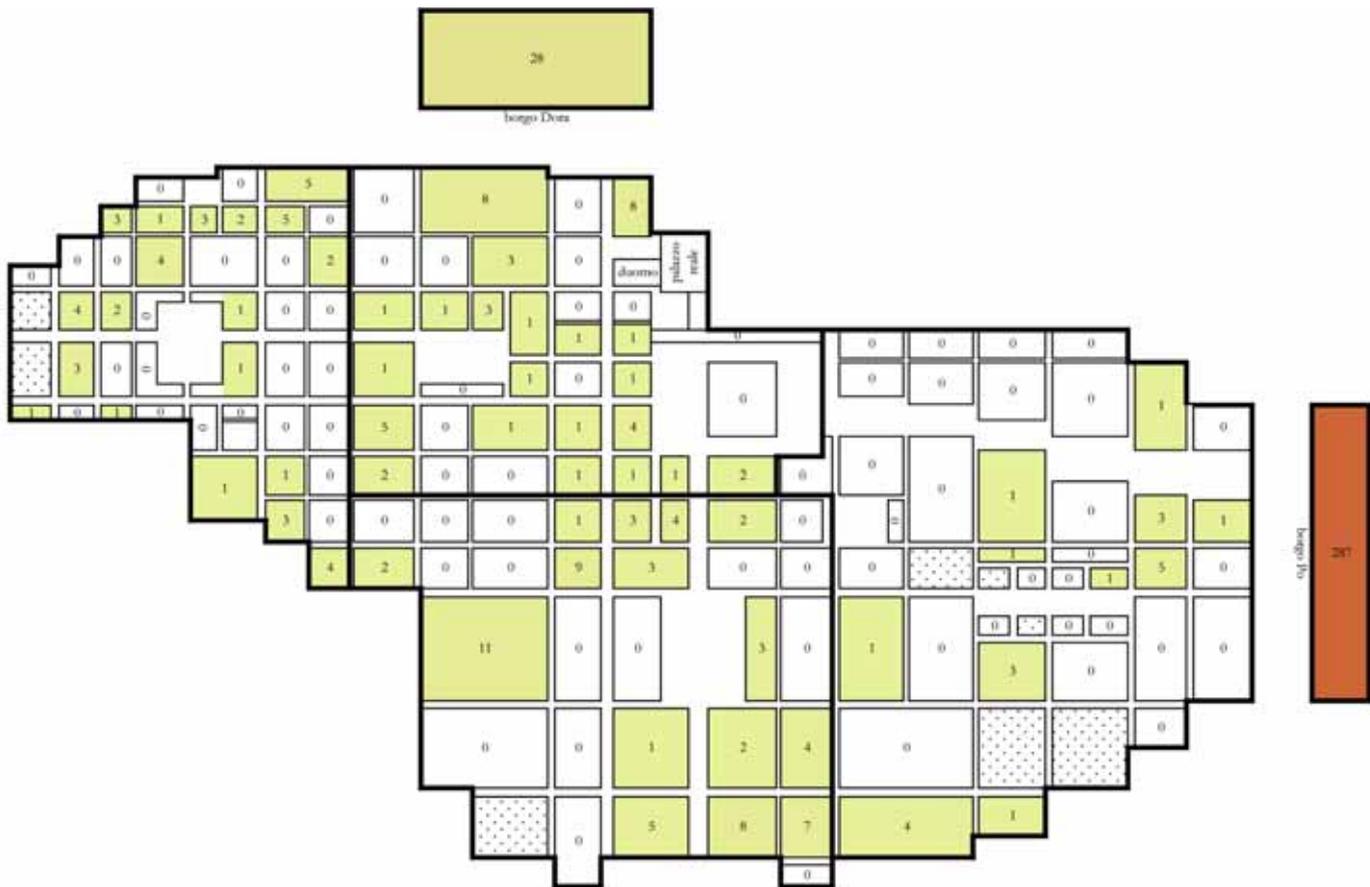
Pianta 3. Torino 1802: dislocazione dei filatoieri nei cantoni e nei borghi cittadini.



Pianta 4. Torino 1802: percentuale di immigrati negli isolati e borghi torinesi (calcolata sul totale della popolazione censita).



Pianta 5. Torino 1802: dislocazione dei mestieri del fiume nei cantoni e nei borghi cittadini.



valentemente da maschi e confluisce per oltre i due terzi all'interno del servizio domestico e del facchinaggio (grafico 4); quella dalla Val di Susa, invece, in quanto alimentata prevalentemente dal capoluogo, ha presenza femminile molto più marcata e una rappresentazione più ampia di tutti i settori lavorativi (grafico 5). Si può pensare che il fatto di essere percorsa da una strada regia, raccordo privilegiato con la vicina Francia, abbia aperto altre prospettive alla Val di Susa, indirizzando i suoi abitanti anche Oltralpe? Sarebbe certo un'affermazione avventata, tenendo conto che molte altre valli piemontesi, anche in assenza di vie importanti, hanno mantenuto rapporti costanti con la Francia, e che le Alpi, molto più che una barriera tra le popolazioni, sono state nel passato occasione di contatto tra i due versanti⁴⁵.

Si può dire almeno che, nel caso della Val di Lanzo, la cattiva viabilità, o ancor di più la perifericità del sistema viario rispetto alle principali direttrici dello stato, ha giocato un ruolo addirittura favorevole a un rapporto importante con la capitale, determinandone in qualche misura alcune caratteristiche? Anche qui non è il caso di sbilanciarsi: pur in un quadro di relativa omogeneità, l'importanza del rapporto con Torino varia molto da comunità a comunità e le differenze non sembrano aver a prima vista alcun rapporto con la configurazione fisica del territorio. E nel panorama di comunità (Viù, Ala di Stura, Ceres, Lemie, Mezenile) che si adeguano al modello di emigrazione precedentemente descritto per l'intera valle, basta il caso di Groscavallo, che fornisce pochi servi e facchini e molti salsicciari e formaggiai, a scoraggiare da qualsiasi indebita generalizzazione.

⁴⁵ La Francia ad esempio è onnipresente nelle interviste raccolte da Nuto Revelli nel Cuneese, sia quelle maschili sia quelle femminili (*Il mondo dei vinti* e *L'anello forte* cit.); così nelle destinazioni degli emigranti dalla Val Sessera (ADA LONNI, *Edili, boscarini e tessitori nell'emigrazione dalla Val Sessera*, in *L'emigrazione biellese fra Ottocento e Novecento* cit., p. 253) o tra i biellesi che richiedono il passaporto a inizio Ottocento (P. CORTI, *Gli stagionali di Sala e di Torrazzo nella Serra* cit., p. 167). Ma gli esempi che si potrebbero citare sono infiniti.

La stratificazione sociale. «Un palazzo torinese era un modello in azione del corpo sociale. A pian terreno le botteghe e negli ammezzati i bottegai; al piano superiore, che si chiamava superbamente primo piano nobile, l'aristocrazia e la ricchezza; negli altri piani successivi la borghesia, sempre minore di grado a seconda che si saliva, e da ultimo, sopra i tetti, nelle soffitte, la plebe». Così Vittorio Bersezio⁴⁶, riferendosi alla Torino degli anni trenta e quaranta dell'Ottocento, ne descriveva la stratificazione sociale e la vedeva rappresentata nella disposizione verticale dello spazio urbano; una descrizione che non ha bisogno di verifiche, tangibile com'è ancor oggi nell'architettura dei palazzi torinesi, anche se in molti casi ascensori e ristrutturazioni hanno sottratto le soffitte agli umili utenti cui nel passato erano riservate. Tuttavia un censimento che, tra le altre informazioni, registra anche la professione e il piano di abitazione degli individui, è troppo invitante per rinunciare a utilizzarlo: l'istogramma a barre del grafico 6 simula un grande unico palazzo cittadino nel quale si sono disposti tutti i capifamiglia, raggruppati in base ad alcuni grandi insiemi socio-professionali e al piano di abitazione⁴⁷. Il risultato che si ottiene non contraddice certo il quadro di Bersezio, ma ne dà una versione più complessa: se è vero che l'élite ha una presenza superiore ai piani nobili, è anche vero che a ogni piano si trovano individui appartenenti a tutti o quasi i gruppi analizzati, sia pure con proporzioni molto diverse. E ciò dipende ovviamente dal fatto che alla lente soggettiva e impressionistica della testimonianza di un contemporaneo si è sostituita quella più impersonale e quantificabile di una fonte seriale, che però utilizza come unico criterio di stratificazione l'indicatore professionale, molto imperfetto in qualsiasi società e, a maggior ragione, in quella di Antico regime, e tanto più imperfetto in quanto alla nebulosa ininterpretabile dei mestieri veri e propri si è dovuto sostituire un elenco di grandi categorie. Nello stesso tempo anche il piano, di per sé, non identifica in modo sufficiente l'immobile. Altre variabili – su cui il censimento non informa – devono intervenire a definirlo, come l'apertura verso la strada o verso il cortile, la collocazione al centro o all'angolo dell'isolato, la disposizione più o meno soleggiata, la singola o doppia esposizione ai punti cardinali.

È molto probabile d'altronde che lo schema proposto da Vittorio Bersezio fosse fondato sulla sua esperienza personale, che non poteva cogliere a colpo d'occhio l'intera città. La nostra fonte mostra come la mescolanza tra i ceti abbia gradi diversi nei diversi isolati della città: se si prova a collocare nello spazio redditeri, benestanti, titolati e impiegati non manuali, aggiungendovi anche i servi coesidenti che probabilmente sono addetti al loro servizio, si ottiene una mappa molto irregolare e molto differenziata tra un cantone e l'altro (pianta 1)⁴⁸. Infine non mancano casi di localizzazione professionale abbastanza marcata come quello dei vellutieri, tutti concentrati nella sezione Po (pianta 2) o dei filatoieri (pianta 3), la maggior parte dei quali censiti presso il filatoio di borgo Dora. L'immagine di Torino preindustriale che emerge dai dati del censimento è quindi un po' meno netta di quella tracciata dai ricordi di Bersezio, anche se non li contraddice: pur tenendo conto delle precedenti considerazioni, non si può negare che a domina-

⁴⁶ In *I miei tempi*, Torino: Formica, 1931, p. 29.

⁴⁷ Il conto è stato fatto escludendo i due borghi e prendendo in considerazione solo i capifamiglia per i quali sia indicata la professione e il piano di abitazione (si sono escluse le famiglie che occupano più di un piano).

⁴⁸ La risposta dei dati va letta con una certa cautela: non dimentichiamo che siamo nel 1802 e una parte cospicua dell'aristocrazia si è allontanata da Torino; inoltre in qualche cantone (in particolare nei 45, 32 e 24 della sezione Po) sono censite pochissime persone. La base elettronica su cui sono proiettati i dati relativi ai cantoni, qui e nelle piante successive, è costruita sulle indicazioni della pianta del 1801 conservata all'Archivio storico del comune (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.6), riprodotta su un semplice foglio *excel*, collegato ai dati. La riproduzione è ovviamente un po' approssimativa e soprattutto non è fedelissima per quanto riguarda le dimensioni dei singoli isolati; ma utilissima in ogni caso per i fini qui perseguiti.

re il panorama torinese sia la contiguità spaziale tra i ceti. Piuttosto ciò su cui ci si deve interrogare è il significato di questa vicinanza. Secondo Bersezio, «questo continuo contatto non era senza utili effetti nei reciproci rapporti. Non si poteva rimanere affatto estranei gli uni agli altri nelle fasi dell'esistenza. Anche l'aristocratico più superbo, quantunque nel più dei palazzi salisse al suo quartiere pel solenne scalone a lui solo riserbato, pure sentiva giungere fino alle sue orecchie, e dalle sue orecchie al cuore, la voce del dolore come le espansioni della gioia che venivano dalle sciagure o dalle fortune degli altri casigliani dal tetto alle cantine; come i suoi patimenti e le sue esultanze trovavano un'eco nei quartieri degli altri abitanti, e se ne commovevano gli uni e gli altri a vicenda [...]; in presenza d'una ricchezza non avara, non sorda alla pietà, la mediocrità borghese, e la stessa povertà plebea, invidiavano certo, ma non maledicevano e non odiavano»⁴⁹.

Insomma la contiguità sarebbe servita a lenire, almeno in parte, i solchi che separavano gli strati sociali e che rimanevano molto netti e profondi – «la popolazione dividevasi in tre classi: ceto nobile, ceto medio, ceto infimo e ciascuna si spartiva in sottoclassi: aristocrazia vecchia e nuova; borghesia grassa e magra, popolo e plebe»⁵⁰ – oltre che ad addolcire i costumi delle classi inferiori e a tenerne sotto controllo eventuali spinte eversive, così che «era vanto della Torino d'allora che in essa anche le più infime classi avessero ne' tratti e nei costumi come una infarinatura di educazione e di buone maniere. Erano la vista, l'esempio delle usanze signorili continuamente sotto gli occhi, da cui i rozzi istinti restavano svergognati; e la imitazione, qualità essenziale della nostra natura, attingeva norme a cui ottemperarsi [...] Quella popolazione povera e laboriosa, che allora viveva così frammischiata alla ricca ed agiata, non poteva neanche dirsi plebe; appena in que' tempi meritava un tal nome quella che abitava i pochi e poco frequenti sobborghi; e talmente mancava l'elemento facinoroso e ribelle alle leggi che quando Torino vide le prime prove de' mascalzoni riottosi, per dar loro un nome, lo prese dal dialetto di Milano, dove da tempo era conosciuto e temuto il *barabba*»⁵¹.

Ovviamente non si è tenuti a credere a questa ricostruzione intrisa di nostalgia e rimpianto, e quindi idealizzata, di un mondo che l'autore, al momento in cui scriveva, vedeva con timore trasformarsi; né si è in grado con le nostre fonti seriali di verificarne il nucleo più verosimile – l'ipotesi cioè che la contiguità tra ceti diversi ne permettesse la reciproca conoscenza e favorisse lo sviluppo da un lato di rapporti paternalistici e dall'altro di atteggiamenti deferenti – dal momento che manca tuttora uno studio approfondito sui legami clientelari fioriti nell'ambito del caseggiato⁵².

Verificata finora, e proprio per Torino preindustriale, è invece la comunicazione tra ambiti professionali diversi, nella misura in cui essa è fotografata dalle scelte matrimoniali e dalla mobilità intergenerazionale. Su di esse è possibile interrogarsi grazie alla già citata copia informatica di tutti gli atti di matrimonio del periodo francese. Nella Torino di inizio Ottocento, su cento sposi, meno di quaranta fanno lo stesso mestiere del padre, dieci conoscono un percorso di mobilità ascendente e altrettanti di mobilità discendente; i rimanenti quaranta esercitano professioni diverse ma nell'ambito della stessa collocazione sociale⁵³. Sono cifre che certamente contraddicono lo stereotipo prevalente di una società di Antico regime divisa rigidamente in ceti e corporazioni e dominata anche in ambiente

⁴⁹ V. BERSEZIO, *I miei tempi* cit., pp. 29-30.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 27.

⁵¹ *Ibid.*, p. 30.

⁵² Un tentativo si potrebbe fare partendo da singoli isolati e facendo una ricerca nominativa all'interno dei registri di battesimo: la partecipazione di qualche membro dell'élite ai battesimi celebrati dalle altre famiglie del suo isolato evidenzerebbe l'esistenza di rapporti clientelari. Ma è evidente che sarebbe in ogni caso una misura molto parziale.

⁵³ LUCIANO ALLEGRA, *Un modello di mobilità sociale preindustriale. Torino in età napoleonica*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», CII (2004), p. 67.

urbano dall'ereditarietà dei mestieri, ma che lasciano però anche intravedere come sul breve periodo l'immagine dominante sia quella della staticità delle condizioni: la mobilità è un fenomeno possibile, ma decisamente minoritario, e procede comunque a piccoli scatti; solo su intervalli di tempo più ampi sarebbe possibile coglierne gli effetti dirompenti. Ciò vale ancor di più se dalla mobilità intergenerazionale si passa a quella che l'individuo può realizzare attraverso la scelta matrimoniale: «Nella Torino di inizio Ottocento il matrimonio non sembrava rappresentare un efficace strumento di scalata sociale per uno dei contraenti [...], al momento della celebrazione delle nozze la forte disparità di mestiere e di condizione degli sposi era un evento piuttosto raro. Sui 2213 incroci di professioni non si contano che 29 casi di vistoso scarto tra mariti e mogli: dunque, un modesto uno per cento o poco più, costituito del resto da una schiacciante maggioranza di coppie nelle quali sono le donne a trovarsi in una situazione lavorativa nettamente inferiore (26 contro 3)»⁵⁴. Se si aumenta la potenza del nostro microscopio

Tabella 4. *Immigrati e immigrate nel mercato matrimoniale torinese.*

	con coniuge immigrata/o da un paese diverso dal proprio	con coniuge dello stesso paese	con coniuge torinese		totale coppie
mariti immigrati*	48,34	15,88	35,78	100	4257
sposi immigrati**	46,84	3,73	49,44	100	4080
mogli immigrate*	59,95	19,69	20,36	100	3433
spose immigrate**	65,58	5,22	29,2	100	2914

* Fonte: censimento 1802.

**Fonte: atti di matrimonio del periodo francese.

applicandola allo stesso *corpus* di fonti, ci si accorge di alcuni appariscenti casi di endogamia, evidenti soprattutto se si parte dai mestieri dei maschi⁵⁵: la metà dei servi e domestici si sposava con serve e domestiche; sei su dieci dei vellutieri con vellutiere, e percentuali simili di endogamia professionale avevano i bindellai e i mestieri legati al fiume; quasi otto sarti su dieci si sposavano con sarte, modiste e ricamatrici e addirittura nove su dieci filatoieri con filatoiere. Oltre ai casi di endogamia professionale ristretta, come quelli elencati, sono però anche interessanti alcuni abbinamenti ricorrenti tra mestieri diversi (ad esempio la coppia par-rucchiere-sarta, o servo-sarta, o calzolaio-sarta), in cui si può ipotizzare che la collaborazione al servizio di una comune clientela fosse stata occasione di incontro e motivo di scelta reciproca per i due coniugi. È escluso quindi che Torino potesse essere luogo in cui avveniva una qualsiasi reale contaminazione tra i ceti, anche se forse poteva sembrare il regno della libertà a chi proveniva dal mondo rurale.

Immigrati e nativi. Accanto alla distinzione di ceto e professione esisteva anche quella tra immigrati e nativi, di cui in precedenza si è dato un saggio quantitativo. Essa doveva essere visibile ai contemporanei, ma di questa percezione non si sono finora trovate tracce di qualche rilievo negli scritti degli autori piemontesi,

⁵⁴ *Ibid.*, p. 95.

⁵⁵ La fonte da utilizzare per qualsiasi lavoro sull'endogamia professionale non può essere il censimento ma solo gli atti di matrimonio, nonostante che questi siano più avari nell'indicazione del mestiere della sposa: la professione delle donne è dipendente infatti dallo stato civile e molte donne possono cambiare lavoro dopo il matrimonio.

se si escludono qua e là accenni ai domestici di Viù o ai brentatori della Val di Lanzo⁵⁶. È probabile che la stessa persistenza e ripetitività di questa immigrazione la facessero percepire come fenomeno normale e non minaccioso; né d'altronde coloro che più potevano esserne disturbati avevano gli strumenti culturali per esprimere il loro fastidio. Di certo la distinzione non lasciava un'impronta troppo evidente nello spazio cittadino, interessando tutti gli isolati torinesi, sia pure in misura diversa. La pianta 4 non lascia cogliere a colpo d'occhio alcuna regola nella distribuzione: valori percentuali che ruotano intorno alla media (39 per cento) sono dominanti in tutta la città, senza differenze tra zone centrali o periferiche, così come percentuali molto basse di immigrati compaiono qua e là, sia in cantoni collocati vicino al perimetro urbano sia in altri inseriti nel cuore cittadino. Si distingue, con una percentuale superiore al 90 per cento di immigrati, l'edificio che ospita gli studenti universitari⁵⁷, mentre risalta all'estremo opposto l'Ospizio di Carità in via Po, che tradizionalmente privilegia, nella concessione di sussidi e ricovero, chi è nato a Torino anche se figlio di immigrati. Una concentrazione particolare di torinesi è presente in alcuni isolati del quartiere Po, situati all'estremo nord-orientale della sezione; mentre altri, nella zona nord-occidentale della città, hanno una presenza di immigrati superiore alla media. Molto differenziati, quanto al peso dell'immigrazione, i due borghi: a borgo Dora il numero dei nati fuori Torino si aggira su una percentuale un po' superiore (42 per cento) a quella media torinese; a borgo Po essa scende al 27 per cento. Una misura più profonda dell'integrazione tra i due gruppi è data però, più che dalla condivisione degli spazi, che come abbiamo già visto non implica necessariamente comunicazione e contaminazione, dal grado di apertura del mercato matrimoniale cittadino verso gli immigrati. La risposta è in parte diversa a secon-

Tabella 5. *Censimento 1802: percentuale di individui sposati con moglie torinese distinti per mestiere.*

Mestieri	Percentuale di individui sposati con moglie torinese *
panettieri e fornai	37,17
sarti	46,81
calzolai e ciabattini	28,22
parrucchieri	44,44
vellutieri (tessitori in seta)	56,9
falegnami	32,84
fabbrici	32,14
muratori e lavoratori edili	24,64
commercianti di alimenti	26,17
mercanti e negozianti	46,15
servi	30,85
brentatori (facchini da vino)	25,45
facchini	12,55
cocchieri	29,47
osti	40,71

*Le percentuali sono calcolate sulla percentuale delle coppie con marito immigrato in ciascun mestiere. Si sono scelti solo mestieri numericamente rappresentativi.

⁵⁶ Sui primi, oltre a Louis Francesetti precedentemente citato, si veda anche CESARE BALBO, *Frammenti sul Piemonte*, Torino: Centro Studi Piemontesi, 1986, p. 50 e MASSIMO D'AZEGLIO, *I miei ricordi*, Torino: Einaudi, p. 167; sui secondi, EDMONDO DE AMICIS, *Alle porte d'Italia*, Milano: Treves, 1901, p. 346.

⁵⁷ Che sono ospitati nel cantone 40 (anziché nell'edificio del Collegio delle Province, indicato nel censimento come Ex-collegio delle Province e situato nel cantone 35).

da che ci si basi sul censimento o sui registri matrimoniali (tabella 4)⁵⁸. Ma, al di là delle differenti percentuali offerte dalle due fonti, l'esistenza e l'alta incidenza di coppie miste sono inequivocabilmente dimostrate⁵⁹.

Ciò non significa tuttavia che tutti gli immigrati godessero degli stessi gradi di probabilità di avere un coniuge torinese. La stessa tabella 4 dimostra che anche a Torino, come in altre città preindustriali europee, questa possibilità era maggiore per gli immigrati maschi che per le femmine. Questa divergenza non stupisce se si pensa che il mercato matrimoniale cittadino era, allora come oggi, profondamente frammentato in quanto la scelta del coniuge avveniva come sempre all'interno della rete di conoscenze cui l'individuo o la sua famiglia potevano avere accesso; che però, più allora di oggi, la configurazione delle reti femminili e maschili poteva essere molto diversa, influenzata com'era da più nette dicotomie legate al genere: ad esempio, la migrazione femminile avveniva più frequentemente al seguito della famiglia anziché in forma indipendente⁶⁰, i codici di comportamento erano generalmente più severi per le donne e concedevano loro minore autonomia, infine esse avevano accesso a una gamma di lavori molto più limitata rispetto ai maschi, concentrandosi soprattutto nel servizio domestico.

L'altra variabile – determinante ai fini di aumentare o diminuire la probabilità per un immigrato o un'immigrata di contrarre un matrimonio misto – era infatti il mestiere esercitato in città, con le diverse opportunità di frequentazione che esso poteva aprire. Tra le donne⁶¹ si andava dai minimi delle filatoiere⁶² (solo 15 immigrate su 100 sposavano un torinese), delle cuoche (17 per cento) e delle serve (26 per cento) ai massimi delle vellutiere (53 per cento). Determinante era la consistenza dell'immigrazione all'interno del mestiere: quanto più alta, tanto minore sembrava essere per una donna la possibilità di sposare un torinese. Altrettanto succedeva tra i maschi, dove però fondamentale era anche la dipendenza del mestiere da specifiche reti comunitarie (tabella 5), per cui ai livelli più bassi, quanto alla probabilità di avere una moglie torinese, si collocavano facchini, brentatori, muratori, commercianti di alimenti e calzolai, attività caratterizzate da altissima o alta percentuale di immigrati, ma soprattutto da un legame più o meno importante con specifiche zone e località di provenienza, che mantenevano una loro riconoscibilità e compattezza all'interno del mondo urbano. All'estremo opposto invece, professioni come quella di vellutiere, con manodopera prevalentemente torinese e con grande dispersione spaziale per quella immigrata, di sarto o di mercante, tra cui la componente immigrata era piuttosto elevata, ma proveniente in piccoli numeri da moltissime comunità e spesso da città di una certa dimensione.

⁵⁸ Il primo comprende tutte le coppie censite a Torino con un coniuge immigrato mentre i secondi registrano solo quegli immigrati e immigrate che hanno deciso di sposarsi a Torino, un campione più ridotto e con caratteristiche probabilmente specifiche, costituito in prevalenza da individui che scelgono il coniuge entro l'universo di relazioni costruite nel nuovo ambiente e che forse per questo hanno stabilito un rapporto meno provvisorio con esso: nessuna sorpresa quindi che nei registri matrimoniali sia più alta la presenza di coppie miste tra immigrati e nativi e molto meno incidente quella di coppie immigrate provenienti dallo stesso comune.

⁵⁹ Se questo è un dato certo, molto più problematico è capire che cosa comporti in termini di vantaggio o svantaggio per l'immigrato. Credo si possa affermare con una certa tranquillità che dietro la scelta di sposare un nativo/a si può intravedere una qualche volontà di integrazione all'interno del tessuto urbano; non mancano eccezioni e questa stessa volontà non si può escludere per le altre coppie. L'ipotesi che la scelta di un coniuge nativo sia in ogni caso la più vantaggiosa per l'immigrato è stata messa in forse da ANGIOLINA ARRU in *Reti locali, reti globali: il credito degli immigrati*, in EAD., FRANCO RAMELLA (a cura di), *L'Italia delle migrazioni interne*, Roma: Donzelli, 2003, pp. 77-110; nella Torino napoleonica (L. ALLEGRA, *Un modello di mobilità sociale preindustriale* cit., pp. 98-99) il matrimonio di un immigrato con una nativa si accompagna, in un numero significativo di casi, con una qualche caduta sociale.

⁶⁰ Per loro ad esempio è più alta la percentuale di arrivate entro i dieci anni di età: 16,36 per cento contro il 12,75 per cento dei maschi.

⁶¹ I dati sono quelli degli atti di matrimonio, per quanto più scarni di quelli del censimento. Questi ultimi per il calcolo sul rapporto tra professione della donna immigrata e possibilità di avere un marito torinese non sono utilizzabili, sia perché la percentuale di mogli per cui non è indicata la professione è particolarmente alta, sia soprattutto perché non è detto che il lavoro denunciato dopo il matrimonio corrisponda a quello effettuato in età pre-matrimoniale.

⁶² Lavoratrici presso le filature e i torcitoi di seta.

Tabella 6. *Mariti immigrati con moglie torinese distinti per luogo di nascita.*

Comuni di nascita dei mariti	% mariti con moglie torinese
Milano	62,22
Venaria Reale	50,00
Mombarcaro	47,50
Poirino	45,16
Vercelli	44,64
Ivrea	44,44
Rivoli	44,44
Casale Monferrato	43,27
Fossano	42,86
Chivasso	41,67
Cuneo	41,07
Chieri	40,00
Genova	40,00
Bra	39,47
Mondovì	37,50
Pinerolo	36,36
Savigliano	36,00
Alessandria	35,90
Biella	35,29
Cherasco	35,00
Giaveno	34,29
Racconigi	32,65
Carignano	32,35
Saluzzo	31,08
Alba	30,77
Asti	29,90
Viù	28,57
Gassino Torinese	25,00
Moncalieri	24,56
Groscavallo	24,24
Fobello	23,81
Cuornè	22,22
Carmagnola	20,51
Lanzo Torinese	16,28
Andorno Micca	13,04
Lemie	7,41

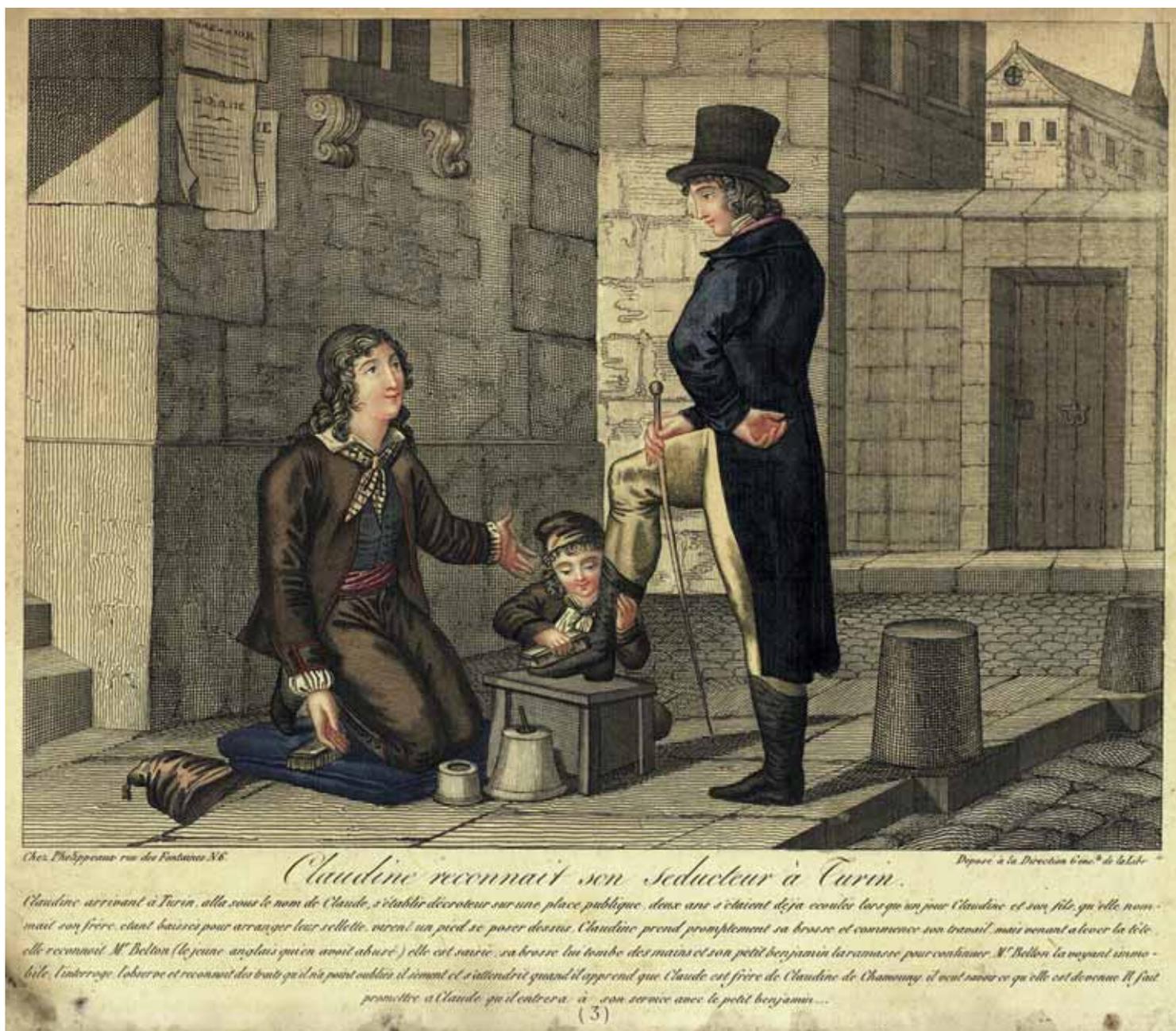
Si ritrova dunque la comunità di provenienza come terza variabile capace di influenzare non solo l'accesso al mercato del lavoro cittadino, di cui si è parlato sopra, ma anche a quello matrimoniale. La tabella 6 mostra, riguardo ai maschi di alcune comunità⁶³, quanto il luogo di nascita influenzasse la possibilità di integrazione consentita dal matrimonio con una torinese, anche se sfuggono ancora alcune delle ragioni che stanno dietro a questo condizionamento. Non stupisce, dopo quanto detto sopra, di trovare ai livelli più bassi alcuni paesi di montagna da cui provengono muratori o facchini o servi (come Andorno Micca, Lemie, Viù); mentre appare palese che al lato opposto si collocano grandi città o cittadine che for-

⁶³ Scelte solo in base alla consistenza dei dati (presenza di almeno venti coppie in cui il capofamiglia maschio proviene da quella comunità). La tabella 6 è costruita sui dati del censimento del 1802; così anche quella successiva relativa alle donne (per la quale analogamente si sono selezionate le località da cui provengono almeno venti mogli censite a Torino con il marito).

Tabella 7. *Mogli immigrate con marito torinese distinte per luogo di nascita.*

Comuni di nascita delle mogli	% mogli con marito torinese
Alba	33,33
Racconigi	30,30
Chieri	30,16
Moncalieri	30,14
Carmagnola	30,00
Pinerolo	29,51
Cuorgnè	29,17
Savigliano	28,57
Asti	28,05
Saluzzo	27,66
Chambéry	25,64
Biella	25,00
Carignano	25,00
Gassino Torinese	25,00
Genova	25,00
Vercelli	25,00
Alessandria	24,00
Cuneo	23,40
Mondovì	23,33
Casale Monferrato	18,03
Ivrea	17,24
Susa	17,24
Venaria Reale	17,02
Bra	15,79
Giaveno	14,81
Lanzo Torinese	13,64
Viù	10,20
Groscavallo	8,33
Fossano	4,17

niscono Torino di manodopera relativamente specializzata, in settori dell'economia che favoriscono l'incontro tra cittadini e immigrati. La vicinanza a Torino non sembra invece significare molto ai fini dell'integrazione attraverso il matrimonio, dal momento che paesi nella zona limitrofa alla città si possono trovare indifferente al vertice o al fondo della classifica: ciò che conta non è la distanza ma la natura della comunità e del tipo di immigrazione che fornisce. Così stupisce la posizione di Mombarcaro: paese dell'Alta Langa da cui arrivano molti locandieri e osti, oltre che servi e facchini; sono soprattutto i primi ad avere mogli torinesi. Molto diversa la situazione di una comunità fornitrice di osti come Fobello: dei 21 capifamiglia sposati e provenienti di qui, solo cinque hanno una moglie torinese. Insomma la risposta dei dati si rivela come sempre complessa e mette in guardia contro qualsiasi affrettato tentativo di semplificazione. Si può costruire una tabella 7 analoga per le donne. Per loro è certamente decisiva, quanto alla possibilità di sposare un torinese, la provenienza da una cittadina piuttosto che da un paese, o dal circondario torinese piuttosto che da zone più lontane. Ma, come sempre, non mancano anche qui eccezioni, che invitano alla prudenza nell'interpretazione.



Claudine reconnaît son séducteur à Turin, incisione all'acquaforte di Antonine Phelippeaux, 1800 circa (ASCT, Nuove acquisizioni, icon. 539).

Il vicinato. Rimane una domanda d'obbligo in un volume come questo che ha per protagonista lo spazio e i mezzi che permettono di ridurlo: fino a che punto la distanza interveniva nel definire i confini del mercato matrimoniale cui i singoli potevano avere accesso? Molti lavori su città preindustriali hanno insistito sull'importanza del vicinato nel definire l'ambito entro cui gli individui sceglievano il loro coniuge: secondo Angiolina Arru nella Roma del Settecento era la stabilità del domicilio all'interno di un quartiere, più che la stessa provenienza, a favorire il matrimonio di un immigrato con una donna nativa⁶⁴ e Daniela Luigia Caglioti⁶⁵ ha sostenuto che a Napoli nel 40 per cento dei casi ci si sposava tra vicini, soprattutto se si esercitava un mestiere artigianale. A parte la generale difficoltà di definire i confini di un vicinato e l'inevitabile imprecisione di qualsiasi concetto per disegnarlo, ci si può chiedere se la relativa compattezza di Torino preindustriale (mezz'ora a piedi tra i suoi estremi più distanti) non finisca per togliere un po' di

⁶⁴ ANGIOLINA ARRU, *Il prezzo della cittadinanza*, in «Quaderni storici», XXXI (1996), n. 91, p. 166.

⁶⁵ DANIELA LUIGIA CAGLIOTI, *Mobilità nel piccolo commercio napoletano*, in «Meridiana», 1993, n. 17, p. 167.

senso alla stessa domanda. Tuttavia se si sfruttano anche in modo molto rozzo alcune informazioni contenute, sia pure con discontinuità, all'interno dei registri matrimoniali del periodo napoleonico, si ottengono risultati sorprendenti: quasi un terzo degli sposi abita prima del matrimonio nella strada della sua futura moglie e di questi il 75 per cento nella sua stessa casa⁶⁶. Tra loro è decisamente alto il peso degli immigrati (67 per cento contro il 60 nel totale degli sposi) e di certo alcuni altissimi livelli di endogamia professionale riscontrati in precedenza nella realtà torinese – come quelli all'interno del mondo dei vellutieri e dei filatoieri – affondano le loro radici anche nella relativa concentrazione spaziale di questi mestieri nello spazio cittadino, già messa in evidenza dalle piante 2 e 3. Ad esse si può aggiungere ancora la pianta 5: anche l'alta endogamia all'interno del complesso di attività che ruota intorno al fiume ha come suo sfondo la condivisione di una zona relativamente ristretta della città. Il peso del vicinato che emerge da questo insieme di indizi riduce di gran lunga l'immagine di mobilità che ci è provenuta da altre parti: se è vero che la città di inizio Ottocento è punto di incontro di movimenti in entrata e uscita da e verso le comunità dello stato, è pur vero anche che il legame più importante intrecciato da un immigrato nel contesto urbano – quello matrimoniale – ha spesso come base lo spazio ristretto della strada o dell'isolato, a volte rinforzato dalla comunanza professionale.

Si può pensare che questo mondo qui descritto venga rivoluzionato dall'introduzione di nuovi mezzi di trasporto, capaci di collegare le diverse parti della città, divenuta nel frattempo sempre più ampia? È probabile di sì, nella misura in cui ha contribuito – assieme a molti altri fattori – ad allargare l'orizzonte relazionale degli individui. Ma è una storia ancora tutta da scrivere.

⁶⁶ Su 714 sposi/e per i quali è indicata la strada o la piazza di abitazione, ben 219 risultano risiedere nella stessa strada o piazza; e di questi 164 nella stessa casa (a giudicare dal nome del proprietario). Purtroppo sulla validità di questo dato pesa l'impossibilità di escludere che alcuni sposi di fatto convivessero prima del matrimonio e che quindi condividessero la residenza; ma nello stesso tempo la definizione di vicinato che è stata qui adottata (stessa strada o piazza) è molto riduttiva e incapace di recuperare molti altri casi possibili di vicinanza spaziale. Insomma i due errori vanno nella direzione opposta e dovrebbero in parte compensarsi.

Vie e mezzi di trasporto da Carlo Alberto all'Unità

di Silvia Cavicchioli



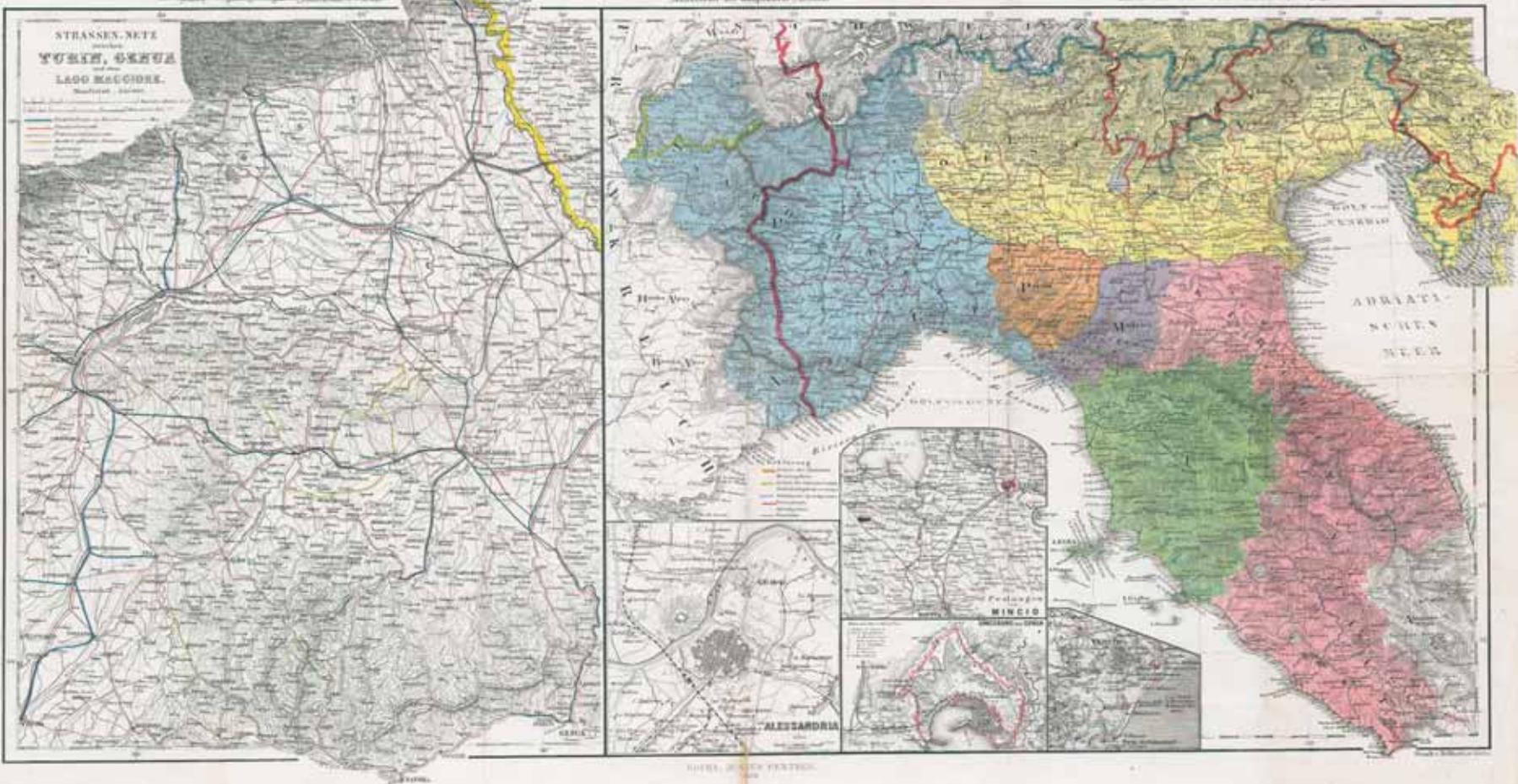
Una mattina qualunque, di un giorno qualunque nella Torino di centocinquant'anni fa¹: più precisamente si provi a percorrere con il pensiero il breve tratto da piazza Castello all'attuale corso Vittorio Emanuele II, allora corso del Re, passando per via Accademia delle Scienze. Si vedrebbe allora una piccola folla stipata sotto a una tettoia per acquistare il biglietto dell'omnibus per Moncalieri. A pochi metri di distanza, proprio davanti al liquorista Benetto in via Po, un gruppo di persone si accinge a salire su una vettura a cavalli che per pochi centesimi li condurrà sino alla Madonna del Pilone, dove il capolinea coincide con l'albergo detto appunto degli omnibus. Poco distante, nei pressi di piazza Carignano, qualcuno sventola a un mastro di posta vestito con la «piccola livrea di Sua Maestà» il bollettone – cioè il titolo di viaggio – per un posto economico sul *coupé* di una delle ultime vetture-corriere per un viaggio a lunga percorrenza, sino alla frontiera². Ma improvvisamente l'intera scena urbana si ferma, anche i rumori di clacson sembrano tacere per un attimo indefinito; ogni cosa appare immobile e cristallizzata. In questo scenario ovattato tutti si volgono a guardare un punto preciso: un uomo in gilet e mostrina, calzoni di tela a righe arricciati alla caviglia, cavalca uno strano mezzo a due ruote, appoggiato un po' incerto sul sellino. Un uomo si sporge dal proprio *boghè*, deprecando la «modernità infernale»; i più sorridono divertiti di fronte al nuovo mezzo di trasporto che lestamente si dilegua, dietro al vuoto creato dal passaggio della vettura-omnibus dell'albergo Nuova York diretta alla stazione di Porta Nuova. All'angolo un uomo aggiornato fornisce le giuste precisazioni a una piccola folla di curiosi sull'ultima diavoleria che i francesi chiamano *draisine*. Interrotto il flusso delle immagini di un tempo, ci si domanda quanto fosse cambiata nel volgere di pochi decenni la vita quotidiana delle persone, la fruibilità del tempo e quella degli spazi urbani, poiché forse niente più della rete dei trasporti riuscì a modificare in così breve tempo e in maniera tanto percettibile il volto della città e le abitudini dei suoi abitanti. Questo contributo ripercorre in sintesi, con alcuni approfondimenti, l'evoluzione del sistema di trasporti torinese, dal decennio di preparazione dell'Unità italiana sino al trasferimento della capitale. Tuttavia l'analisi si è inevitabilmente allargata, arrivando a comprendere il regno di Carlo Alberto poiché gli anni trenta furono cruciali per il rapido sviluppo dei servizi di trasporto pubblico, a cominciare

¹ Questo contributo si situa nell'ambito della ricerca Progetto Alfieri *Piemonte risorgimentale: storia e memoria* in collaborazione tra il Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano e la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino.

² GIUSEPPE TORRICELLA, *Guida alle vie di Torino*, Torino: Libreria delle Famiglie, 1867, pp. 461-462.

OBER-ITALIEN.

Maximilian von Neumann, Neudamm



Strassen-netz zwischen Turin, Genua und dem Lago Maggiore, Gotha. Iustus Perthes, 1859 (ASCT, Collezione cartografica, 285).

da quelli legati alle rotte postali, e perché per la prima volta in Piemonte si iniziò a discutere di strade ferrate³. La natura stessa del tema dei trasporti induce poi a considerare la città come centro di una rete di relazioni, e quindi anche il suo collegamento col territorio, attraverso un approccio multiscalare, allargato cioè a una dimensione delle reti infrastrutturali, che mantenga Torino al centro di un'analisi estesa anche al territorio.

Dopo la congerie del periodo napoleonico, nell'età della Restaurazione gli investimenti riguardarono principalmente l'ammodernamento del sistema stradale. La successiva epoca cavouriana si presentò come il momento decisivo di definizione e realizzazione di scelte di lungo periodo nel sistema piemontese dei trasporti, innervando progetti decisivi per lo sviluppo economico e sociale del regno di Sardegna prima e dell'Italia unita poi e giocando un ruolo importante nel processo stesso di unificazione. Si tratta dunque di un periodo cruciale, in cui la straordinaria novità rappresentata dall'applicazione del vapore ai mezzi di comunicazione terrestri, fluviali e marittimi inaugurò anche in Piemonte un autentico rivolgimento nei trasporti delle persone e delle merci. Fino a quel momento gli uomini si erano spostati a piedi, a dorso d'asino, a cavallo, su carri o imbarcazioni; corrieri e diligence seguivano le vie della posta. Ora, l'utilizzo del vapore accorciava enormemente le distanze via terra e via acqua, favorendo il commercio, l'industria, la circolazione di idee, cultura e scienza; il treno cambiava il modo e la velocità di viaggiare come mai avvenuto prima. A tutto ciò si associava il miglioramento della rete viaria, nuove tipologie di rotaie, innovativi sistemi di perforazione e di trazione in salita che facilitavano la costruzione di gallerie, ponti, viadotti. All'indomani dell'Unità le lunghe percorrenze si affrontavano con i treni, la città era attraversata da omnibus e poi ferrovie a cavallo; alla vigilia dell'altra grande rivoluzione, il motore a scoppio, le prime biciclette solcavano le vie del centro.

³ GINO LUZZATTO, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, Padova: Cedam, 1958, vol. II, pp. 251-256.

DAI VIAGGI IN POSTA ALLE PRIME DILIGENZE PUBBLICHE. Tra fine Settecento e metà Ottocento, dunque nel volgere di pochi decenni, Torino vide repentinamente trasformarsi più volte la propria funzione geografica e territoriale: da capitale di un piccolo regno di frontiera a centro di transito verso la Francia durante la parentesi napoleonica; da capitale di un importante stato assoluto a capitale decentrata del neonato regno d'Italia⁴. Un cambiamento di scala e di ruoli cui Torino e il Piemonte seppero conformarsi velocemente, pur non senza difficoltà, e i cui segni rappresentano un caso interessante di evoluzione di una politica territoriale connessa ai trasporti. La ripresa economica di Torino, iniziata lentamente all'indomani del periodo francese, veniva allora confermata dalla rinnovata centralità politica e amministrativa della capitale e dal parallelo incremento demografico. Nuovi bisogni e nuovi compiti si imponevano nella progettazione urbana della mobilità e nella strategia dei traffici commerciali, legata ora alla «quantité extraordinaire des gens de province qui sont venus se fixer dans la capitale»⁵ – dal 1813 al 1848 Torino raddoppiò i suoi abitanti, passando da 65.000 a 137.000 – e al rafforzamento dello Stato sardo uscito dal congresso di Vienna ingrandito per l'acquisto del Genovesato e dei porti della Liguria.

Molte delle riforme avviate o anche solo pensate durante il regno di Carlo Alberto ripresero e si innestarono sulle scelte diseguate ai tempi dell'amministrazione napoleonica ma non realizzate o rimaste interrotte⁶. Fin dai primi anni della Restaurazione si era perseguito il miglioramento della rete stradale, secondo la riclassificazione delle quattro tipologie di strade – reali, provinciali, comunali e private – per la maggior parte in pessime condizioni, rotabili e carreggiabili spesso per brevi tratti e al contrario talora poco più che mulattiere o carrarecce, residui dell'urbanistica barocca⁷. Carlo Alberto, divenuto re nel 1831, si preoccupò dell'ammodernamento dei principali assi radiali dipartentesi dalla capitale per renderli più sicuri e praticabili in tutte le stagioni, così che Torino risultò al centro di una rete in forma stellare disposta attorno alla capitale del regno⁸. Prima di pensare all'apertura e al tracciato di nuovi percorsi, egli si preoccupò dunque di completare e migliorare quelli già esistenti, adottando i più aggiornati sistemi di rinnovo del fondo stradale e di manutenzione delle carreggiate anche sulle arterie secondarie oltre che sulle principali, chiamando a nuovi compiti gli uomini del genio civile, nel frattempo completamente riformato. Obiettivo precipuo del periodo carloalbertino fu poi l'innesto delle vie di collegamento interne sui grandi tracciati del transito internazionale, che dal piano della sola percorrenza stradale avrebbe poi interessato gli investimenti ferroviari. Spiccava in particolare la necessità di definire una linea diretta tra il porto di Genova, la Svizzera e la Germania che escludesse il territorio lombardo, cioè l'Austria. Fu così completata e rafforzata la rotabile dei Giovi da Novi Ligure per Novara sino ad Arona e al lago Maggiore che veniva attraversato da battelli sino a Magadino, oltre Locarno; quindi in territorio elvetico la strada del San Bernardino (1817-1824), costruita grazie all'intervento piemontese, portava sino al lago di Costanza. Alla percorribilità stradale si affiancava la questione della navigazione a vapore attraverso il Verbano. Questo a sua volta rimandava a un tema cruciale che avrebbe riempito

⁴ PAOLA SERENO, *La rete delle comunicazioni*, in *Storia di Torino*, VI, UMBERTO LEVRA (a cura di), *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Torino: Einaudi, 2001, p. 345.

⁵ MODESTE PARELLETTI, *Turin à la portée de l'étranger*, Torino: Reycend, 1834, pp. 314-315. Tutti i brani in lingua straniera sono riportati secondo la grafia originale.

⁶ NARCISO NADA, *Storia del Regno di Carlo Alberto dal 1831 al 1848: dallo stato assoluto allo stato costituzionale*, Torino: Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1980; MARZIANO BRIGNOLI, *Carlo Alberto ultimo re di Sardegna*, Milano: Angeli, 2007.

⁷ GIULIO GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Torino: Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1961, pp. 25-48.

⁸ P. SERENO, *La rete delle comunicazioni* cit., pp. 366-369.

TOPOGRAFIA DEL PIEMONTE ATTUALE

ovvero

CARTA ITINERARIA DEI REGII STATI

IN TERRA FERMA (1828.)





Ingresso di Torino verso levante

le cronache e le corrispondenze dell'epoca per decenni, quello del Lukmanier o Lucomagno: il collegamento più breve e diretto con la Svizzera e di qui alla Germania renana e allo *zollverein*, il cuore del traffico e del commercio europeo, facendo di Genova «lo scalo e il capolinea mediterraneo dell'Europa centrale» a danno della via triestina, soluzione fortemente contrastata dall'Austria⁹.

Il transito dei valichi alpini, resi in gran parte carreggiabili da Napoleone, si riproponeva in tutta la sua importanza, soprattutto in seguito all'acquisizione del porto di Genova stabilita a Vienna: il Cenisio in particolare, dai tempi di Emanuele Filiberto principale direttrice di attraversamento delle Alpi per casa Savoia. Da tre secoli chi regnava a Torino si era impegnato a farne il principale valico di transito, cercando di eliminare la concorrenza del Sempione e della via di commercio tra Milano, Ginevra e la Francia¹⁰. Tuttavia, forse perché appena salito al trono, Carlo Alberto non prestò la necessaria attenzione al progetto, presentatogli nel 1832 da Joseph-François Médail, per un traforo delle Alpi che collegasse Bardonecchia con Modane e che non doveva discostarsi di molto da quello definitivo, realizzato alcuni decenni più tardi. L'anno seguente, invece, compì un passo decisivo per l'ammodernamento della viabilità, inviando in Inghilterra l'ingegnere-architetto Carlo Mosca per studiare i progressi dei sistemi di costruzione stradale nei paesi più avanzati d'Europa. Si confermava in tal guisa la fiducia che già Carlo Felice aveva accordato a questo tecnico, formatosi a Parigi e geniale autore non solo del celebre ponte torinese sulla Dora, autentico capolavoro in pietra

⁹ L'Austria vi contrappose le rotabili dello Spluga e del Gottardo, la cui concorrenza si sarebbe vanificata con l'annessione del Lombardo-Veneto.

¹⁰ G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861* cit., pp. 13-18.

Ingresso di Torino verso levante e Carta Postale dei Regi stati Sardi di Terraferma, in Marco Nicolosino, *Guida del viaggiatore in Piemonte*, Torino: Reycend, 1831 (ASCT, Collezione Simeom, B 467, antiporta e tav. 1).

divenuto in seguito un modello, ma progettista anche di un'estesa e capillare rete di strade rotabili e di ponti in pietra lungo la Stura – come il ponte sul Tesso eretto nel 1826 – che modificò profondamente la fisionomia e la fruizione delle valli di Lanzo, come viene ricordato con ammirazione su alcune lapidi: «Carolo Mosca Equite Senat. Architecto»¹¹. Anche con il contributo di Mosca veniva poi introdotta in Piemonte la tecnica Mac-Adam – diretto precursore dell'odierno asfalto – che, dopo una prima fase sperimentale, fu poi largamente utilizzata in Piemonte, rispondendo in maniera più soddisfacente all'incremento progressivo del traffico e alle sue accresciute esigenze.

All'inizio degli anni trenta, l'autore di una delle tante, fortunate guide tascabili – da cui nel secondo Ottocento avrebbe gemmato il filone dei manuali di viaggio in treno¹² – ricordava come «in seguito alla formazione di tante nuove strade ed al riattamento delle antiche, essendosi agevolati oltre ogni credere i mezzi di viaggiare, divennero i viaggi più frequenti assai». Era prima di tutto migliorata la percorribilità delle strade, e «quelli stessi viaggi che con inaudita fatica si facevano parecchi anni [prima] in un'intera giornata» si potevano ora compiere «colli stessi mezzi di viaggiare in due sole ore»¹³. Non pochi progressi si erano compiuti anche nella costruzione dei mezzi di trasporto; a tal proposito si offre qui un panorama dei principali sistemi di locomozione all'inizio degli anni trenta.

«Si viaggia in vettura, a cavallo, in barca od a piedi», affermava l'autore di una delle prime guide per viaggiatori. Certo la maniera *pedibus calcantibus* rimaneva la più diffusa, dati gli scarsi mezzi della maggior parte della popolazione: *voyager artistement* la definivano scherzosamente i francesi. Chi si spostava a cavallo utilizzava in Piemonte barberi o castrati, oppure cavalle, tutti particolarmente adatti ai percorsi di pianura. I muli erano invece preferibili sulle strade di montagna e nei passi più impervi; i somari, di entrambi i sessi, bestie più mansuete, ben si accomodavano sui percorsi brevi al peso leggero di donne e fanciulle e di tutti quanti dimostrassero poca pratica nella cavalcata. Gli animali, quando non erano di proprietà, potevano essere quelli della posta, su cui si tornerà fra breve, oppure semplicemente presi in affitto.

Numerosi erano i tipi di mezzi di trasporto tradizionali, atti a percorrere le rotabili all'inizio degli anni trenta. Le vetture principali, chiamate anche, per metonimia, «legni», potevano essere carrozze a quattro o a due ruote, coperte o scoperte, dotate dell'imperiale – struttura semplice o suddivisa per accogliere i bagagli – o di meno ingombranti bauli; a loro volta si differenziavano per forma e volume. Fra quelle a quattro ruote erano così comprese berline, carrettelle anche dette *calèches*, bastardelle, limoniere, carri alla tedesca, *landaulets*, *chars-de-côté*, *chars-à-bancs*. Le limoniere erano dotate di una timonella e di un semplice strapuntino; berline e *landau* possedevano un timone più importante e due fondi uguali; i carri alla tedesca erano rivestiti da una copertura a mantice: dotati di parafango ma privi di ogni copertura superiore atta al trasporto di carichi e bauli, potevano ospitare soltanto due viaggiatori; ancora, le carrettelle o *calèches* e le bastardelle potevano portare due, quattro o più persone, a seconda delle dimensioni e dell'uso di un timone e di una semplice timonella (*limonière*)¹⁴. Se i viaggi si compivano in inverno, oltre a chiudere le vetriate del legno, per ovviare al freddo che penetrava all'interno dell'abitacolo, si accendevano uno o più ceri che presto

¹¹ AUGUSTO CAVALLARI MURAT, *Lungo la Stura di Lanzo*, Torino: Istituto Bancario San Paolo di Torino, 1973, pp. 332-334.

¹² ROSANNA ROCCIA, COSTANZA ROGGERO BARDELLI (a cura di), *La città raccontata. Torino e le sue Guide tra Settecento e Novecento*, Torino: Archivio Storico della Città, 1997, pp. 32-33.

¹³ MARCO NICOLOSINO, *Guida del Viaggiatore in Piemonte*, Torino: Reycend, 1831, pp. 5-6, 18-20.

¹⁴ GIACINTO CARENA, *Prontuario di vocaboli attenenti a parecchie arti, ad alcuni mestieri, a cose domestiche, e altre di uso comune, per saggio di un vocabolario metodico della lingua italiana, parte III, postuma, contenente il vocabolario dei veicoli su terra e dei veicoli su acqua, e frammenti relativi ai vocaboli mercantili, alla Zecca, ed al cavalcare*,

diffondevano un intenso calore. I diversi modelli si perfezionarono col tempo, divennero via via più comodi e sicuri e si dotarono di nuovi dispositivi come quello messo a punto dal signor Colombo di Mondovì per evitare le cadute¹⁵.

I viaggiatori benestanti – cioè una ristretta élite – possedevano generalmente sia la vettura sia i cavalli; altri invece possedevano spesso una propria carrozza ma approfittavano dei cavalli del servizio di posta. Quest'ultimo era naturalmente il mezzo più diffuso per affrontare lunghi tragitti nell'epoca precedente l'invenzione delle strade ferrate; a esso si affiancavano linee a lunga percorrenza di vetture pubbliche, diligence e velociferi che, dopo aver conquistato le strade d'Europa, erano giunte anche in Piemonte.

Lungo le strade che a raggiera partivano da Torino si muoveva il servizio di posta, descritto approfonditamente nell'opera di Guderzo del 1961. Esso merita un cenno importante non per la gestione della corrispondenza e degli aspetti burocratico-amministrativi dei traffici postali, ma per aver trasportato per secoli uomini e merci leggere lungo le sue rotte. Le vetture dei servizi postali – poi sostituite dai treni a vapore – costituivano dunque una tipologia e una modalità di trasporto particolare tra quelle finora descritte, secondo il principio fondamentale della *malle-poste* di origine inglese, cioè dell'abbinamento del trasporto di lettere e viaggiatori; inoltre i primi servizi di vetture pubbliche entrarono in funzione proprio sulle rotte della corrispondenza, affiancando i corrieri e utilizzando le risorse delle stazioni di posta.

Fino al 1825 i corrieri di malla, incaricati di trasportare la valigia (o malla) delle lettere sulle strade principali, avevano utilizzato veicoli leggeri a due ruote chiamati *brouettes*, che ospitavano anche un viaggiatore pagante; furono poi introdotte nuove vetture a quattro ruote in grado di trasportare due viaggiatori oltre al corriere.

Sulle più importanti vie di comunicazione erano collocate a intervalli regolari stazioni di posta: qui non solo il funzionario statale addetto alla corrispondenza ma «qualunque viaggiatore, purché con le carte in regola, poteva cambiare i cavalli per accelerare il proprio viaggio». Tali stazioni agevolavano così i trasporti in maniera duplice, garantendo il cambio di cavalli ai viaggiatori autonomi su lunghe distanze e svolgendo al contempo un servizio pubblico di trasporto, il cosiddetto viaggio «in posta»¹⁶.

A diretto contatto con l'utenza stavano i mastri di posta, responsabili delle stazioni, e i postiglioni che conducevano vetture e cavalli da una all'altra; entrambe figure un po' pittoresche, i primi con il privilegio del pelo di tasso alle briglie dei propri cavalli, i secondi vestiti in uniforme di panno blu, con galloni d'argento, colletto e paramani di panno scarlatto, bottoni bianchi e con l'esclusivo uso della cornetta¹⁷.

I cavalli venivano cambiati con altri più riposati; stallieri e scudieri provvedevano anche a rinfrescarli e, nel caso, purgarli; i maniscalchi poi si occupavano, alla bisogna, di ferrarli a dovere. Dopo averli asciugati e strigliati, li si abbeverava e alimentava con fieno e biada.

Nel 1830 la stazione di Torino era la maggiore degli Stati sardi, con 130 cavalli e altre quattro aggregate. Tutte erano sempre molto affollate, a cominciare da quella di piazza Carignano: «fino a che vennero costrutte le ferrovie, ogni dì era nuovo spettacolo la riunione di infinite persone per assistere alla partenza delle così

Torino: Stamperia Reale, 1860, pp. 8-20.

¹⁵ M. NICOLOSINO, *Guida del Viaggiatore in Piemonte* cit., pp. 26-40.

¹⁶ Le vetture di posta erano suddivise in tre classi e le tariffe per chi viaggiava erano stabilite secondo tabelle ufficiali che comprendevano anche le mance ai postiglioni di guida; i fanciulli minori di otto anni viaggiavano gratis. Il transito del Moncenisio prevedeva un tariffario particolare per il passaggio da Molaretto a Lanslebourg e da Lanslebourg a Susa.

¹⁷ G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861* cit., pp. 7-8, 104-113, 133-136.

38 GUIDA DEL VIAGGIATORE

ARTICOLO XIV.
Discipline intorno al servizio delle poste ne' Regii Stati.

Ne' Regii Stati la corsa in posta è fissata a miglia 3 1/4 di Piemonte (11). Il prezzo della corsa è stabilito come nella seguente

TARIFFA

numero delle vetture	NUMERO		Postiglioni di guida	Prezzo per ciascun cavallo
	delle persone	dei cavalli da attaccarsi		
Classe I.	1 2	2	1	Fr. 1 50
	3	3	1	* 1 50
	4	3	1	* 3
Id. II.	1 2 3	3	1	* 1 50
	4 5	3	1	* 2
Id. III.	1 2 3	4	2	* 1 50
	4 5	6	2	* 1 50
	6	6	2	* 1 75

La mancia per cadun Postiglione è fissata a centesimi 75, ma si usa corrispondere loro . Fr. 1 50
Il prezzo d'ogni cavallo da sella è di . * 1 50
Per la vettura allorché viene somministrata dal mastro di posta * 1 50

Discipline intorno al servizio delle poste ne' Regii Stati. Tabella con tariffa, in Guida del Viaggiatore in Piemonte, Torino: Reycend, 1831 (ASCT, Collezione Simeom, B 468, p. 38).

dette *Corriere* che facevano il servizio della posta trasportando ben anche parecchi viaggiatori [...]. In oggi che le ferrovie ci danno così agevole modo di recarci ogni dove, e direi quasi in ogni ora del giorno, riesce quasi impossibile a immaginarsi come a quei tempi fossero scarsi i mezzi di trasporto, inguisaché occorreva farsi iscrivere talvolta parecchi giorni prima per trovar posto, ove pure non si volesse prendere una vettura intiera a proprie spese»¹⁸.

Quattro erano le principali rotte delle vetture postali: una per Susa e il Moncenisio sino a Ginevra; l'altra per Asti e Alessandria sino a Genova; la terza per Carignano, Carmagnola, Cuneo e quindi per il colle di Tenda sino a Nizza e la quarta per Chivasso e Vercelli sino a Novara; per agevolarne l'uso i fratelli Reycend avevano messo in commercio un *livre de poche* assai funzionale, l'*Itinerario Postale degli Stati Sardi in Terraferma*¹⁹.

Il trasporto di persone sulle vetture-corriere lungo le vie principali entrò in crisi con la crescita impetuosa, a partire dagli anni trenta, del movimento di persone e merci sulle strade piemontesi e con il conseguente prosperare di nuove imprese di diligenze e vetture, servizi di trasporto pubblico propriamente detti. Col tempo questi nuovi mezzi avevano gradualmente affiancato le vetture-corriere e infine messo in crisi l'antico sistema di trasporto postale con i suoi limiti e difficoltà intrinseche, su cui non è dato in questa sede soffermarsi. Così, in seguito alle riforme carloalbertine di politica postale, le nuove vetture pubbliche continuarono a servirsi del cambio dei cavalli e della struttura delle stazioni di posta, il cui numero in Piemonte rimase immutato, ma di cui si modificarono le attività e le dislocazioni più legate ai servizi di trasporto pubblico, soprattutto dal 1840; e solo nel corso degli anni cinquanta le stazioni sarebbero andate progressivamente scomparendo con l'avanzare delle ferrovie.

Le prime linee del nuovo servizio delle diligenze pubbliche, indicato dagli storici come il precursore del nostro pullman, furono quelle della ditta lionese dei fratelli Bonafous, attivi in Piemonte sin dal 1814. In breve tempo, onde evitare che il nuovo servizio, facendogli concorrenza, danneggiasse irreparabilmente quello postale, il governo incoraggiò e sostenne i vecchi mastri di posta nella concessione di licenze di diligenze, anche se le loro vetture pubbliche furono generalmente meno capienti (da quattro a otto posti) di quelle della Bonafous, Bourg & C.ia che, trainate da sei cavalli e condotte da due postiglioni, potevano trasportare dodici passeggeri, suddivisi in posti interni ed esterni²⁰. La diligenza era «una grossa vettura periodica, o carrozzone, che talora direbbesi composta di due o tre gusci di carrozza, riuniti gli uni dietro gli altri; il primo dimezzato, cioè a un solo fondo, e perciò coi soli posti di dietro, è chiamato il *cupé*, dal francese *coupé*, come a dire carrozza tagliata, mezza carrozza, cioè con un solo dei fondi, il posteriore»²¹. All'inizio degli anni trenta affidarsi a diligenze e corriere di posta presentava indubbi vantaggi anche per chi, possedendone le risorse, avrebbe potuto viaggiare con mezzi propri: il trasporto postale non era tuttavia alla portata di molte borse e infatti gli utenti erano quasi esclusivamente appartenenti a una ristretta élite; in alcuni elenchi di viaggiatori conservatisi compaiono grandi borghesi, diplomatici, funzionari pubblici, nobili piemontesi e lombardi. Le rotte battute di continuo con mezzi robusti da conducenti esperti evitavano fastidi e intoppi a chi avrebbe dovuto percorrere con carrozze spesso inadeguate tragitti fuori porta e strade malagevoli e irte di pericoli: non a caso ai viaggiatori solitari i vademecum prescrivevano,

¹⁸ LUIGI ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*, Torino: Camilla e Bertolero, 1876, pp. 20-21.

¹⁹ *Itinerario Postale degli Stati Sardi in Terraferma colla descrizione delle Principali Città e Villaggi corredato di una Carta Postale e di alcune Vedute*, Torino: Reycend, 1837.

²⁰ G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861* cit., pp. 146, 150-157, 166-169.

²¹ G. CARENA, *Prontuario di vocaboli attenenti a parecchie arti* cit., p. 11.



Mezzi di trasporto e tappe del viaggio in Piemonte, in Marco Nicolosino, *Guida del Viaggiatore in Piemonte*, Torino: Reycend, 1831 (ASCT, Collezione Simeom, B 468).

oltre alle immancabili cartine e a boccette di alchermes e ampolle di «aceto dei quattro ladri» in caso di malori e svenimenti, ogni sorta di arnese per il fai da te: «funi, filo spago, una sega, un' accetta, un badile, chiodi, martello e tenaglie» che all'uopo potevano tornare utili per medicare elastici, cinghioni e assi delle ruote: insomma un' indispensabile cassetta degli attrezzi.

Anche per le diligence, come per le vetture di posta, vista l'insufficienza del servizio rispetto alla domanda crescente, si suggeriva di prenotare con largo anticipo il posto a sedere; dietro pagamento della tariffa prestabilita veniva consegnata una «boletta», su cui erano indicati i dati della partenza e del posto assegnato, che serviva da quietanza e titolo di viaggio. I tragitti lunghi prevedevano la sosta in alberghi convenzionati, ma si poteva anche scegliere una sistemazione diversa per il pernottamento come per il vitto. Tra le caratteristiche dei primi trasporti pubblici organizzati v'era certamente il viaggiare in compagnia di sconosciuti e forestieri, stretti gomito a gomito sui sedili imbottiti dei convogli; sulle diligence i posti migliori erano considerati quelli ai due angoli del fondo, che meno risentivano degli sbalzi. Nel giro di pochi anni alle diligence si affiancarono i velociferi, diversi per capacità e tariffe praticate, secondo una chiara tendenza ad accrescere la stazza e diminuire i costi di viaggio. I velociferi, progettati e brevettati in Francia all'inizio del secolo, fecero la loro comparsa in Piemonte nel 1828; grossi carrozzoni, potevano essere a due o più «gabbie» e la posizione migliore era offerta da quella anteriore. La novità consisteva nelle dimensioni: i nuovi mezzi di trasporto potevano portare una trentina di persone, con un traino di soli quattro cavalli condotti da un singolo postiglione, il che fece diminuire notevolmente i prezzi, assicurandone il successo e favorendo le attività imprenditoriali dei ceti medi. La loro diffusione richiedeva naturalmente ingenti capitali e spirito d'iniziativa: pur tra molte difficoltà il mastro di posta di Torino Carlo Pollonera garantì un sicuro successo al nuovo mezzo di trasporto con ben nove linee e nel giro di una decina d'anni i velociferi conquistarono le rotabili piemontesi. Accanto alla miriade di piccole e grandi imprese di trasporto, proliferava anche un'al-

tra possibilità di trasporto rappresentata dalle carrozze di vetturini o vetturali, spedizionieri, cavallanti: mezzi indipendenti che nel momento in cui assumevano un carattere di periodicità divenivano abusivi e irregolari, poiché si sottraevano al controllo del fisco che regolava le vetture ufficiali. In questo caso non esisteva un vero e proprio titolo di viaggio ma era consuetudine rilasciare un'arra (cioè una caparra di garanzia) al conducente, così come di alloggiare nel suo stesso albergo; le tariffe variavano a seconda dei tragitti e si aggiravano nel periodo considerato intorno alle cinque lire per piazza ogni venti miglia. Infine esisteva anche la possibilità d'affitto di vetture, generalmente a due ruote, ed erano previsti servizi equivalenti all'odierno *drop-off*²².

Per mettere ordine e incanalare lo sviluppo delle sempre più numerose imprese, nel 1835 il governo pose mano a un nuovo *Regolamento pel servizio delle vetture pubbliche*, fissando norme precise sulla loro costruzione. Se adibite al trasporto di viaggiatori e merci non potevano trasportare più di dodici passeggeri; non più di venti se adibite al solo trasporto di persone. «La diligenza-tipo era composta a norma di regolamento dalla "berlina", aperta con due porte laterali, dalla "cassa" (detta anche, a seconda dei tipi, *coupè* o *cabriolet*) che poteva avere due portiere laterali o una sul davanti, e dall'"ultima cassa", chiamata anche *galleria* o *rotonda*, che costituiva la parte posteriore della vettura ed aveva una porta sul dietro. [...] L'altezza massima di ogni vettura pubblica non doveva essere superiore a 3 m dal suolo»²³. Nello stesso torno di tempo furono introdotte vetture-corriere, leggere e veloci, capaci di trasportare fino a quattro viaggiatori oltre al conducente, con un servizio giornaliero sulle quattro grandi linee, mentre contemporaneamente il principio della *malle-poste* veniva esteso anche alle strade della provincia piemontese.

Il quadro generale del trasporto su vetture pubbliche in Piemonte è stato ricostruito da Guderzo sulla base di documenti inediti degli archivi governativi e sulle pubblicazioni annuali del *Calendario Generale pe' Regi Stati* a partire dal 1824. Utilizzando i suoi dati si può notare come al 1835 v'erano circa venti linee in concessione (tra cui le quattro linee di diligenze Bonafous e le nove del Servizio generale dei regi velociferi privilegiati creato dal Pollonera) mentre nel 1848 questo numero appariva quintuplicato, con una vera e propria esplosione a partire dal 1846, anche in termini di frequenza dei trasporti, in concomitanza da un lato con il «rapidissimo sviluppo dei servizi su brevi distanze (effettuati in buona parte da omnibus)» e in coincidenza con i lavori del tronco ferroviario della Torino-Genova. Andare da Torino ad Asti con una vettura in posta richiedeva anche otto ore; non molto meno con il più economico velocifero, mentre in ferrovia il viaggio sarebbe durato 1 ora e 42 minuti. I velociferi avevano abbattuto i costi; vent'anni più tardi il treno avrebbe abbattuto i tempi²⁴.

LA STRADA DEL FERRO. Gli anni di Carlo Alberto videro una graduale politica di riforme – tra cui la revisione generale della politica doganale e la conclusione di numerosi trattati di commercio e navigazione – che consentì l'emergere consapevole di una nuova classe dirigente, capace di nuove imprese industriali e commerciali e artefice della trasformazione economica del Piemonte che si sarebbe evidenziata nel decennio successivo alla prima guerra d'indipendenza²⁵. Le spinte

²² M. NICOLOSINO, *Guida del Viaggiatore in Piemonte* cit., pp. 19, 24-30. Nel caso dell'affitto di una vettura con cavalli, i rifornimenti erano a carico del viaggiatore; le spese di ferrature e altre che potevano occorrere erano invece rimborsate dal padrone.

²³ G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861* cit., pp. 190-191.

²⁴ *Ibid.*, pp. 165, 222-225.

²⁵ NICCOLÒ RODOLICO, *Carlo Alberto Principe di Carignano*, Firenze: Le Monnier, 1930, pp. 402-405, 412-430; ID., *Carlo Alberto negli anni di regno 1831-1843*, Firenze: Le Monnier, 1936, pp. 285-335.

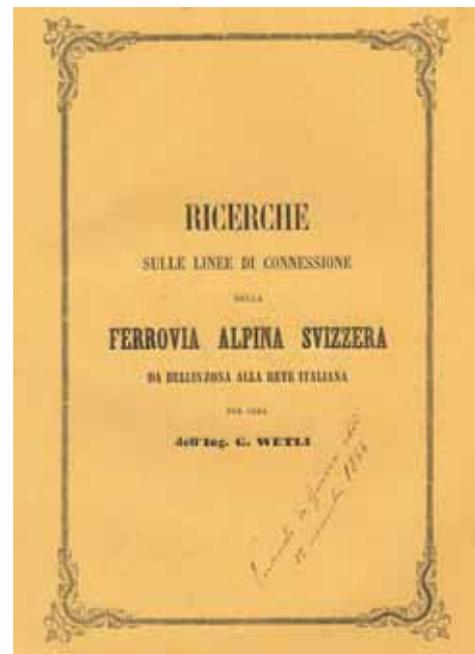
propulsive imprese dal sovrano alla rivoluzione dei trasporti non si limitarono ai sistemi di comunicazione tradizionale ma si estesero alle strade ferrate; tuttavia, più che per ciò che fu effettivamente realizzato, i suoi anni di regno segnarono soprattutto il momento della teorizzazione legata alla questione dei trasporti, su un piano quindi prevalentemente scientifico, di approfondimento e confronto delle idee, di dibattito culturale e di paragone con gli altri paesi, preludio al successivo periodo di progettazione.

Le decisioni del monarca e dei consiglieri più stretti della corona originarono tutte dall'importanza strategica assunta dagli Stati sabaudi dalla metà del Settecento: l'estensione dei domini aveva ampliato il traffico rispetto al solo asse est-ovest e acquisito al regno sardo le grandi strade dal mare verso il nord dell'Europa, amplificando il ruolo di Torino come crocevia, capitale politica ed economica, baricentro fondamentale dei traffici. La questione delle ferrovie fu affrontata per la prima volta in un consiglio di conferenza nell'aprile 1832. Da quel momento di alta valenza simbolica la proposta di costruire una strada ferrata entrava nel dibattito pubblico: negli anni successivi sarebbe stata discussa contemporaneamente da studiosi sui periodici scientifici e da banchieri e imprenditori del regno, soprattutto genovesi dato il particolare interesse suscitato dallo sviluppo dei traffici mercantili mare-terra²⁶. Alla costruzione e affinamento del dibattito tecnico-scientifico dell'epoca carloalbertina contribuirono alcuni dei migliori uomini della cultura torinese, come può cogliersi dai periodici che già nei primi anni quaranta vantavano una diffusione consistente, quali «Il Subalpino», il «Messaggiere torinese», le «Letture popolari», e i genovesi «L'Espero» e «Rivista ligure»; dove, oltre al tema ferroviario, economisti e riformisti discutevano di istruzione popolare e unificazione doganale²⁷. Tra i diversi autori quali Giacomo Giovanetti, Carlo Ilarione Petitti, Carlo Cadorna, Rocco Ragazzoni, e oltre al fecondo apporto di esuli come il veneto Pietro Paleocapa, giova ricordare Carlo Ignazio Giulio: per comprendere il contributo dato dai suoi studi è sufficiente gettare uno sguardo alla sua biblioteca privata, oggi conservata presso la Biblioteca storica della Provincia di Torino, ove spiccano molti volumi inglesi e francesi, i più aggiornati sulla ingegneria meccanica, sui quali Giulio poté cogliere al meglio l'importanza dello sviluppo della «via fatta di ferro».

Va dato merito a Carlo Alberto di aver inteso da subito l'impatto rivoluzionario che le vie ferrate avrebbero impresso alla società e di aver affrontato la questione con una minuziosa preparazione, nominando nel 1837 (l'anno in cui il torinese conte Antonio Piola dava alle stampe l'opuscolo *Delle strade ferrate e della loro futura influenza in Europa*) un'apposita commissione formata di politici, militari e tecnici con l'incarico di esaminarne ogni aspetto. Ecco dunque che, nonostante la matrice assolutistica cui il sovrano informava l'esercizio del potere, il regno di Carlo Alberto proponeva nei fatti il principio della scienza al servizio dello stato, affermando una nuova figura di tecnico non semplice esecutore di progetti, spesso attento ai modelli d'avanguardia forgiati nelle scuole politecniche *des Ponts-et-Chaussée*, ma sensibile anche all'organizzazione territoriale e alle sue implicazioni economiche, pubbliche e sociali. Tra gli ingegneri e *grand commis* del genio civile e dei lavori pubblici si segnalò il già citato architetto-ingegnere Mosca, membro ascoltato del senato subalpino mentre al ministero dei Lavori pubblici sedevano Paleocapa e Luigi Federico Menabrea. Si affermava così una nuova concezione dell'opera pubblica, non più semplice progetto *octroyé* dalla magnanimità sovrana e spesso a sua glorificazione, ma la sua trasformazione in impresa

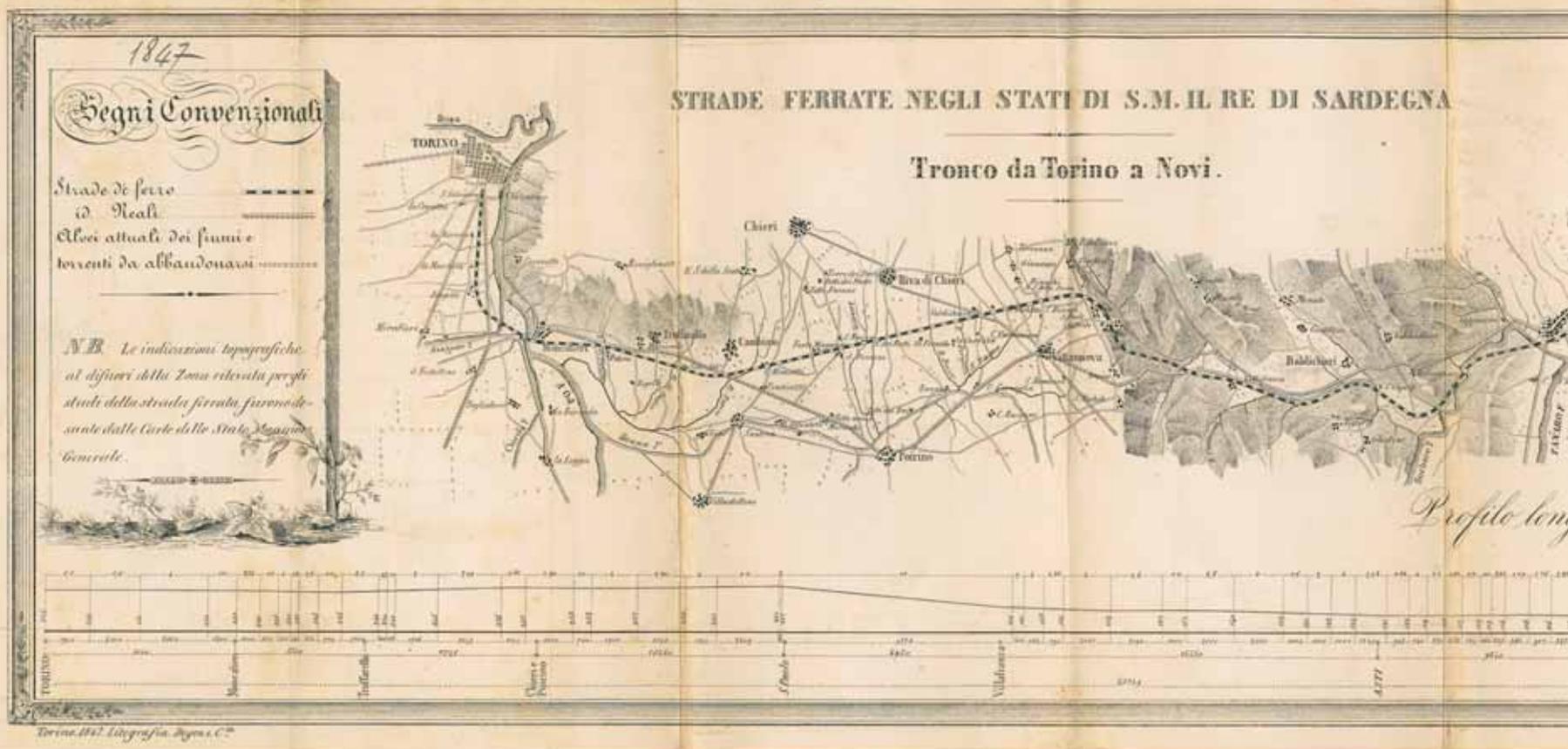
²⁶ RAFFAELE CIASCA, *L'origine del «Programma per l'opinione nazionale italiana» del 1847-48*, Milano: Società editrice Dante Alighieri, 1916, pp. 352-354, 448.

²⁷ N. NADA, *Storia del Regno di Carlo Alberto dal 1831 al 1848* cit., pp. 80-81. Sull'ampiezza del dibattito sulla questione ferroviaria svoltosi in questo periodo si veda FRANCESCO SIRUGO (a cura di), *L'economia degli Stati italiani prima dell'unificazione*, vol. I, *Stati sardi di terraferma (1700-1860)*, Milano: Feltrinelli, 1962.



Genova e la ferrovia Italo-Elvetica, Genova-Firenze, Genova: Pellas, 1865 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 10, doc. A1).

Ricerche sulle linee di connessione della ferrovia Alpina Svizzera da Bellinzona alla rete Italiana per cura dell'Ing. G. Wetli, Lugano: Tip. Cantonale, 1866 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 10, doc. A2).



Strade ferrate negli Stati di S.M. il re di Sardegna. Tronco da Torino a Novi, incisione di Ettore Lombardi, Torino: Doyen, 1847 (ASCT, Collezione Simeam, C 10975).

di utilità collettiva sempre più spesso appaltata a committenze private e borghesi; tratto, quest'ultimo, peculiare del successivo riformismo cavouriano²⁸. Le prime proposte concrete vennero dalla Liguria e il 10 settembre 1840 la società appositamente costituita a Genova fu autorizzata a compiere gli studi preliminari per una strada ferrata che dal mare attraversasse il regno, cui il sovrano avrebbe volentieri assegnato il nome di via Albertina. Il disegno rispondeva alle esigenze militari di collegare le fortezze di Genova e Alessandria ma soprattutto a quelle economiche, prefigurando la comunicazione tra il Mediterraneo e la Germania attraverso la Svizzera: ciò che mise in allarme il governo austriaco poiché in questo caso il Piemonte si univa alle ferrovie germaniche direttamente, anziché attraverso il Tirolo²⁹. Con la reale patente del 18 luglio 1844 Carlo Alberto decretava le principali direzioni delle strade ferrate: da Genova a Torino per Alessandria, con una diramazione verso la Lomellina, e da qui a Novara e al lago Maggiore, pur temporaneamente rimandata per l'ostilità di Vienna³⁰. È a questo punto che le ferrovie divennero un vero affare di stato, un'opera da eseguirsi per cura del governo, attraverso l'indirizzo di un Consiglio speciale delle ferrovie di nomina regia, su cui Carlo Alberto esercitò un controllo strettissimo³¹, come ebbe a dire il suo più influente consigliere in tema di trasporti, il conte Petitti, nell'opera *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse* (1845), considerata fra i testi classici del movimento liberale moderato subalpino: «senza lasciarsi arrestare dagli esitanti e dai meticolosi, ebbe l'onorevole coraggio di decretare con singolare antiveggenza e senza inciampare in alcuna imprudenza altrove fatta, colle strade ferrate, la maggiore prosperità del proprio regno»³². Contemporaneamente il governo avviò le prime trattative coi cantoni svizzeri

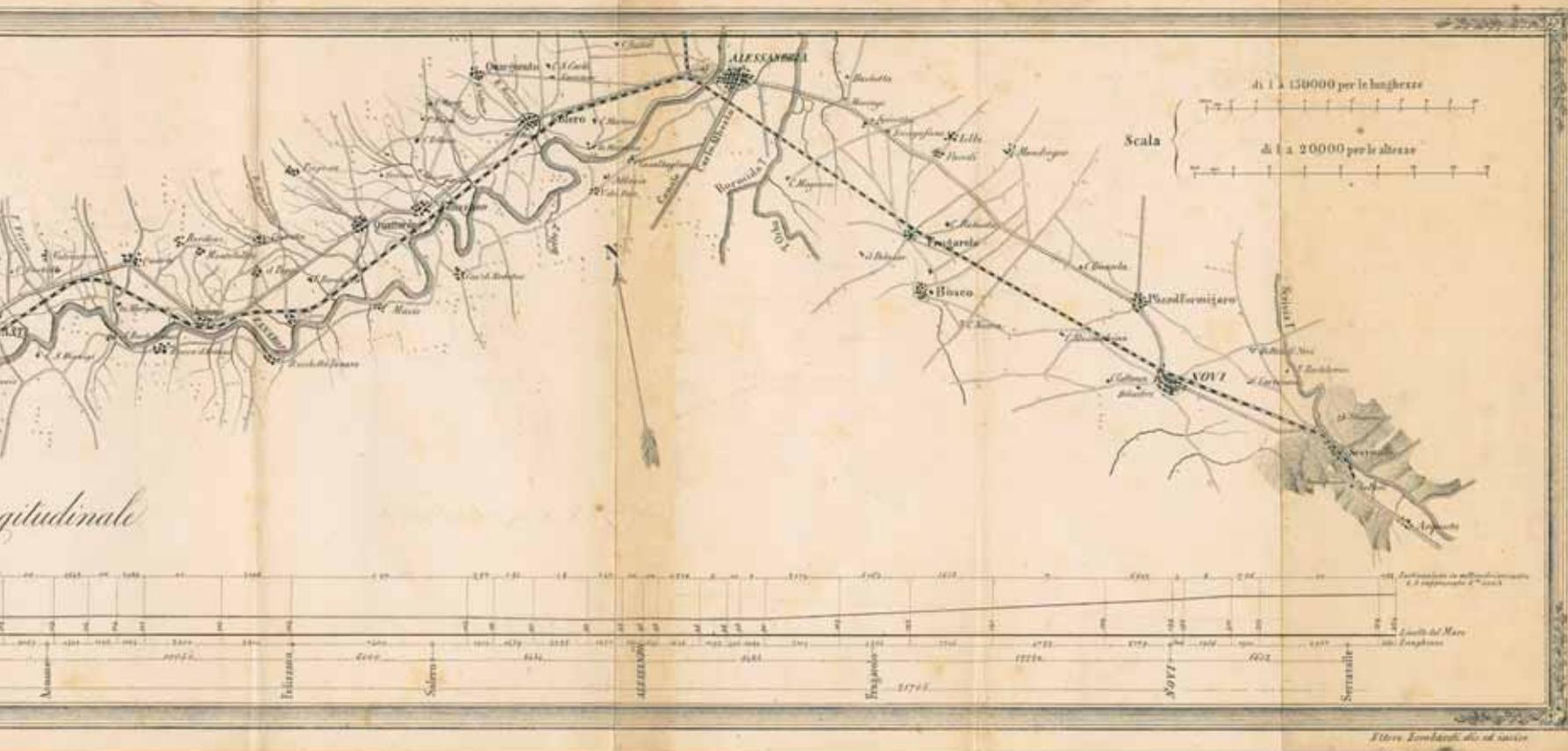
²⁸ LUCIANO RE, *Come valicare i fiumi*, in VERA COMOLI, ROSANNA ROCCIA (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Torino: Archivio Storico della Città, 2001, pp. 193-194.

²⁹ CORRADO DE BIASE, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Modena: Società tipografica modenese, 1940, pp. 43-49.

³⁰ *Sistema di strade ferrate nel Genovesato e nel Piemonte*, in «Annali universali di statistica», I (1844), vol. 1, pp. 118-120.

³¹ *Ordinamento definitivo d'un sistema di vie ferrate negli stati sardi*, in «Annali universali di statistica», II (1845), vol. 2, pp. 301-312.

³² CARLO ILARIONE PETITTI DI RORETO, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*, Capolago: Tipografia e Libreria elvetica, 1845, p. 298.



interessati alla prosecuzione della ferrovia del lago Maggiore sino al lago di Costanza. Seguirono analisi, ricerche e progetti e nel 1845 fu decisa l'erogazione di 15 milioni di lire affinché il Piemonte potesse dotarsi di una prima, adeguata, rete ferroviaria. Sembrerebbe quasi che Carlo Alberto si decidesse per un robusto intervento sul piano delle infrastrutture ferroviarie come parte integrante non solo della guerra ma in più in generale della contrapposizione con il nemico austriaco: la rivalità ferroviaria assumeva il carattere di un «antagonismo albertino verso l'impero»³³. Se il regno di Carlo Alberto giungeva in ritardo rispetto ad altri stati, europei e italiani, nello sviluppo delle strade ferrate, è tuttavia vero che esso fu il primo a concepire in maniera organica tale sviluppo, non solo rispondente ai bisogni interni, ma volto a sviluppare i rapporti oltre confine: fu in altre parole il primo a pensare il congiungimento delle proprie ferrovie con quelle confinanti e straniere.

Gli esordi e i progressi delle linee ferroviarie piemontesi possono essere seguiti passo passo attraverso i numeri periodici degli «Annali di statistica» che offrono un compiuto resoconto delle decisioni, dei progetti a medio e lungo termine, dei costi delle intraprese. Gli otto chilometri fra Torino e Moncalieri, aperti nel settembre del 1848, furono il primo tratto di ferrovia in Piemonte, segmento iniziale della Torino-Genova che doveva concludersi il 20 febbraio 1854, solennemente inaugurata dal re Vittorio Emanuele II e dalla regina. Nessuno forse meglio di Carlo Cattaneo, uno dei promotori in Italia della ferrovia, aveva intuito la fondamentale importanza di una strada ferrata che collegasse Torino con il porto ligure. Essa rivestiva il valore di un'autentica «prima prova» per il paese: «Se si seconda il miglior ordine, egli è manifesto che la rapida comunicazione fra Genova e Torino, debb'essere il *primo* pensiero di chi volesse condurre strade ferrate in Piemonte; poiché su quella direzione stanno pronte, senza impedimento, né dubbio, né ritardo, le maggiori masse di popolazione, di capitale, di traffico, e d'industria, e corrono tutti i rapporti civili e militari di quelle due parti del regno, e delle più

³³ Brignoli ricorda l'ostilità dell'arcivescovo di Torino verso le nuove strade del ferro. Negli anni quaranta agli uomini del Consiglio di stato fu indirizzato un libello austrofilo scritto dallo stesso arcivescovo (come si seppe poi) contro gli auspicati collegamenti ferroviari e in particolare contro la progettata rotabile transalpina del Lukmanier. M. BRIGNOLI, *Carlo Alberto ultimo re di Sardegna* cit., pp. 314-317.

lontane estremità, cioè di ciò che sta oltralpe, e di ciò che sta oltremare»³⁴. Sulla Torino-Genova furono realizzate opere di altissima ingegneria, ponti, viadotti, gallerie, mentre i tratti in pendio, come il piano inclinato dei Giovi, furono affrontati grazie all'applicazione del sistema idro-pneumatico ideato dagli ingegneri Sebastiano Grandis, Severino Grattoni e Germano Sommeiller. Alla fine del 1854 dall'officina meccanica di Sanpierdarena, diretta dall'ingegner Giovanni Ansaldo, sarebbe uscita la prima locomotiva costruita nello Stato sardo, segno evidente del circolo virtuoso tra sviluppo infrastrutturale e crescita industriale del Piemonte risorgimentale, spesso aiutata dall'intervento di competenze tecniche straniere³⁵. Negli anni cavouriani, successivi alla concessione dello Statuto albertino e all'istituzione di un parlamento bicamerale per il regno di Sardegna, il Piemonte si inseriva in un nuovo quadro europeo di rapporti e alleanze che guardava a un mercato allargato dei prodotti, a un'espansione delle reti commerciali e affaristiche, alla nascita di compagnie, società per azioni, cartelli con interessi internazionali, guidato dal crescente potere economico e politico delle borghesie continentali. Si trattava in sostanza del periodo di espansione della rivoluzione industriale che dalla Gran Bretagna giungeva in continente e si ampliava grazie a quella che gli storici definiscono «rivoluzione dei trasporti», riguardante non solo le strade rotabili e ferrate ma anche la navigazione a vapore³⁶. È possibile seguire l'evoluzione della rete dei trasporti dell'area torinese urbana e regionale da un duplice punto di vista, politico e amministrativo. Si tratta di un doppio livello di analisi, il primo attinente alle scelte di ampio raggio territoriale, il secondo relativo alla dimensione cittadina, legati da un complesso intreccio di interessi economici e politici. Il primo livello, la definizione di una politica dei trasporti e delle infrastrutture del regno sabauda estesa alla regione piemontese e insieme aperta ai rapporti con i paesi confinanti, conobbe un salto di qualità con l'esperienza ministeriale di Camillo Cavour. In concomitanza con le velleità espansionistiche della corona, le nuove intese diplomatiche con i governi stranieri amici e la politica riformistica da lui inaugurata, grazie alla costruzione di una solida maggioranza parlamentare, blindata con il «connubio», il conte seppe garantire un duraturo appoggio al lungimirante progetto liberista nel quale le figure del ceto medio emergente, imprenditori, banchieri, professionisti erano direttamente interessati alle prospettive di sviluppo delle infrastrutture, ponendo le premesse per il decollo del Piemonte. La grande novità fu rappresentata dall'intreccio tra interesse pubblico e investimento privato stimolato da Cavour: lo stato assumeva un ruolo attivo di ammodernamento del paese, promuovendo la costruzione della rete dei trasporti, mentre le tante società anonime sorte nel decennio di preparazione – in cui il capitale straniero continuò a ricoprire un peso considerevole – contribuirono a finanziarla³⁷.

Le maggiori direttrici di espansione della rete di trasporti seguirono da un lato le rotte transalpine, dall'altro la via del mare. Si trattava precipuamente di rafforzare i collegamenti con il centro Europa attraverso le vie dei laghi e del Sempione e soprattutto con la Francia, maggior partner commerciale e alleato essenziale della politica dinastica militare, attraverso Monginevro e Moncenisio; destinato, quest'ultimo, a rivestire un nuovo valore simbolico col trasferimento della capitale³⁸.

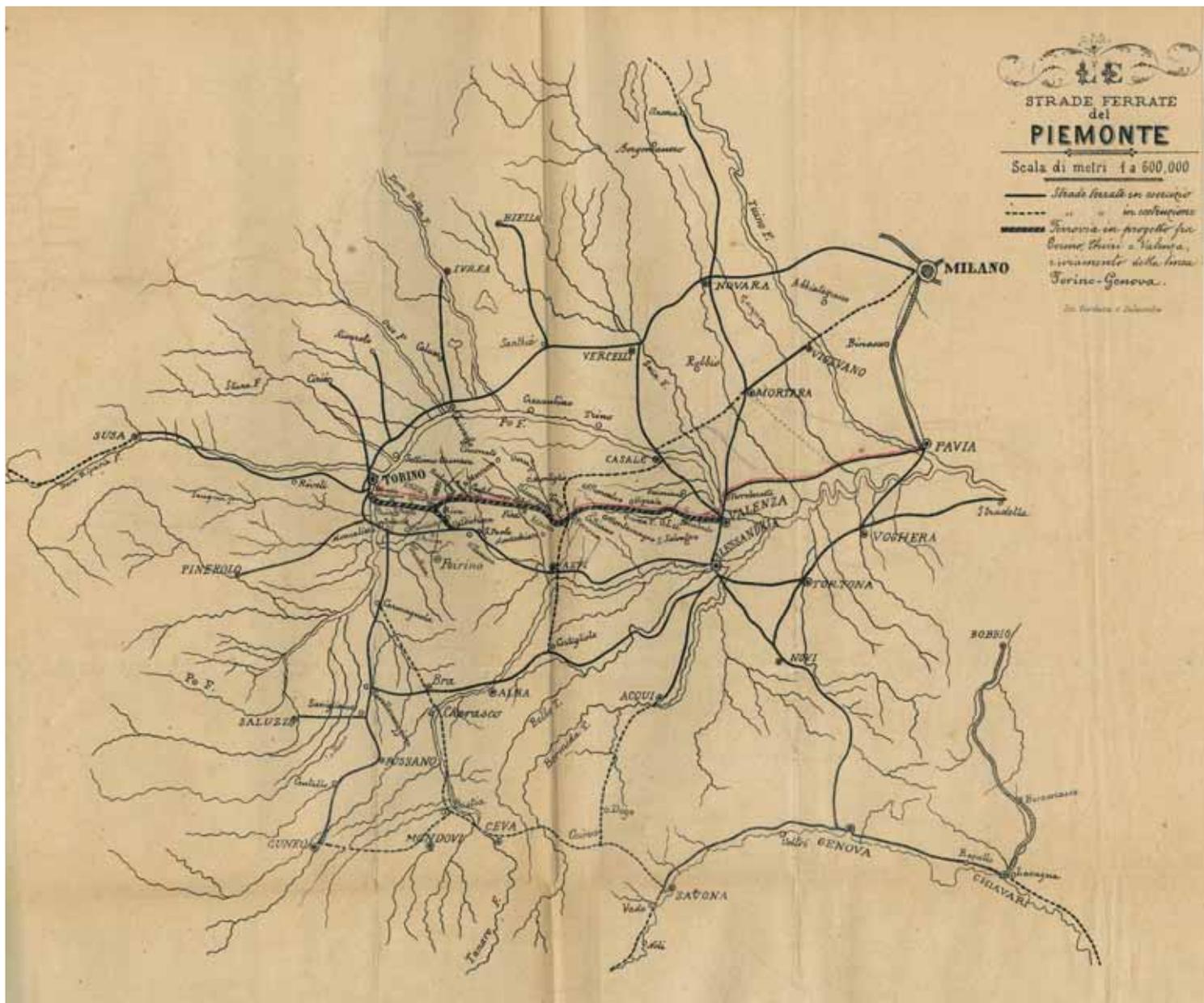
³⁴ CARLO CATTANEO, *Sui progetti di strade ferrate in Piemonte*, Milano: Pirola, 1841, pp. 143-158.

³⁵ L. RE, *Come valicare i fiumi* cit., p. 192.

³⁶ LUCIO VILLARI, *La penombra della Restaurazione*, in ID., (a cura di), *Il Risorgimento. Storia, documenti, testimonianze*, 8 voll., III, *Mazzini, Gioberti e le idee d'Italia. 1831-1846*, Roma: Gruppo editoriale L'Espresso, 2007, pp. 104-113.

³⁷ SILVIA CAVICCHIOLI, SABINA CERATO, SILVANO MONTALDO, *Fare l'Italia. I dieci anni che prepararono l'unificazione*, Roma: Carocci, 2002. L'Alta Italia al nord sarebbe stata controllata da capitali dei Rothschild.

³⁸ A poche settimane dalla convenzione di settembre il consigliere Amedeo Chiavarina di Rubiana esponeva con brevi parole «la convenienza che il Municipio preoccupandosi del nuovo stato di cose che sovrasta a Torino e del danno che indubbiamente ne deriverà alle proprietà ed al commercio, procuri di prevenire un tale colpo con certi



Il Piemonte si copriva gradualmente di strade ferrate, una ragnatela sempre più fitta, che al 1861 raggiunse l'estensione di circa 1000 km³⁹. Ogni inaugurazione vedeva sempre gran concorso di popolo nelle province e il coinvolgimento non solo degli amministratori che tanto avevano caldeggiato i collegamenti con la capitale ma anche dei membri più progressisti del clero, non senza una discreta dose di orgoglio municipalistico⁴⁰. Le linee e i tronchi ferroviari piemontesi costruiti a partire dagli anni quaranta e per tutto il decennio di preparazione ebbero il naturale epicentro nel capoluogo. I flussi di trasporto configurarono due grandi sottoinsiemi: i tragitti brevi di trasferimento delle persone – e in particolare dei pendolari – gravitanti sull'area urbana ed extra-urbana (futura cintu-

Le Strade ferrate del Piemonte, in Nuova ferrovia da Torino a Casale per Chieri, Castelnovo e Tonco, Torino: Vercellino, 1871 (ASCT, Affari Lavori pubblici, cart. 44, fasc. 7 doc. A1, tav. 2).

mezzi fra i quali il principale sarebbe per di lui avviso quello di facilitare quanto più sarà possibile le comunicazioni colle altre parti del continente»; proponendo quindi al Consiglio la nomina di una commissione con l'incarico «di studiare e riferirgli il mezzo migliore e di più pronta esecuzione per passare il Montecenisio, con ferrovia capace di trasportare viaggiatori e merci». ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 12, *Passaggio del Moncenisio*; *ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1864, verbale del Consiglio comunale del 1° dicembre 1864.

³⁹ DINO CARPANETTO, *Lungo i binari della storia, in Il lungo viaggio del treno dal vapore all'alta velocità*, Milano: Touring Club Italiano, 1992, pp. 25-29.

⁴⁰ Per esempio si veda il *Discorso pronunciato da monsignor Callabiana vescovo di Casale nativo di Savigliano, senatore del regno nella solenne inaugurazione del tronco di strada ferrata da Torino a Savigliano il giorno 13 marzo 1853*, Torino: Ferrero e Franco, 1853.

ra e conurbazione torinese) per motivi di residenza e di lavoro; tragitti più lunghi, soprattutto di merci, che avrebbero sì congiunto Torino con gli altri importanti snodi dell'economia italiana, ma avrebbero anche consolidato l'importanza dell'asse Novara-Genova, come via più diretta delle merci dirette dal porto ligure alla Lombardia. Come già era avvenuto pochi anni prima nell'ambito della rete stradale, anche ora il nodo principale era costituito dal collegamento tra il mare, l'arco alpino e la Germania, destinato a occupare i dibattiti principali, del governo centrale come di quello cittadino, intorno alle ferrovie⁴¹. L'asse Genova-Alessandria-Novara appariva dunque irrinunciabile. La linea fu realizzata a tronchi in tempi diversi tra il 1850 e il 3 luglio 1854, quando giunse a Novara il primo convoglio su cui viaggiava Cavour stesso; su questa si innestò poi il tratto Novara-Arona, inaugurato già nel giugno del 1855. La costruzione del tronco Torino-Novara, di cui si prevedeva già l'estensione fino a Milano, rappresentò un'altra tappa cruciale nella definizione dell'intero piano infrastrutturale piemontese. Da un lato la cosiddetta linea di congiunzione apriva il Piemonte all'altra regione più progredita della penisola e all'area danubiana e balcanica; dall'altro il legame era enfatizzato sul piano simbolico: il treno avrebbe solcato quotidianamente il Ticino, l'antico confine tra il regno sardo e l'impero asburgico, il nemico di sempre. Vinte le resistenze del governo austriaco, il 19 giugno 1856, anche grazie all'intervento diretto dell'imperatore d'Austria, poté finalmente sottoscrivere a Vienna la convenzione tra regno sardo e impero asburgico e il tratto Novara-Milano di lì a qualche anno sarebbe stato compiuto.

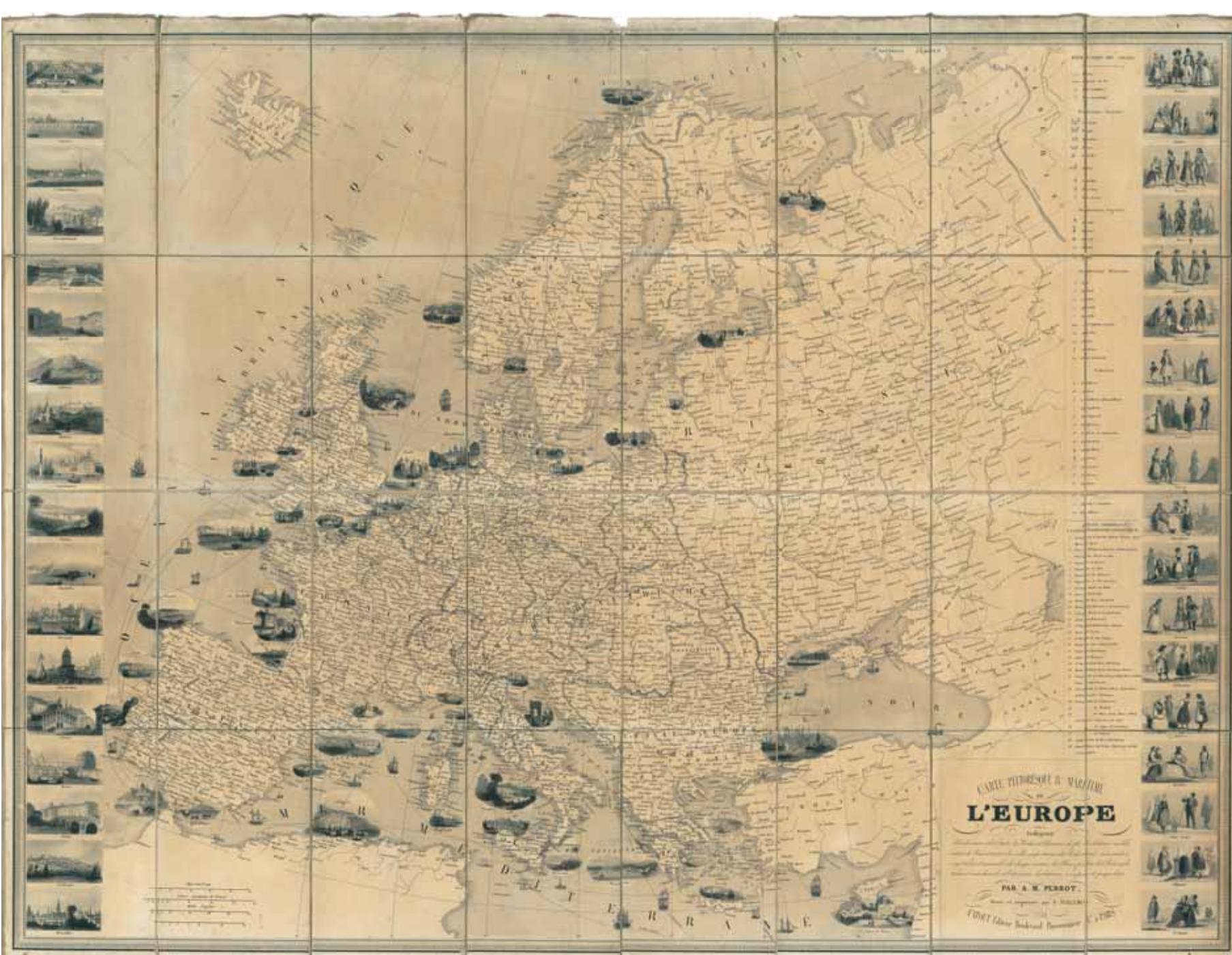
Accanto all'impatto economico e al ruolo trainante che la ferrovia avrebbe impresso all'economia, si profilava da subito l'importanza politica di una rete ferroviaria diffusa in tutta la penisola ai fini della preparazione del moto unitario, legata cioè al processo stesso di unificazione e alla costruzione e amalgama di un'esperienza identitaria collettiva e nazionale⁴². Nel celebre scritto uscito a commento dell'opera di Petitti, il pensiero di Cavour fu come sempre adamantino: «Quando la rete delle strade ferrate sarà completa, l'Italia usufruirà di un considerevole commercio di transito. Le linee che uniranno i porti di Genova, Livorno, Napoli con quelli di Trieste, Venezia, Ancona e della costa orientale del regno di Napoli, convoglieranno attraverso l'Italia un grande movimento di mercanzie e di viaggiatori, su e giù dal Mediterraneo all'Adriatico. Di più, se le Alpi saranno traforate – come si ha motivo di credere – fra Torino e Chambéry, fra il lago Maggiore e il lago di Costanza, fra Trieste e Vienna, i porti dell'Italia saranno in grado di spartire, con quelli dell'Oceano e del mare del Nord, il rifornimento all'Europa centrale di derrate esotiche. Infine se le linee napoletane giungeranno fino all'estremo limite del regno, l'Italia sarà chiamata a nuovi e alti destini commerciali. La sua posizione nel centro del Mediterraneo (quasi un immenso promontorio destinato a unire l'Europa all'Africa) la renderà incontestabilmente – quando il vapore la traverserà in tutta la sua lunghezza – la via più corta e più comoda da Oriente a Occidente. [...] L'Italia fornirà ugualmente la strada più breve per andare dall'Inghilterra alle Indie e in Cina: il che sarà un'altra abbondante fonte di nuovi profitti. Dopo tutto ciò che abbiamo detto, ci pare chiaramente dimostrato che le strade ferrate aprono all'Italia una magnifica prospettiva economica e debbono fornirle i mezzi per riconquistare la brillante posizione commerciale che essa ha occupato durante tutto il Medioevo»⁴³.

In tema di trasporti è indubbia l'esistenza di un binomio modernità-libertà: la dif-

⁴¹ CARLO CADORNA, *Della strada ferrata da Genova alla Svizzera ed in ispecie del tronco di essa da Novara al Lago Maggiore*, Torino: Botta, 1853.

⁴² N. NADA, *Storia del Regno di Carlo Alberto dal 1831 al 1848* cit., pp. 143-146.

⁴³ CAMILLO CAVOUR, *Le strade ferrate in Italia*, a cura di Arnaldo Salvestrini, Firenze: La Nuova Italia Editrice, 1976.



fusione della strada ferrata fu un'autentica rivoluzione economica e sociale e come tale si intrecciò anche con la rivoluzione politica in tutti gli stati preunitari⁴⁴. Come il coevo telegrafo spostava rapidamente le notizie, così la ferrovia collegava i maggiori centri e permetteva di spostare migliaia di passeggeri in poco tempo e in maniera più economica della vecchia diligenza: così era stato nel granducato di Toscana con il «volano progressista» della strada ferrata Leopolda sviluppata già negli anni quaranta. Vi erano insomma riflessi funzionali, tecnologici della modernità all'iniziativa rivoluzionaria e patriottica; come pure aveva compreso Cattaneo. Nel volgere di pochi anni questi elementi divennero per Cavour obiettivi militari contingenti in vista della guerra decisiva contro l'Austria. La Torino-Milano fu aperta all'esercizio proprio in vista della seconda guerra di indipendenza e permise di far arretrare le truppe nemiche dal Ticino al Mincio. Dopo la battaglia di Palestro, i franco-piemontesi ebbero la meglio sulla lentezza degli imperiali grazie all'impiego di rapidi trasporti sulla linea Casteggio-Alessandria-

Aristide Michel Perrot, *Carte Pittoresque & Maritime de l'Europe*, Paris: Fatout, 1844 (ASCT, Collezione cartografica, 189).

⁴⁴ Era una rivoluzione guidata pur sempre da un'élite, per cui il profondo rinnovamento del paesaggio e della tradizione subì anche una serie di veri e propri attentati alle linee e alle carrozze da parte «di pseudo-rivoluzionari "democratici", di contadini impauriti e ignoranti». LUCIO VILLARI, *Il decennio di preparazione*, in ID. (a cura di), *Il Risorgimento cit.*, vol. VI, *Garibaldi, Cavour e Vittorio Emanuele. 1851-1860*, pp. 16-17.



Corso Vittorio Emanuele II e Stazione di Porta Nuova, foto di Giancarlo Dall'Armi, 1910 circa (ASCT, Fototeca, R0310276).

Casale-Vercelli: tra filari di alberi e campi coperti di grano già rigoglioso (era la fine di maggio del 1859) sfilarono le nuove locomotive Sampierdarena da 100HP uscite dai cantieri liguri dell'Ansaldo. Questo, che portò alla vittoria di Magenta, fu il primo trasporto strategico nella storia delle ferrovie. E i treni furono pure tristemente adoperati per trasportare i feriti più gravi dopo la mattanza di Solferino e San Martino⁴⁵.

Come la strada ferrata fu uno dei maggiori elementi di cesura col passato e di progresso nelle società e nelle economie dell'Ottocento, così l'inserimento delle stazioni ferroviarie nel cuore delle città fu elemento dirompente, catalizzatore di interessi politici e imprenditoriali, in un intreccio di piani amministrativi, urbanistici, insediativi e igienico-sanitari la cui complessità è analizzata in altri contributi del presente volume. A Torino le stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa divennero veri poli monumentali, le nuove porte della città del Risorgimento⁴⁶. Realizzarle e inaugurarle fu parte di un più vasto progetto di costruzione del consenso in cui anche gli assetti urbanistici erano ripensati come fondali di una scenografia patriottica⁴⁷. Non è un caso infatti che, oltre ai monumenti sorti nelle immediate vicinanze (la statua di Pietro Paleocapa; l'obelisco del Fréjus), in guisa

⁴⁵ RAFFAELLO CAMPAGNARI, *Viaggio sulle rotaie la vittoria del 1859*, in «Voci della rotaia», II (1959), settembre, pp. 12-13.

⁴⁶ VERA COMOLI, *Dal decennio di preparazione alla città postunitaria*, in EAD., R. ROCCIA (a cura di), *Progettare la città* cit., pp. 259-263.

⁴⁷ UMBERTO LEVRA, *Fare gli italiani. Memoria e celebrazione del Risorgimento*, Torino: Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1992, pp. 41-80; VITTORIO VIDOTTO, *Fare la nazione: spazi urbani, monumenti e pedagogia politica nell'Italia liberale*, in «Dimensioni e Problemi della Ricerca storica», VI (1993), fasc. 1, pp. 91-110; BRUNO TOBIA, *Una patria per gli Italiani. Spazi, itinerari, monumenti nell'Italia unita (1870-1900)*, Roma-Bari: Laterza, 1991.

di pantheon patriottici gli atri e i portici delle stazioni accogliessero lapidi e busti di quanti avevano contribuito al progresso dei trasporti del paese. A Porta Nuova, accanto alla lapide dedicata a George Stephenson, furono inaugurati i busti dello stesso Paleocapa e dell'avvocato Bartolomeo Bona, ministro anch'egli, altro artefice delle strade ferrate e del ponte ferroviario sul Po a Moncalieri⁴⁸. Giova in conclusione ricordare che viaggiare in treno continuava a essere una comodità per pochi soprattutto nei primi anni di servizio delle linee, secondo l'immagine consacrata da Ferdinando Petruccelli della Gattina dei ricchi accomodati «in un wagon» di prima⁴⁹. Tuttavia, ancor prima di divenire accessibile anche ai meno abbienti⁵⁰, il treno penetrò a fondo nell'immaginario collettivo soprattutto grazie alla locomotiva come simbolo del progresso inarrestabile: il «bello e orribile / mostro» carducciano (inno *A Satana*, 1863), divenuto ormai giocattolo in miniatura nella casa dell'Enrico di *Cuore* (1886), «divora[va] il cammino» in un'altra opera di Edmondo De Amicis, *Treno maremmano* (1888).

LA RIVOLUZIONE DEI TRASPORTI URBANI. Gli anni compresi tra la metà dell'Ottocento e il trasferimento della capitale rappresentarono un momento unico nella storia dei trasporti torinesi. Tutto sembrò concentrarsi in quel breve lasso di tempo: fu definito il nuovo *Piano d'ingrandimento della città*⁵¹; lo sviluppo delle strade ferrate pose a catena la questione della dislocazione delle stazioni entro la cerchia urbana; la città si offrì come terreno di sperimentazione dei primi servizi municipalizzati. Protagonisti di questa rivoluzione furono da un lato i tecnici, alcuni stranieri; dall'altro una classe amministrativa che vide allargarsi a macchia d'olio le proprie funzioni e aree di intervento, in bilico tra prospettive locali e aspirazioni nazionali; attenta al dibattito scientifico e sociale e sensibile verso gli esempi provenienti oltre frontiera. A partire dal periodo unitario si sarebbero definiti sempre più, aumentando in complessità, compiti, funzioni e missioni delle amministrazioni comunali italiane. In tale processo di ampliamento delle prerogative di governo del territorio, il municipio, in pieno periodo positivista, avrebbe assunto un ruolo centrale e propulsivo nell'attenzione ai bisogni dei cittadini e nell'attivazione dei servizi pubblici; il che avrebbe portato alla municipalizzazione di importanti funzioni, cioè all'assunzione diretta di funzioni fino ad allora date in concessione. A Torino i principali servizi di trasporto pubblico si sarebbero potenziati nell'ultimo ventennio dell'Ottocento con l'intervento dell'amministrazione comunale; un salto di qualità anche in termini di volume di traffico e di estensione della rete dei trasporti, strettamente legata al nuovo destino della città, avviata a diventare centro industriale e operaio una volta perduto lo *status* di capitale del regno.

I livelli di intervento si caratterizzarono per lo stretto intreccio di ideali, interessi e strategie complessive, tra uomini e forze delle istituzioni statali e delle autorità municipali, grazie anche alla nuova libertà di azione che le riforme carloalbertine

⁴⁸ La facciata della stazione di Porta Nuova lungo il corso Vittorio Emanuele II fu realizzata sul progetto di Alessandro Mazzucchetti e Carlo Ceppi tra il 1864 e il 1868. Nella volta dell'ampia biglietteria furono dipinti gli stemmi delle principali città italiane, con l'indicazione delle loro distanze in chilometri da Torino. La sala d'attesa di prima classe fu decorata da bellissimi affreschi di Enrico Gonnin.

⁴⁹ FERDINANDO PETRUCCELLI DELLA GATTINA, *I moribondi del Palazzo Carignano*, a cura di Folco Portinari, Milano: Rizzoli, 1982, p. 33. Il primo capitolo ha per titolo *Come bisogna sempre ascoltare ciò che si dice in un wagon*.

⁵⁰ A Torino il numero dei passeggeri aumentò sensibilmente quando, per agevolare le comunicazioni periodiche e allargarle anche ai meno abbienti, si ridussero i prezzi dei biglietti con l'istituzione della formula di andata e ritorno scontata, introdotta il 1° luglio del 1868.

⁵¹ VERA COMOLI MANDRACCI, *Il piano urbanistico per una capitale in progress*, in EAD., VILMA FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il Piano d'ingrandimento della capitale*, «Atti consiliari. Serie storica», Torino: Archivio Storico della Città, 1996, pp. 48-52.

consentivano e alla legge sull'autonomia delle amministrazioni locali concessa il 7 ottobre 1848. Si profilava la complessità dell'intreccio tra piano di sviluppo urbano e sistema dei trasporti, nella definizione di un equilibrio difficile tra elementi di equità e bene sociale e interessi privati, in cui entravano in gioco i temi dello sviluppo edilizio, della crescita urbana, degli insediamenti abitativi e direzionali, della mobilità. Attraverso la definizione della rete dei trasporti si configuravano inoltre temi delicati legati alla ricerca di legittimazione e consenso da parte della classe dirigente amministrativa, anche in rapporto al numero crescente di addetti e di posti di lavoro prodotti dai mezzi di trasporto; infine alla popolarità di scelte che riguardavano da vicino la quotidianità e la vita dei cittadini. Lasciata la scala territoriale è dunque tempo di addentrarsi nel cuore della città e seguire da vicino come avvenivano gli spostamenti dei suoi abitanti e di quanti vi giungevano per lavoro o per piacere.

Lungo le arterie principali scorrevano rumorosi sin dalle prime luci del mattino vari tipi di carriaggi atti a rifornire la città di merci e derrate alimentari. Accanto a essi si muovevano più silenziose le vetture private dei cittadini benestanti; generalmente in città si vedevano più numerosi i legni a due ruote, comunemente indicati col francese *cabriolets*, che potevano trasportare sino a quattro persone: tra questi si annoveravano i *boghè* (*bogaï*) coperti da un mantice o *soufflet*, i *ghigh* o cocchi, le scorrate, i balaustrini, i solitari. Le vetture potevano anche prendersi in affitto: a Torino un *boghè* coperto con cavallo costava circa sette lire al giorno⁵². All'inizio degli anni trenta così si presentava il corso del Re: «era la passeggiata prediletta nel pomeriggio della primavera e dell'estate, accalcandosi i pedestri nei due viali a loro destinati per osservare le carrozze che numerose assai portavano i fortunati loro possessori. A quel tempo non essendo ancora in uso le *cittadine*, non si vedevano che carrozze più eleganti, e se è vero che maggiore riesciva la distinzione tra chi stava in cocchio e chi invidiando rimaneva abbasso, conviene però confessare che lo spettacolo era più appagante assai»⁵³. La descrizione, redatta in un periodo ben posteriore a quello descritto e ammantata da una visione nostalgica per i tempi in cui il trambusto stradale era minore e raffinato, è curiosa non solo per i riferimenti a una distinzione sociale e cetuale nell'uso dei mezzi di trasporto urbano, ma anche per l'adozione del termine pedestre, entrato ormai nell'uso comune nel momento in cui si affermavano stabilmente i mezzi di trasporto destinati a un pubblico più ampio. Parallelamente in città proliferavano le botteghe di artigiani e le officine legate alla costruzione e manutenzione dei mezzi; tant'è vero che un'intera traversa di via Roma prendeva il nome di via dei Carrozzai.

Nell'epoca precedente lo sviluppo delle linee tranviarie si diffuse il mezzo di trasporto pubblico propriamente detto omnibus che, assieme alle diligenze, fu l'autentico precursore dell'autobus moderno. Il termine omnibus comparve la prima volta già nel *Regolamento* del 1835. Le prime due linee di omnibus pubblico, gestite da Giovanni Rissone, entrarono invece in attività nel 1845, una dalla Dora al quartiere borgo Nuovo, l'altra dal Po alla porta di Susa: quest'ultima percorse dunque per la prima volta nella storia cittadina il tratto da piazza Statuto alla Gran Madre di Dio – ultimata da appena un quindicennio – destinato a divenire uno dei principali tracciati del trasporto urbano, coperto a partire dal 1876 dalla linea B della società Belga dei tram⁵⁴. L'anno successivo le regie patenti del 21 luglio 1846 regolavano l'esercizio delle vetture omnibus; l'articolo 49 prescriveva che a ogni carrozza fossero attaccati due cavalli. Intorno al 1852 inaugurava poi

⁵² M. NICOLOSINO, *Guida del Viaggiatore in Piemonte* cit., pp. 18, 32.

⁵³ L. ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza* cit., pp. 43-44.

⁵⁴ MASSIMO MORAGLIO, *Trasporti pubblici e servizio urbano nella Torino del Novecento*, in STEFANO MUSSO (a cura di), *Il trasporto pubblico a Torino nel secolo dell'industria: Atm, Satti, Gtt*, Torino: Rosenberg & Sellier, 2007, p. 49.



il proprio servizio la Società degli omnibus per la capitale, diretta dal signor Ridoni, con sede in piazza Castello. L'omnibus era una grossa carrozza a trazione animale, in grado di portare numerose persone. Col tempo il nome omnibus avrebbe subito un'evoluzione: dopo un primo momento di incertezza linguistica, in cui omnibus indicò la semplice carrozza trainata da cavalli, il termine sarebbe stato utilizzato per indicare indifferentemente anche il mezzo di trasporto, sempre trainato da cavalli, ma su rotaie, ovvero il tram; senza scordare che l'aggettivo omnibus rimase a indicare il tipo di convoglio ferroviario non diretto o celere, ma dotato anche di terze classi. Come era stato un tempo per le vetture di posta, così gli omnibus servirono prima di tutto ad accorciare le distanze e i tempi di percorrenza fra Torino e le località limitrofe. Per Moncalieri, ad esempio, lungo la strada nazionale di Piacenza, vi erano omnibus giornalieri che partivano ogni mezz'ora da piazza Castello e anche dal centralissimo caffè Diley, nella contrada di Po, al prezzo di 40 centesimi la corsa⁵⁵. Oggi si sa che su tale tratta l'omnibus, grazie anche alla maggior comodità delle sue stazioni nel pieno centro di Torino, riuscì a sostenere la concorrenza della strada ferrata, che riusciva a garantire solo dieci partenze e arrivi al giorno al costo di 45 centesimi la terza classe, 65 la seconda e 90 la prima⁵⁶. Al Regio Parco stazionavano diversi omnibus tra cui, presso il caffè

Torino. Piazza Vittorio Emanuele, 1880 circa (ASCT, Nuove acquisizioni fotografiche, 2/25).

⁵⁵ AUGUSTO LOSSA, *Torino descritta o guida storico-amministrativa della Città di Torino indispensabile ad ogni forestiero e cittadino torinese*, Torino: Tipografia Letteraria, 1863, pp. 71-74.

⁵⁶ *Memoria del Comitato di Vanchiglia sulla stazione della ferrovia di Novara*, Torino: Tipografia economica, 1852, pp. 5-6.

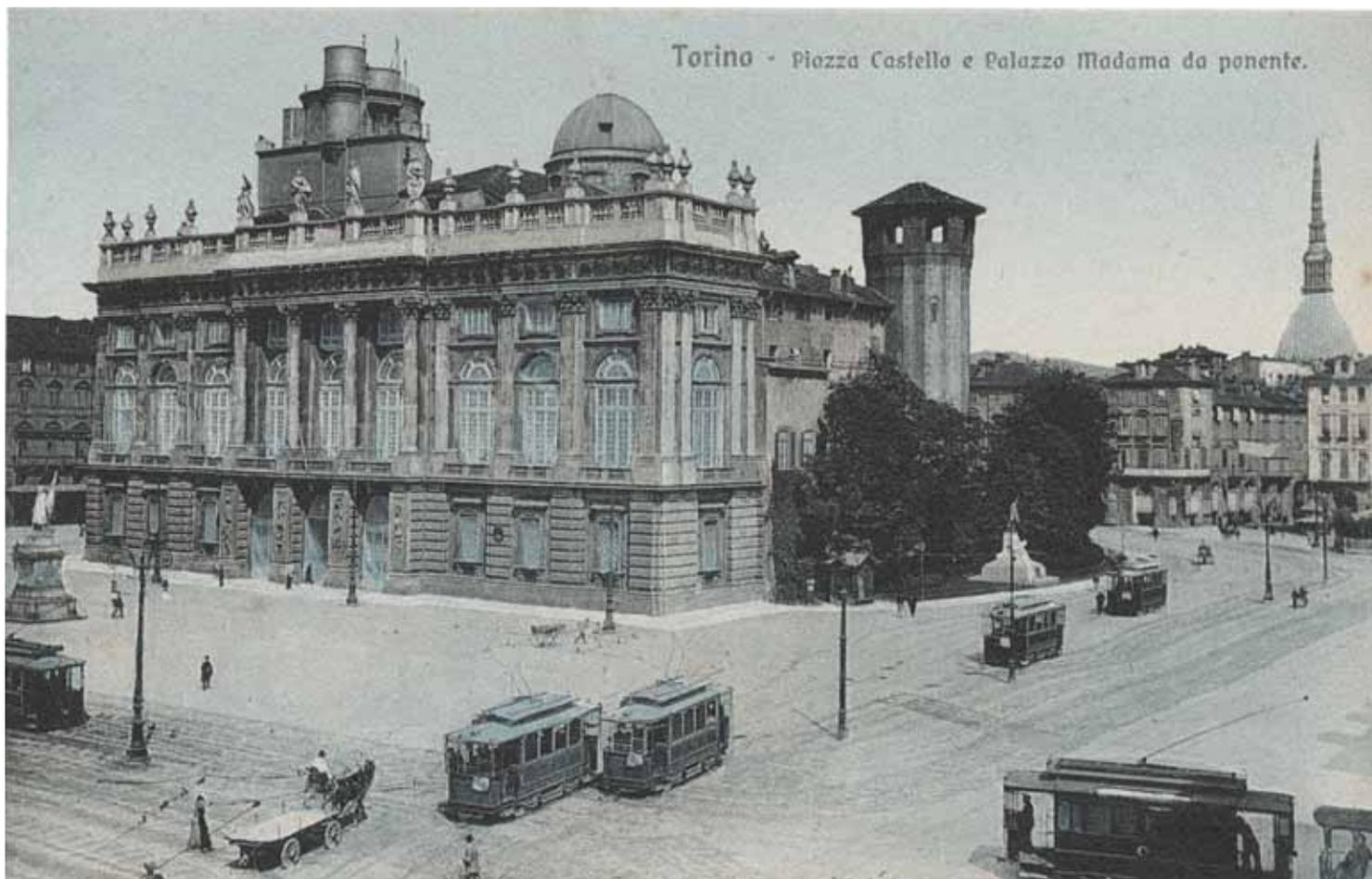
Ruffino Doragrossa, quelli diretti a Rivoli lungo lo stradale di Francia. C'erano poi omnibus con stanziamento presso il caffè Durando di piazza Emanuele Filiberto e circolava anche quello con servizio regolare da Torino a Caselle, con partenza da piazza Milano, accanto all'albergo della Rosa Bianca; quello per Rivarolo partiva dalla stessa piazza, ma stazionava davanti al caffè Milanese. Da lì pure partiva quello per San Benigno, con posti interni e posti a *coupé*, più economici; per San Maurizio c'erano diverse corse giornaliere, al prezzo di 80 centesimi. L'omnibus per Venaria Reale stazionava invece quotidianamente davanti al Palazzo di Città⁵⁷. A San Mauro, lungo la strada di Casale, arrivava due volte al giorno, partendo dal caffè di piazza San Giovanni. Come si vede le stazioni di partenza erano generalmente caffè e punti di ristoro o più comunemente alberghi noti, dove spesso, come in passato nelle stazioni di posta, alloggiavano conducenti e viaggiatori. Ogni linea doveva possedere ed esporre un *Piano di servizio* in cui venivano annotate tutte le informazioni utili riguardanti le corse. Il piano veniva autorizzato dall'ufficio di Polizia e la concessione rinnovata annualmente. Si viene così a sapere, ad esempio, che gli omnibus attivi sul percorso tra piazza Castello e la Scuola di Veterinaria sullo stradale di Nizza – e viceversa – erano in tutto quindici, partivano da via Barbaroux ogni 5 minuti dalle 8 del mattino sino alle 9 di sera, e potevano trasportare, al costo di 10 centesimi, da 12 a 24 passeggeri, a seconda del tipo di carrozza⁵⁸.

A Torino dunque era un proliferare di omnibus e alle vetture delle tratte extraurbane si aggiungevano quelle che percorrevano «di continuo le vie principali a centesimi 10 la corsa, cioè da piazza Castello ad un punto della città»⁵⁹. Il 1864 segnò un momento di svolta nella storia dei trasporti cittadini: preso atto dell'incremento degli abitanti e del conseguente aumento del volume quotidiano di traffico, l'amministrazione municipale interveniva segnalando al governo l'urgenza di concedere nuove licenze di trasporto collettivo. Così il 19 gennaio il Consiglio comunale deliberava all'unanimità di raccomandare al ministero dell'Interno la domanda inoltrata dal signor Giovanni Battista Tana per lo stabilimento a Torino di un servizio interno «con piccole vetture omnibus ad otto posti», percorrenti «quelle vie nelle quali non transita[va]no gli omnibus della capitale», quelli cioè di Ridoni, e tirate da un solo cavallo; mentre le patenti del 1846 stabilivano «dovere gli omnibus percorrenti all'interno della città essere tirati da due cavalli», motivo per cui il ministero aveva in un primo tempo negato il permesso a Tana. In realtà né le patenti del luglio 1846 né altri decreti contemplavano un voto preventivo delle amministrazioni comunali in merito a queste domande, su cui l'unico parere definitivo emanava dal governo, e il sindaco notava come la tipologia di servizio offerta da Tana non poteva «propriamente considerarsi omnibus» ma avrebbe svolto un servizio di massima utilità pubblica. Evidentemente gli amministratori locali avevano intuito che qualcosa si stava muovendo. Nelle altre grandi città, Milano e Genova, correvano omnibus a un solo cavallo; la crescita della popolazione, degli scambi, dei servizi, rendeva necessaria una maggiore flessibilità. Ottenuto parere favorevole sia dal governo sia dalle autorità locali, l'11 marzo 1864 Tana chiedeva di stabilire un esercizio di otto vetture tirate da un solo cavallo; il 14 marzo 1864 la Giunta dava parere favorevole. Una settimana più tardi Effisio Arnaud e il socio Enrico Tagliabue inoltravano al ministero un ricorso per stabilire un esercizio di sei vetture omnibus tirate da due cavalli percorrenti le principali vie e con stanziamento

⁵⁷ A. LOSSA, *Torino descritta o guida storico-amministrativa della Città di Torino* cit., pp. 71-74.

⁵⁸ ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 205, fasc. 1, documento dell'ufficio di Polizia, 31 ottobre 1873, con allegato il *Piano di Servizio* dell'esercizio di omnibus di Bartolomeo Garassino.

⁵⁹ A. LOSSA, *Torino descritta o guida storico-amministrativa della Città di Torino* cit., pp. 70-71. Accanto agli omnibus ufficiali, con regolari cadenze e orari, e prezzi fissi, sopravvivevano come un tempo le vetture dei conducenti che circolavano in alcuni giorni prestabiliti e spesso effettuavano solo servizio di trasporto merci.



mento in piazza Castello. Arnaud era molto conosciuto a Torino come uno dei più importanti concessionari di cittadine, cui il municipio aveva a suo tempo dato licenza di stazionare in piazza Castello; con la domanda egli mirava quindi a sostituire alle proprie vetture di piazza un nuovo servizio di omnibus in posizione centralissima. L'avviso dell'assessore Carlo Corsi era che la Giunta potesse «dichiarare come, trattandosi dell'impianto di un servizio che riuscirà di comodo e vantaggio alla popolazione a favore della quale moltiplica i mezzi di trasporto», il municipio l'avrebbe autorizzato volentieri, come già aveva appoggiato la domanda di Tana⁶⁰. Così, nel giro di tre mesi, piazza Castello fu letteralmente invasa dalle nuove vetture omnibus che andarono però immediatamente a confliggere con quelle preesistenti della Società anonima: «Il terreno stato concesso in piazza Castello all'impresa Tagliabue pello stanziamento de' suoi omnibus avvicinandosi di troppo quelli della Società anonima, ne avvengono per questo continue provocazioni fra i fattorini delle due società, li quali fanno temere che possano degenerare in fatti di più grave conseguenza»⁶¹. Gli omnibus dell'Arnaud si erano infatti collocati molto vicino alla tettoia e ufficio della società concorrente; la situazione era divenuta incandescente e il questore aveva ritenuto necessaria la presenza continua di guardie di pubblica sicurezza per tenere a freno fattorini e cocchieri. Insomma, pur consapevole che «il principio della concorrenza è l'anima delle moderne industrie», il direttore della Società anonima non intendeva pagare l'af-

Torino. Piazza Castello e Palazzo Madama da ponente, Torino, s.d. (ASCT, Nuove acquisizioni, cart. 710).

⁶⁰ In questo caso il ministero non frapponeva difficoltà ad assecondare la richiesta; ma tramite il questore, ritenendo «questa volta opportuna una tale formalità», chiedeva al sindaco un'espressione di voto della Giunta cittadina. ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1864, verbale del Consiglio comunale del 19 gennaio 1864, n. 11; *ibid.*, verbale della Giunta municipale, 29 gennaio 1864, n. 21 e 14 marzo 1864, n. 34; *ibid.*, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 124, fasc. 8, lettere del questore al sindaco di Torino, 26 gennaio, 11 marzo 1864.

⁶¹ *Ibid.*, lettera del sig. Ridoni al prefetto di Torino, 18 marzo 1864; lettera del questore al sindaco di Torino, 21 marzo 1864.

fitto degli uffici in piazza Castello per attirare gli altrui passeggeri. Tuttavia il successo dell'Anonima rimase incontrastato e col passare degli anni la Società si sarebbe ingrandita, acquisendo l'esercizio per le linee da piazza Castello, borgo Nuovo, borgo San Donato, ponte Mosca e piazza Gran Madre di Dio e rilevando dal concessionario Bartolomeo Garassino anche gli omnibus a due cavalli da piazza Castello alla Scuola di Veterinaria in San Salvario⁶².

Va detto che la presenza così consistente di omnibus, cui si aggiungevano le vetture cittadine, recava non pochi problemi sul piano igienico. La presenza massiccia di cavalli in città richiedeva infatti alcuni servizi indispensabili, come lo stallaggio, inseriti spesso nei contesti più centrali: basti citare il permesso concesso dalla marchesa Alfieri di Cavour all'allevatore Giacomo Musso «di tenere per comodità del pubblico un esercizio di stallaggio» in alcuni locali a piano terreno del proprio palazzo in via Alfieri, in pieno centro⁶³. Se è vero che la città ottocentesca era una città complessivamente sporca, è chiaro che la presenza di tanti cavalli da traino aumentava a dismisura i problemi derivanti dai materiali di deiezione animale, così come fetori e miasmi, alimentando i dibattiti di medici e igienisti. La crescente presenza di vetture, cittadine e omnibus modificò nel profondo la fisionomia di Torino: verso la fine degli anni sessanta, sul corso del Re, si poteva ancora ammirare un doppio filare di platani, un tempo rigogliosissimi e che ora, soprattutto nel tratto verso il parco del Valentino, cominciavano «a soffrire per mancanza d'umido alle radici» poiché erano stati eliminati i due fossati centrali «per allargare il corso delle carrozze»⁶⁴. Trainati dai cavalli, gli omnibus ingombravano sempre più le arterie cittadine. La costruzione del grande albergo della Liguria, su via Andrea Doria, sul terreno ove cominciava la salita dei giardini pubblici, sottraeva spazio importante alla circolazione e certo, notava un attento osservatore, «sarebbe stato miglior consiglio lasciar maggior spazio libero in quel sito, ove pel continuo incrociarsi degli omnibus di borgo Nuovo vi ha cotanta frequenza di veicoli e di persone»⁶⁵. Intanto altri due nuovi elementi contribuirono ad alterare significativamente l'aspetto della città. Da un lato la massiccia e crescente presenza di mezzi di trasporto lungo le strade rendeva indispensabile mettere in sicurezza i passanti. Il marciapiede diventava quindi una necessità urbanistica, separata e complementare alle strade⁶⁶. L'altro elemento riguardava la comparsa in città delle prime rotaie. La trasformazione profonda dell'assetto stradale precedette in realtà di alcuni anni l'inaugurazione ufficiale delle prime linee tranviarie: essa riguardò il rifacimento generale del selciato e l'inserimento di un primo tipo di rotaie di pietra, che avrebbero agevolato e ordinato lo scorrimento dei mezzi più pesanti, procurando minori danni alle ruote e rendendole più silenziose. In seguito alla diffusione via via più capillare di omnibus, fin dalla metà degli anni cinquanta in città si erano impiegate rotaie e telai di pietra di San Basilio e di granito proveniente da Alzo, sul lago d'Orta. Esse erano state allestite in snodi centrali, intorno agli scali ferroviari, in alcuni isolati di borgo Nuovo e Po, sullo stradale del Re, in porta Susina, in via della Consolata e in via dei Mercanti; tra il 1858 e il 1859 nelle piazze San Carlo e Castello⁶⁷. Nel corso del 1860 il comune, sentito il parere dell'Ufficio d'arte, decise di avviare un lavoro imponente, concependo un piano triennale di sistemazione a rotaie e marciapiedi delle

⁶² *Ibid.*, cart. 205, fasc. 1, documento dell'ufficio di Polizia, 31 ottobre 1873, con allegato il *Piano di Servizio* dell'esercizio di omnibus di Bartolomeo Garassino; lettera del direttore della Società anonima degli omnibus al sindaco di Torino, 19 dicembre 1874.

⁶³ *Ibid.*, lettera di Giacomo Musso, 12 luglio 1875 e lettera del cav. Angelo Vicino, procuratore della marchesa Alfieri, 13 luglio 1875.

⁶⁴ L. ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza* cit., pp. 43-44.

⁶⁵ *Ibid.*, pp. 36-38.

⁶⁶ Si vedano ad esempio i documenti relativi al collocamento di marciapiedi in Valdocco, al Valentino, alla cittadella nel corso degli anni cinquanta dell'Ottocento in ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 17, fasc. 21.

⁶⁷ *Ibid.*, cart. 6, *Elenco dei siti ove già furono impiegate ruotate fornito dall'Ufficio d'Arte*, 24 maggio 1860.

principali vie cittadine che ancora ne erano sprovviste⁶⁸. Per «intraprendere la sistemazione generale a ruotaie delle vie della città» occorre una quantità straordinaria di materiale: circa dodicimila metri cubi di pietra da suddividersi nei successivi tre o quattro anni a venire, il che aveva ovviamente suscitato numerosi appetiti⁶⁹. Molti proprietari di cave si erano fatti avanti, inoltrando al municipio un'offerta per la provvista del granito occorrente; si nominò anche una commissione per fare sopralluoghi nelle diverse zone minerarie. A spuntarla per la commessa più cospicua era stato il fornitore «scalpellino» Pietro Giani, che fin dal 1° ottobre 1859 aveva concluso un ricco contratto col municipio, aveva già sistemato a marciapiede ampie zone urbane, tra cui piazza Castello, e si impegna ora a fornire «ruotaie di pietra granitica» dalle celebri cave della Balma, nel Biellese, o dalle cave di Montorfano, Alzo o San Basilio presso Bussoleno di Susa, che erano già state sperimentate a Milano, Novara e Alessandria; chiedendo come favore personale di usare le rotaie di San Basilio – la migliore a suo dire – nella via San Dalmazzo, dove possedeva una casa e dove transitava «coi carri e grossi carettoni»⁷⁰. Tuttavia per intercessione del ministro Quintino Sella presso l'ingegner Edoardo Pecco, direttore dell'Ufficio d'arte, una commessa fu anche garantita al signor Rosazza Gatt, pure possessore di altre cave di sienite nel Biellese, presso Quittengo⁷¹. Il giorno dopo la proclamazione del regno d'Italia, l'Ufficio d'arte presentava il prospetto di spesa definitivo per la sistemazione a «ruotaie» della città: la capitale Torino si preparava ad accogliere, con il successivo sistema di rotaie in ferro, le prime linee tranviarie italiane⁷².

LE VETTURE CITTADINE. Come avveniva da secoli, in città circolavano ovviamente sia legni lussuosi per il trasporto di nobili e borghesi, sia carri per il trasporto di merci. Accanto a loro si sviluppò sempre più, al pari di quanto succedeva nel resto d'Europa, il servizio pubblico delle vetture di piazza, mezzo di trasporto elitario comparabile a quello degli odierni taxi, su cui ci si soffermerà diffusamente perché meno conosciuto di altri. Fin dal 1854 il consigliere comunale Carlo Pinchia aveva suggerito di chiamare le carrozze adibite al trasporto a pagamento di poche persone «vetture di piazza»; per maggior semplicità esse furono poi «dette volgarmente cittadine»⁷³. Le cittadine potevano essere noleggiate per una corsa, oppure per una o più ore, anche per una giornata intera. Ciascuna doveva esporre all'interno la tabella dei prezzi e riportava nella parte posteriore il proprio numero d'ordine; v'erano poi alcune cittadine particolari, a corse fisse, del costo di 60 centesimi cadauna – 30 per i ritorni – che mostravano anteriormente una placca rossa con la sovrascritta «disponibile» e di notte un fanale rosso; il loro ufficio stava in piazza Castello, di fianco al banco degli omnibus⁷⁴. Il noleggio di

⁶⁸ Le rotaie sarebbero state a binario unico; il progettato doppio binario per le centrali vie Alfieri, Ospedale e Cavour fu accantonato vista l'importanza della spesa messa a bilancio per i lavori. Per alcune tratte, come la via di Doragrossa, si riteneva opportuno rimuovere le rotaie già logore e utilizzarle in vie secondarie. *Ibid.*, Relazione dell'Ufficio d'arte alla Giunta municipale, 10 dicembre 1860; *ibid.*, verbale della Giunta municipale, 10 dicembre 1860, n. 14, § 9.

⁶⁹ *Ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 17, fasc. 11, lettera del sindaco di Torino a Pietro Giani, 5 maggio 1860. Furono anche adoperati materiali lapidei provenienti da Luserna.

⁷⁰ *Ibid.*, lettere di Pietro Giani al sindaco di Torino, 11 maggio e 24 agosto 1860; lettera di Charles Galland al sindaco di Torino, 21 aprile 1860.

⁷¹ Sella presentava all'ingegnere capo «un compatriota, il Sig. Rosazza Gatt, il quale è possessore di cave di sienite e che desidererebbe prender parte ai nuovi lavori che si fanno attorno al selciato di Torino», «pregandolo di essergli cortese di riguardi e di buoni consigli sopra quanto egli debba fare per rendersi utile». *Ibid.*, lettera di Quintino Sella all'ingegner Edoardo Pecco, 31 luglio 1860.

⁷² *Ibid.*, Prospetto di spesa per sistemazione a ruotaie di alcune vie, Ufficio d'arte, 18 marzo 1861.

⁷³ *Ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1854, verbale del Consiglio comunale, 1° giugno 1854, n. 11; 23 giugno 1855, n. 10. Si veda inoltre *ibid.*, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 57, fasc. 5.

⁷⁴ A. LOSSA, *Torino descritta o guida storico-amministrativa della Città di Torino* cit., pp. 70-71.



Torino. Piazza San Carlo. Litografia di Auguste Derooy su disegno di Nicolas-Marie-Joseph Chapuy, 1845 (ASCT, Collezione Simeom, D 305).

carrozze private si perdeva nella notte dei tempi; ma un utilizzo diffuso e riconoscibile delle vetture, «il servizio delle vetture pubbliche dette cittadine», era stato introdotto a Torino solo nel 1850. Non governato da alcuna speciale prescrizione, esso era andato aumentando progressivamente e nel 1854, essendo già considerevole il numero di vetture, fu necessario «assoggettarle a un regolamento onde far cessare molte lagnanze inoltrate al municipio»⁷⁵. Dal momento che dagli uffici di polizia si faceva notare che «il servizio delle vetture cittadine prende[va] ogni giorno maggior sviluppo e [venivano] sporte ripetute lagnanze sulle pretese dei concessionarij e cocchieri, specialmente riguardo ai prezzi troppo elevati che vengono stabiliti a capriccio dei medesimi»⁷⁶, l'autorità municipale decise di stabilire da un lato un piano tariffario uniforme, fissando un tetto massimo dei prezzi, dall'altro una serie di norme puntuali per ovviare a una pletora di comportamenti scorretti e anche al timore che concessionari e conducenti favorissero in qualche modo il contrabbando di generi soggetti a dazio o a diritti gabellari. Fu così istituita una commissione *ad hoc* per varare un *Regolamento pel servizio delle vetture dette cittadine nella Città di Torino*. Se si seguono i diversi interventi del dibattito politico è facile individuare i due principali partiti emersi in Consiglio comunale, divisi tra quanti caldeggiavano la libera concorrenza a favore del maggiore interesse dei cittadini (senza comunque eccedere un *maximum* di tariffa) e coloro che intendevano regolamentare rigidamente i prezzi⁷⁷. Tra i primi si distin-

⁷⁵ ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 57, fasc. 5, Relazione della commissione incaricata di redigere un regolamento pel servizio delle vetture dette cittadine nella città di Torino, 1° dicembre 1856.

⁷⁶ *Ibid.*, Nota della Polizia municipale, 29 marzo 1854. Si vedano anche le diverse annate del *Palmaverde*, a partire dal 1854, sulle «tariffe ed avvertenze pel servizio delle vetture cittadine». *Palmaverde*, Torino: Fontana, 1854, p. 31.

⁷⁷ La documentazione in oggetto è conservata in ASCT nel fondo degli *Affari di Polizia* essendo le questioni delle

gueva Lorenzo Valerio, uomo di spicco del centro-sinistra, che arrivava persino a criticare la necessità di concedere i permessi, ritenendo sufficiente la semplice presentazione di una dichiarazione conforme alle condizioni stabilite. Tra le voci autorevoli dello schieramento avverso, Federico Sclopis era convinto che si potesse «largheggiare per quanto spetta[va] alla libera concorrenza» ma desiderava che il regolamento considerasse il servizio «come pubblico e per conseguenza soggetto alla sorveglianza dell'autorità», citando a tale proposito le soluzioni adottate all'estero, in particolare a Londra⁷⁸. In effetti il confronto locale era il riflesso della contrapposizione più generale tra fautori e detrattori delle idee liberiste e quello sulle vetture cittadine inaugurava il più ampio dibattito sulla libertà di circolazione e concorrenza che, alla fine del secolo, si sarebbe riproposto in Consiglio comunale intorno alla presenza di più concessionarie del servizio tranviario o di un gestore unico. Il 1° giugno del 1854 il Consiglio comunale di Torino approvava un primo *Regolamento* per le cittadine, chiamate ora anche *fiacres*. Per i cocchieri era previsto un libretto di circolazione *ante litteram*, contenente ogni informazione sulla vettura: su di essa dovevano essere esposti, in lingua italiana e francese, un estratto del regolamento e le tariffe previste⁷⁹. Le carrozze, a uno o due cavalli, dovevano essere tenute in ordine, dotate di un lume per la circolazione notturna ed esporre ben visibile, sia all'interno dell'abitacolo sia esternamente, il numero d'ordine. Nelle vie e piazze cittadine, specialmente nei tratti più trafficati, era fatto obbligo di condurre le vetture al piccolo trotto, mentre nei percorsi esterni alla cinta daziaria gli autisti potevano lasciare i cavalli al passo. A ogni passeggero veniva rilasciato un biglietto, contenente i dettagli della vettura: il che agevolò, come vedremo fra breve, le denunce da parte dei passeggeri.

La licenza di servizio, della durata di un anno, veniva concessa dal sindaco di Torino dietro versamento di una cauzione. La parte più delicata del *Regolamento* riguardava però il nuovo piano tariffario che, pur stabilendo un'unica tipologia di corsa semplice per città e sobborghi, aveva recepito i dettati liberistici emersi in Consiglio, lasciando facoltà a ciascuna vettura di indicare una tariffa individuale. Proprietari e conducenti vedevano ridursi considerevolmente i margini di discrezionalità e qualche mese più tardi ben 39 concessionari, impensieriti dalle nuove imposizioni tariffarie che a loro dire «contrariavano il principio della libertà delle tariffe», presentarono un memoriale-ricorso, tentando almeno di fare introdurre una distinzione tra le corse «entro i viali o al di là dei viali» della capitale. L'apposita commissione incaricata di valutarlo non accolse però nessuna delle suppliche – adducendo, tra le altre, anche la motivazione che «la città di Torino possiede molti viali che non sono periferici» – tranne la distinzione fra servizio diurno e notturno, limitando questo al tempo in cui rimanevano accesi i lampioni e avviando così alla reale spesa che incontravano i conducenti nel tenere accesi i fanali⁸⁰. Nei mesi successivi il Consiglio delegato accolse ancora altre richieste avanzate nel frattempo dalle autorità di polizia, autorizzando infine la suddivisione dei prezzi delle corse e chiamando intiere quelle sino alla cinta daziaria e semplici quelle sino ai viali di circonvallazione. Lamentele e proteste da parte di utenti e concessionari non si placarono, come si apprende dai rapporti dell'ispettorato di Polizia urbana del 1856 che mettevano bene in luce l'aleatorietà di divisioni «tra primo e secondo recinto» e l'esosità di tariffe fissate a piacimento dai cocchieri (spesso all'insaputa degli stessi concessionari), special-

cittadine legate a un tema particolare del pubblico carreggio: quello dell'appalto per la concessione del suolo pubblico.

⁷⁸ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1854, verbale del Consiglio comunale, 1° giugno 1854, n. 11, *Discussione generale sul progetto di regolamento*; *ibid.*, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 57, fasc. 5.

⁷⁹ *Regolamento e Tariffa dei prezzi per il servizio delle vetture cittadine*, Torino: Botta, 1854.

⁸⁰ ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 57, fasc. 5, Ricorso presentato al sindaco di Torino, 9 novembre 1854; Relazione della Commissione incaricata di valutare il ricorso, 9 novembre 1854.

mente nei confronti dei forestieri che non sempre conoscevano la configurazione urbana. Come faceva notare l'ispettore Broglia: «In questo servizio la reale concorrenza non può sussistere, poiché se può esercitare qualche utile influenza in piazza Castello, dove il numero delle vetture è assai considerevole, non può certamente avere quel prestigio in tante altre località in cui il numero deve essere limitato per non incagliare il pubblico passaggio [...], dove i concessionari possono stabilire prezzi elevati senza pericolo di concorrenza»⁸¹. L'esperienza di quei primi anni di applicazione del regolamento aveva dunque insegnato che il miglior sistema era quello «d'una tariffa semplice, uniforme e ben ragionata, come fu adottata nelle principali città della Francia e del Belgio anche rette da governo costituzionale». Ecco quindi che, alla fine dell'anno, il sindaco, tramite affissione di manifesti, rendeva note le decisioni del Consiglio comunale e stabiliva in via definitiva una rigida tabella tariffaria per le vetture a un cavallo circolanti entro la cinta daziaria che sarebbe entrata in vigore dal 1° gennaio del 1857: «Il sindaco, ritenuto che l'esperienza dell'attuale metodo di servizio delle vetture *Cittadine* avrebbe dimostrato non potersi conseguire dal medesimo gli utili effetti che se ne attendevano; che anzi, in conseguenza dello stesso, avrebbe avuto luogo una non ragionevole elevatezza di prezzo e sarebbonsi inoltrate molteplici e reiterate lagnanze tanto da abitanti di questa Città quanto da forestieri; considerando che, a senso del voto espresso da apposita Municipale commissione e favorevolmente accolto dal Consiglio comunale in seduta del 2 corrente mese, obvio a togliere li denunciati abusi, sarebbe il mezzo di stabilire d'ufficio una tariffa uniforme per tali veicoli»⁸². Il perimetro della linea daziaria, introdotta nel 1853, demarcava ora i costi delle corse; quella al nuovo camposanto di Torino, quantunque esterna alla cinta, s'intendeva compresa nella tariffa minore. I costi variavano tra le tariffe diurne, dalle ore 6 del mattino alla mezzanotte, e quelle notturne, dalla mezzanotte alle 6 del mattino.

Nonostante i puntuali divieti e la prescrizione di norme severe, le proteste degli utenti non diminuirono affatto, a giudicare dall'elevato numero di reclami contro proprietari e cocchieri, lagnanze dovute principalmente all'assenza di «una tariffa più semplice ed uniforme»; oppure «per la tariffa arbitraria fatta dai concessionari; per la soppressione di quella dopo la mezzanotte», dove quindi regnava il più totale arbitrio da parte dei conducenti; «sulla divisione della città in due recinti; [...] per la facilità dell'alterazione delle tariffe scritte a mano; sulla falsificazione dei numeri d'ordine delle vetture» che, soprattutto di notte, erano difficilmente visibili e non permettevano l'identificazione del mezzo. Le autorità di polizia avanzarono così proposte affinché il numero d'ordine che contrassegnava ciascun veicolo non fosse più su lastra di ferro rimovibile bensì colorato e posto sia sul retro sia sul fianco della vettura e fosse anche indicato sui vetri dei fanali, per essere ben visibile di notte; infine che i basamenti di alcuni pilastri nelle più trafficate piazze cittadine portassero ben in evidenza il contrassegno di posteggio delle vetture. Proprio in forza del loro considerevole numero, le diverse rimostranze degli utenti ottenevano spesso soddisfazione di rimborso dai cocchieri – attraverso certificati di restituzione di somme «per far atto di scusa» – evidentemente timorosi di subire controlli e revisioni delle concessioni a seguito delle reiterate proteste nei loro confronti⁸³. Eppure qualche anno più tardi il miglioramento del servizio delle cittadine tornò a impensierire gli amministratori torinesi; nel

⁸¹ Si veda anche ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 57, fasc. 5, deliberazione del Consiglio delegato, 5 maggio 1855, n. 35; Rapporti dell'ispettore di Polizia urbana, 5 luglio e 3 novembre 1856.

⁸² *Ibid.*, Manifesto del sindaco di Torino, 14 dicembre 1856. Le nuove tariffe erano così fissate: per ciascuna corsa, lire 1 dalle ore 6 del mattino alla mezzanotte; 1,50 dalla mezzanotte alle ore 6 del mattino. Per la prima ora si dovevano calcolare lire 1,50 (2,50 di notte) e per ciascuna mezz'ora successiva 1,75 (1,50 di notte).

⁸³ *Ibid.*, cart. 57, fasc. 5, rapporti dell'ufficiale di Polizia Broglia al sindaco di Torino, 12 ottobre 1855 e 3 novembre 1856.



novembre del 1862 l'assessore Corsi presentava alla Giunta un nuovo progetto di regolamento che una commissione, formata tra gli altri da Felice Rignon, Lorenzo Ceppi e Desiderato Chiaves, avrebbe dovuto prendere in esame⁸⁴. Dal documento emergevano forti preoccupazioni sull'aumento incontrollato delle vetture e sugli spazi urbani da loro occupati a fronte di costi di licenza troppo bassi. Si ripresentava una questione emersa per la prima volta già nel 1851, sull'opportunità «di sottoporre al pagamento di un conveniente fitto i proprietari degli omnibus e delle vetture pubbliche», per cui si era stabilito che i primi pagassero 80 lire all'anno se circolanti nella capitale, 20 se diretti nei comuni limitrofi. Il tema scottante della tassa di occupazione di suolo pubblico portava inoltre con sé l'altro dell'esclusività o meno delle licenze, in base a cui, per esempio, anni prima si era rifiutata al concessionario Verrina la somma inaudita di 1000 lire per un quadrato in piazza Castello in cui stazionare alcune vetture per la ragione che, alimentando «una specie di monopolio», si sarebbe esclusa «la concorrenza a danno del pubblico»⁸⁵. Ora, alla fine del 1862, le vetture circolanti ammontavano a ben 371,

Torino. Piazza S. Carlo. Disegno a china e acquerello di Marco Nicolosino, 1827 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 309).

⁸⁴ CITTÀ DI TORINO, *Riordinamento del servizio delle vetture di piazza o cittadine*, Relazione della Commissione e Progetto di regolamento, ASCT, *Affari Polizia*, cart. 124, fasc. 7.

⁸⁵ ASCT, *Affari Economato*, cart. 17, fasc. 29, Designazione della tassa da imporsi ai proprietari degli omnibus extra ed intra della città; deliberazioni del Consiglio delegato, 29 marzo 1851, n. 25 e 3 novembre 1852, n. 102.

*Modulo di Tariffe
per la Vettura cittadina. N.º*

NATURA DEL SERVIZIO	PREZZI
Per una sola persona in piazza o in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1
Per una sola persona in via pubblica...	1

Osservazioni

(*) Per il servizio di piazza o in via pubblica...

(*) Per il servizio di piazza o in via pubblica...

(**) Per il servizio di piazza o in via pubblica...

Modulo di tariffa per la vettura cittadina, [1854] (ASCT, Affari Polizia, cart. 57, fasc. 5).

di cui un decimo circa si era aggiunto nel corso dell'ultimo anno; ognuna di esse doveva corrispondere 10 lire annue al municipio. Si calcolava inoltre che «per ogni cittadina [fossero] necessari non meno di dieci metri quadrati per conveniente stanziamento, tenuto calcolo del muoversi dei cavalli e della necessità di non troppo stringere le vetture a danno della circolazione»⁸⁶. A fronte dunque dell'occupazione di 3710 metri quadrati di suolo pubblico l'erario comunale incassava appena 3710 lire; ben poche se paragonate dalla commissione – sensibile al confronto con altre città europee simili per dimensioni a Torino – al bilancio di Bruxelles, dove 365 vetture fornivano un gettito equivalente a 55.000 lire. Se la questione più impellente era il ritocco delle licenze, non meno importante era la fila di successione nelle carrozze – la cosiddetta *queue* – in uso in tutte le città del nord Europa, tanto utile e comoda per i cittadini ma ben difficile da stabilirsi nei crocevia più congestionati, come appunto piazza Castello, dove stanziano concessionari diversi. Ecco perché nell'ipotizzare un efficace sistema di appalti il Consiglio comunale evocava «lo spirito di associazione» e la formazione di «compagnie» cui appaltare diritti di posizione per un numero variabile di carrozze (da 1 a 31 cittadine), profilando così la nascita delle future cooperative. Tra la fine del 1862 e l'inizio del 1864 il Consiglio comunale discuteva un nuovo regolamento per le vetture di piazza, poi approvato con decreto reale del 12 giugno 1864. La Giunta municipale, preso atto del nuovo codice, stabiliva che le stazioni fossero divise in lotti; a seconda dell'importanza del sito, la tassa di occupazione di suolo pubblico poteva variare tra 10 e 75 centesimi al giorno per ogni vettura. Le cittadine avrebbero preso posto «l'una dietro l'altra nell'ordine del loro arrivo» e sarebbero avanzate «a misura che quelle precedenti lascia[va]no sgombrare il sito»: rimaneva così stabilita la fila di successione. Ai concessionari che già vantavano un posto in piazza, veniva garantito lo stanziamento a patto di pagare la tassa più alta di 75 centesimi.

Nell'attuare la revisione e i costi dei permessi si affrontò inoltre la posizione degli «omnibus per servizio interno della città». Anche in questo caso si trattava di occupazione di suolo pubblico; però, «quanto agli omnibus, sia per la tenuità estrema del prezzo accessibile alle classi meno agiate della popolazione, e la difficoltà di far nascere una concorrenza vantaggiosa al pubblico», si decise di mantenere provvisoriamente alla società gerente il sito occupato in piazza Castello, elevandone comunque l'annuo diritto da 100 a 1500 lire⁸⁷. Una parte rilevante delle nuove normative prendeva spunto dalle lagnanze e recriminazioni quotidiane e suggeriva mezzi per castigare gli abusi e comminare severe sanzioni ai recidivi e ai colpevoli di gravi infrazioni: una necessità di inasprire le pene, come si intuisce dai documenti d'archivio, alimentata dalla crescita insostenibile di irregolarità nei primi nove mesi di quell'anno. L'introduzione dei nuovi regolamenti ebbe così tra i primi effetti la comparsa delle multe. I verbali di contravvenzione più comuni punivano le vetture non in regola o quelle rinvenute a sostare in un posto diverso da quello indicato dal permesso; spesso si comminavano pene a cocchieri minori di diciotto anni⁸⁸. Molte altre si riferivano invece a lamentele specifiche presentate dai cittadini: una fonte di ricerca per lo storico utile a disegnare un profilo dell'utenza, anche se parziale; è chiaro infatti che non tutti i passeggeri aggirati intendevano ricorso. Tra le categorie più rappresentate nei resoconti di polizia erano militari, regi impiegati, avvocati, medici e professionisti in genere, signore con bambini, professori. Si trattava spesso di

⁸⁶ CITTÀ DI TORINO, *Riordinamento del servizio cit.*, pp. 3-4.

⁸⁷ *Ibid.*, pp. 7-8; CITTÀ DI TORINO, *Regolamento sulle vetture di piazza o cittadine approvato con Decreto reale del 12 giugno 1864 e Manifesto relativo della Giunta municipale, del 25 dicembre 1864*, Torino: Botta, s.d.

⁸⁸ ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 124, fasc. 8, Rapporto del delegato di Polizia sezione Monviso, 27 dicembre 1863; Verbale di contravvenzione n. 3422 a carico di F. Barberis, 21 giugno 1855.

denunce per soprusi e aggressioni anche fisiche, in altri casi di intimidazioni e prepotenze, in cui gli autisti sembrano offrire il peggio di sé. Nella denuncia presentata ai carabinieri dal capitano Salaris, per esempio, un carrozziere si era preso a «pugni con un altro suo compagno per aver la preferenza» per condurre il cliente; il militare aveva quindi pattuito la stessa somma con un terzo «giovinetto carrozziere» il quale però, «non tenendo ai patti stabiliti, con la massima prepotenza [gli aveva impedito] con viva forza l'ingresso» in casa⁸⁹. A sfogliare i verbali di polizia si scorge un'utenza nient'affatto propensa a subire passivamente quelle che venivano ritenute gravi ingiustizie. Per esempio il senatore Carlo Cadorna aveva una prima volta denunciato il cocchiere della cittadina numero 187 – poi sospeso per quindici giorni dal servizio – che, «facendo molto chiasso», aveva preteso più del dovuto per portarlo sino a casa, nonostante i 25 centesimi di mancia. Qualche mese più tardi, sempre «nell'interesse del servizio del pubblico», lo stesso Cadorna si era lamentato del cocchiere della 229, reo di voler essere pagato per una semplice corsa dalla stazione di Porta Susa alla casa del postulante con la somma equivalente del servizio di un'ora e «col pretesto che non era corso al piccolo trotto»; a tale richiesta il senatore non aveva aderito «perché si trattava di corsa semplice prima della mezzanotte, perché non vi [erano] due tariffe pel trotto più o meno celere e perché a ogni modo la vettura era trascinata da cavallo incapace di camminare altrimenti che a trotto piccolissimo»⁹⁰. Anche il deputato Paolo Ercole, in compagnia di due distinte persone, era incappato in una spiacevole situazione: nel tragitto verso via della Rocca si era fermato per una consumazione veloce al caffè Alfieri; ma, rimontato in vettura «il cavallo si fermò più fiato lungo la via e non volle più muoversi». Costretti a scendere, i passeggeri avevano creduto di dover corrispondere al cocchiere solo un franco, per non essere stati serviti a dovere, ma l'autista pretese di più. L'Ercole non si sarebbe rivolto alla questura se il conducente «non avesse proferte alcune insolenze a lui e compagni, e detto loro: che il suo cavallo aveva più giudizio d'essi»⁹¹. Un'altra volta un cocchiere era stato sospeso per un mese dal servizio poiché, protestando di avere il cavallo stanco, non aveva inteso proseguire una corsa; e alle rimostranze del cliente aveva risposto «cagionandogli due leggere contusioni al collo»⁹². Ancora, il dispettoso autista Caretto, rifiutatosi di servire due gentiluomini «per un'ora al passeggio» ma solo a corsa, per poter lavorare di più, fu trascinato seduto stante in questura e obbligato a servire i clienti; «ciò che fece sembianza d'eseguire. Se non che giunto colli suddetti nella via Thesauro li fece discendere facendo loro credere che doveva cangiare il cavallo, ma invece appena smontati, egli frustò il cavallo e se la svignò»⁹³. Non mancavano poi gli arresti per conducenti sorpresi ubriachi alla guida, né vicende che per la loro singolarità finivano sulla cronaca cittadina⁹⁴. Molto spesso le sospensioni dal servizio non riguardavano solo il conducente ma anche la vettura incriminata; in tal caso le carrozze sequestrate per tempi medi dai quindici ai trenta giorni venivano depositate nel magazzino delle fontane di Santa Barbara, di proprietà del municipio.



Verbale di contravvenzione a carico del signor Gioanni Ferrero, 1856 (ASCT, *Affari Polizia*, cart. 57, fasc. 5).

⁸⁹ *Ibid.*, denuncia presentata dal capitano Felice Salaris all'ispettore Broglia, 11 settembre 1856.

⁹⁰ *Ibid.*, lettere di Carlo Cadorna al questore di Torino, 3 marzo e 26 luglio 1864; lettera del questore al sindaco di Torino, 4 marzo 1864.

⁹¹ *Ibid.*, lettera del questore al sindaco di Torino, 17 giugno 1864.

⁹² *Ibid.*, lettera del questore al sindaco di Torino, 13 giugno 1864.

⁹³ Non potendo «tollerare una simile sconcezza» il questore lo punì con 15 giorni di sospensione. *Ibid.*, lettera del questore al sindaco di Torino, 13 giugno 1864.

⁹⁴ *Ibid.*, lettere del questore al sindaco di Torino, 12 maggio e 23 giugno 1864; «L'Opinione», 19 giugno 1864.

DALL'OMNIBUS AL TRAMWAY. Insieme alle cittadine circolavano per Torino altre vetture, generalmente di dimensioni maggiori, anche se trainate da un solo cavallo, indicate il più delle volte con il termine di vetture omnibus, oppure solo omnibus, che, garantendo un servizio comparabile ai *collettivi* moderni, percorrevano abitualmente un tragitto fisso tra due punti della città. La categoria più diffusa era quella delle vetture di servizio agli alberghi e locande cittadine, adatte ad accompagnare i clienti fino alle stazioni ferroviarie e ai luoghi di pubblico interesse, chiamate quindi ufficialmente «omnibus ad uso albergo». Dato il crescente numero di questi mezzi, l'amministrazione pubblica intervenne per regolarne uso e permessi che, a giudicare dalla documentazione, venivano quasi sempre accordati, obbligando però i gestori a seguire con precisione percorsi definiti. Ad esempio Luigi Provale, gestore dell'albergo Nuova York di via Bogino, chiedeva una licenza «per la circolazione dell'omnibus ad uso albergo tra il detto albergo e le stazioni ferroviarie esistenti in Torino»⁹⁵. Anche la signora Louise Raymond vedova Dargaud, «exercant l'hotel de France et de la Concorde in rue de Po 20», domandava il permesso di avere un «omnibus de six places» per far servizio dall'hotel alla stazione e viceversa⁹⁶. Altre volte erano gli stessi concessionari a rivolgersi alle autorità per conto degli albergatori: Luigi Minero, ad esempio, chiedeva il rinnovo del permesso per condurre due omnibus «per dare il servizio al proprietario dell'albergo centrale per l'interno della città, dall'albergo allo scalo ferroviario: un omnibus da un cavallo solo e uno da due, come di già tutt'ora fanno il servizio»⁹⁷. Le autorità si dimostrarono particolarmente severe nel controllo di questi mezzi, seguendo alla lettera l'applicazione dell'ultimo regolamento in materia, approvato dal Consiglio comunale il 13 gennaio 1873, evidentemente consapevoli che tale servizio, più di ogni altro, era principalmente usato da forestieri, diplomatici, giornalisti, turisti⁹⁸. La maggior parte delle contravvenzioni si riferivano infatti agli articoli 11 e 59 del *Regolamento*, riguardanti le condizioni di decoro della vettura e del cavallo⁹⁹. Multata con la sospensione del permesso d'esercizio per 30 giorni per aver tenuto la propria vettura e il cavallo «in cattivo stato di servizio», la signora Anna Zane – sempre per citare un esempio – sporgeva reclamo, sostenendo che non si era proceduto previamente alla visita prescritta e supplicava che venisse fatta correttamente, «affidandola a periti come veterinari pel cavallo e fabbricanti di carrozze per la vettura»¹⁰⁰. Il fondo documentario *Affari di Polizia* dell'Archivio Storico della Città contiene decine e decine di richieste di permessi per omnibus e vetture cittadine; molte sono anche le domande inoltrate da concessionari di vetture a nolo che potevano essere affittate per un'intera giornata, spesso da gruppi numerosi. Questo particolare utilizzo delle vetture omnibus conservò per tutto l'Ottocento la caratteristica di mezzo pubblico gestito da privati per trasportare un cospicuo numero di persone con la possibilità di essere chiamato e prenotato *ad hoc*, specialmente in giornate e orari diversi da quelli del servizio omnibus regolare e ordinario, come dimostrano le

⁹⁵ ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 205, fasc. 1, richiesta inoltrata da Luigi Provale al sindaco di Torino, 17 dicembre 1874.

⁹⁶ *Ibid.*, cart. 202, fasc. 6, richiesta inoltrata da Louise Raymond vedova Dargaud al sindaco di Torino, 21 dicembre 1874.

⁹⁷ *Ibid.*, richiesta inoltrata da Luigi Minero al sindaco di Torino, 28 dicembre 1874. La richiesta di un doppio omnibus non era rara per gli alberghi più importanti: così i Weller, proprietari del celebre Albergo Feder della centrale via San Francesco da Paola, chiedevano «di rinnovare il permesso pel servizio di due omnibus dal loro albergo alla stazione delle strade ferrate per l'anno 1875». *Ibid.*, cart. 205, fasc. 1, richiesta inoltrata dal sig. Weller al sindaco di Torino, 26 dicembre 1874.

⁹⁸ CITTÀ DI TORINO, *Regolamento sulle vetture di piazza o cittadine* cit.

⁹⁹ Si provvedeva a stabilire lo stato, più o meno buono, delle finimenti, degli abiti del cocchiere, dei fanali, delle ruote e naturalmente degli animali da tiro. ASCT, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 205, fasc. 1, verbale di visita della vettura di Carlo Ferrero rilasciato dalla Polizia municipale, 8 settembre 1875.

¹⁰⁰ *Ibidem*, Sospensione di permesso d'esercizio a carico di Zane Anna, 27 aprile 1875; Supplica della ricorrente Zane Anna, 30 aprile 1875.

numerose richieste inoltrate al sindaco sia dai viaggiatori, per prenotare i mezzi, sia dai concessionari. Ad esempio alcuni concessionari del servizio a noleggio chiedevano di poter trasportare tutte le domeniche, per il periodo di quattro mesi, da Torino a Moncalieri «una comitiva di dilettanti da teatro»; altro trasporto occasionale veniva chiesto l'8 settembre 1898 per le celebrazioni dell'assedio di Torino alla Madonna di Campagna; mentre alcuni membri del comitato per i festeggiamenti dei benefattori antichi dell'oratorio di San Luigi di Rivoli avevano richiesto «omnibus giardiniera», cioè vetture aperte, particolarmente capienti, «capaci di contenere oltre 60 persone», che li avrebbero condotti da Torino «fin sul posto e [li avrebbero] ripre[si] all'ora fiss[ata]»¹⁰¹.

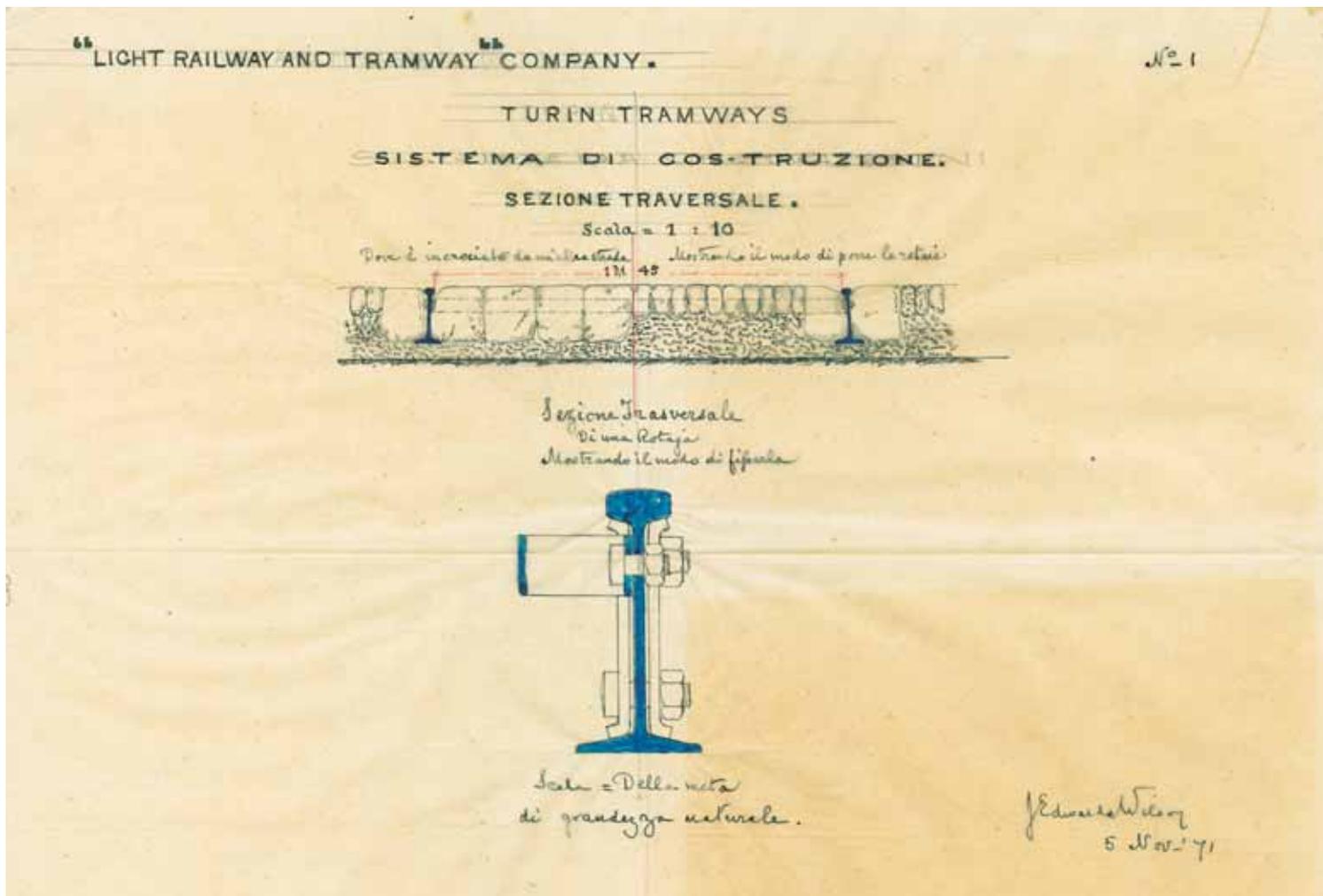
Si ricorda infine una tipologia di vetture speciali: nel 1864 Giuseppe Borgo, già provveditore di cavalli per la famiglia reale, decise di stabilire un servizio elegante di vetture a un cavallo, come già esistevano a Parigi, Vienna e in altre città d'Europa. Questo tipo particolare si sarebbe chiamato vettura «di rimessa» e non sarebbe stato contraddistinto da un numero bensì da una lettera alfabetica. Il cochiere non avrebbe indossato l'abituale uniforme della cittadina, che prevedeva tra l'altro il cappello di forma cilindrica, ma sarebbe sempre stato in livrea oppure vestito di nero con guanti e cravatta bianchi. Anche le tariffe sarebbero state speciali: per le «così dette passeggiate in piazza d'Armi, o nei Baluardi» si pagavano tre lire l'ora. Scopo della richiesta era di «fornire alla capitale d'Italia un servizio di vetture come [aveva] diritto d'avere»¹⁰². Torino però sarebbe rimasta capitale del neonato regno ancora per poco.

LA FERROVIA A CAVALLI. La crescita del capoluogo, la trasformazione del territorio a essa circostante in regione urbana, portava con sé il rafforzamento degli assi vettori lungo cui si distribuiva la crescita demografica e industriale del territorio. Il momento di svolta nella mobilità cittadina si collocò proprio negli anni a ridosso dell'Unità italiana: l'idea rivoluzionaria che aveva già riscosso ampio successo nelle maggiori città europee consisteva in un'evoluzione dell'omnibus e concepiva l'inserimento di rotaie nei percorsi cittadini su cui far scorrere più facilmente e velocemente le carrozze. Era, in altri termini, l'adozione su scala urbana del sistema ferroviario, un mezzo ibrido a trazione animale; una sorta di anello di congiunzione fra i mezzi di trasporto usati sulle strade comuni e quelli delle ferrovie ordinarie trainate da locomotive, inventato dagli americani con particolari rotaie in ferro a canale, incassate in modo da non ostacolare la circolazione degli altri veicoli e congegnate per far scorrere con economia e dinamicità i vagoni. Da questo punto di vista Torino fu un autentico laboratorio: il decennio precedente il 1872, anno di entrata in servizio della prima linea tranviaria ufficiale, fu segnato da diverse sperimentazioni, collaudi di prototipi e tentativi soprattutto da parte di società straniere che, grazie all'attività dei propri intermediari italiani, cercavano di aggiudicarsi la concessione delle licenze. Gli interessi in gioco erano altissimi, si combatteva a colpi di lettere e perorazioni incrociate dirette sia all'autorità locale per ingraziarsene i favori sia anche e soprattutto a quella centrale, cui spettava la parola finale¹⁰³. La domanda al

¹⁰¹ *Ibid.*, cart. 345, fasc. 4, richieste di permesso inoltrate al sindaco di Torino, 27 ottobre 1898; settembre 1898; 6 luglio 1898.

¹⁰² *Ibid.*, cart. 124, fasc. 8, lettera di Giuseppe Borgo al sindaco di Torino, 13 febbraio 1864.

¹⁰³ Il motivo per cui le concessioni erano decise a livello governativo centrale ha in parte una ragione storica. Le prime vetture pubbliche erano circolate sulle rotte della corrispondenza. Allora la politica postale del regno di Sardegna, per la naturale posizione intermediaria degli Stati sabaudi nelle comunicazioni tra l'Italia e l'Europa occidentale, veniva elaborata in funzione della politica estera: la regolamentazione delle vetture pubbliche faceva dunque capo alla direzione generale delle Poste e quindi al dicastero degli Esteri fino a quando, con il Regolamento



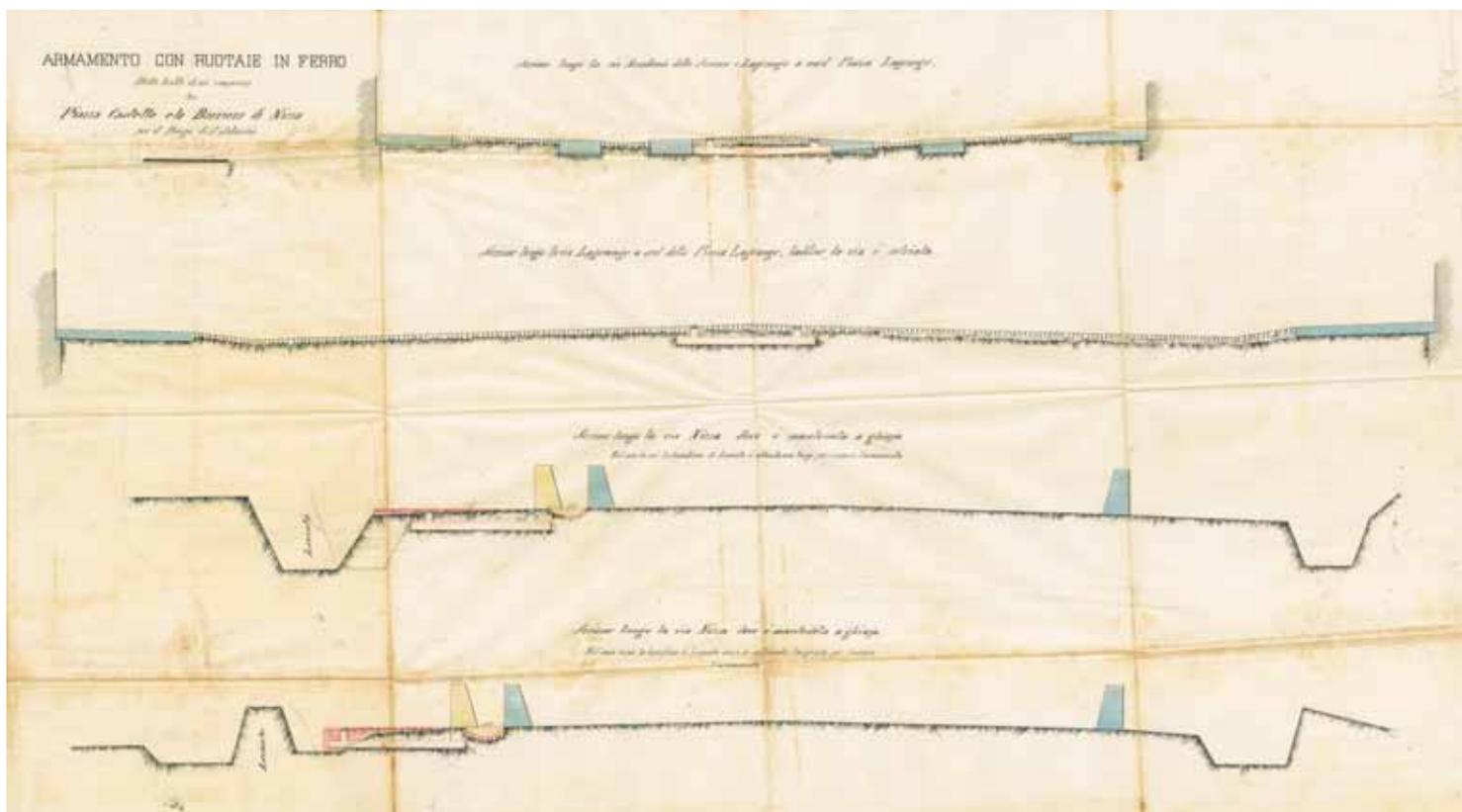
Edoardo Wilson, *Light railway and tramway Company. Turin Tramways. Sistema di costruzione*, 5 novembre 1871 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 44, fasc. 3, doc. 8.3).

municipio era infatti inoltrata «solo per la concessione dello stabilimento delle guide sul suolo comunale, ossia per l'occupazione di esso suolo»: atteneva cioè al tema dell'occupazione del suolo pubblico; poiché per quanto riguardava l'esercizio, la concessione rientrava più propriamente nelle attribuzioni dell'autorità governativa¹⁰⁴. Nello stesso torno di tempo, sulla scena urbana torinese si confrontarono i tre più celebri sistemi che dall'Europa agli Stati Uniti si contendevano il primato: il Loubat, il Luè e il perambulatore, patrocinati da società concorrenti e agguerrite. Com'era da aspettarsi la tratta su cui si disputò la gara tra quanti ambivano a introdurre anche a Torino il nuovo sistema di trasporto fu uno dei percorsi non solo più trafficati ma che offriva anche ampie garanzie di crescita, ovvero la Torino-Moncalieri, lungo la quale – come si è accennato – il servizio di omnibus continuava a reggere egregiamente la concorrenza con il tronco ferroviario inaugurato nel 1848.

Agli osservatori contemporanei era ben noto quale fosse il movimento di viaggiatori sullo stradale nazionale di Piacenza, movimento che non trovava certo piena soddisfazione nel servizio offerto dalla ferrovia e che necessitava sempre più di

allegato alle patenti del 21 luglio 1835, uno spostamento di competenze devì le domande di concessione per l'istituzione di qualunque servizio vetture pubbliche al ministero dell'Interno. Questo spiega anche perché la documentazione relativa alle Poste, consultata da Guderzo, si conservi in AST, Sezione I, *Ministero degli Esteri*. G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861* cit., pp. 170-172, 189-190.

¹⁰⁴ Fin dal 1856 l'amministrazione si era occupata, come si vede ora, del progetto formulato dagli ingegneri Valerio e Grattoni per la linea di Moncalieri. La questione dell'ammissione «di ferrovie a cavalli nell'abitato di Torino venne dal Consiglio comunale già decisa in senso affermativo in seduta 10 giugno 1856 in seguito a parere di apposita Commissione»: passò però solo grazie al voto del presidente e limitatamente alle vie più ampie, con riserva di pronunciarsi caso per caso.



fermate intermedie della linea; ragion per cui si mantenevano numerose le partenze regolari di omnibus. Il primo a misurarsi con l'impresa fu nel 1863 l'ingegner Gaetano Cappuccio [Capuccio] che, a nome della Società C. Burn & C., già concessionaria delle strade ferrate americane tra Ginevra e Carouge, e tra Ginevra e Chêne, vedeva accolta dal ministero dei Lavori pubblici la domanda «per ottenere concessione di una ferrovia a cavalli tra Torino e Moncalieri» secondo il sistema già praticato dalla società su strade svizzere e inglesi. La compagnia, senza costituire una società anonima, si assumeva tutti i costi dell'operazione, compresi «i lavori necessari per ottenere sul ponte Po tutto quell'allargamento possibile, mediante spostamento e sostituzione degli attuali parapetti in pietra con un'elegante ringhiera in metallo e corrispondenti candelabri»; chiedendo di far proseguire il servizio lungo la via di Po sino a piazza Castello. La realizzazione della ferrovia a cavalli sino a Moncalieri avrebbe segnato «un nuovo progresso nelle comunicazioni tra la città di Torino ed i suoi contorni [...] avrebbe poi il vantaggio immediato di rendere più comodo, più rapido, più regolare e più economico il trasporto degli abitanti della città verso una delle località più frequentate, vantaggio che acquista[va] ancora maggior importanza dalle attuali circostanze derivanti dal continuo aumento della popolazione». Per rendere più allettante la proposta all'amministrazione locale, la società si offriva di sostenere a proprie spese un esperimento in via Po, per un breve tratto, che avrebbe fatta «loro favorevole la pubblica opinione»¹⁰⁵. Il sistema, noto come perambulatore, consisteva di tre rotaie disposte a livello del selciato stradale, che non necessitavano di traversine e non presentavano ostacoli alla circolazione ordinaria. Il perambulatore vero e proprio era una guida montata sulla vettura che scorreva nella rotaia centrale, una piccola ruota collegata a una doppia spranga mobile attorno all'asse anteriore della vettura; sospesa a una catena fissata a una leva, era comandata dal condu-

Armamento con ruotaie in ferro della Tratta di via compresa tra Piazza Castello e la Barriera di Nizza per il Borgo di S. Salvario, [1871] (ASCT, Affari Lavori pubblici, cart. 44, fasc. 2, doc. 7.1).

¹⁰⁵ Pur di assicurarsi l'appoggio del Municipio, la società sarebbe stata disposta a svolgere il servizio anche senza rotaie in ferro, perché con il tipo di vetture utilizzate era comunque «facile percorrere le contrade». ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 9, lettere di Gaetano Cappuccio al sindaco, 8 maggio e 6 luglio 1863.

cente che sollevando o abbassando un pedale poteva mantenere il convoglio sulle rotaie o lasciarle, secondo i casi. La «somma facilità di poter sortire dalle rotaie» annullava i disagi legati all'esercizio di una via ferrata a cavalli «posta a lato e confondentesi quasi col traffico ordinario»¹⁰⁶. Le rotaie in ferro presentavano il gran vantaggio di conservare la regolarità del servizio indipendentemente dalle intemperie e di poter «condurre veicoli in qualunque punto e fare per così dire il servizio a domicilio sia in città che fuori riducendosi in definitiva questo sistema a stabilire una superficie ferrata invariabile ed indipendente dalle vicende atmosferiche sulla quale con molto minor attrito scorrono le vetture, le quali senza alcuna difficoltà sono anche capaci di percorrere qualunque altra strada ordinaria»¹⁰⁷. La società proponeva infine di impiantare in piazza Castello «due piccoli padiglioni come quelli già in uso per vendita di giornali simmetrici ai due lati del portone del Palazzo Madama», per la distribuzione dei biglietti e l'amministrazione. Il 25 maggio 1863 la Giunta municipale nominava una commissione *ad hoc* e dava il permesso alla società di compiere l'esperimento¹⁰⁸; pochi giorni dopo irrompeva nel dibattito in corso il celebre ingegnere Luè.

All'Esposizione italiana del 1861, dove era stato premiato con la medaglia d'oro, Angelo Fellino Luè aveva presentato un sistema di strade ferrate a cavalli, concepito a seguito degli studi dell'ingegner Ettore Tartara, detto greccamente ipposidira¹⁰⁹. Il principio di Luè si basava sul presupposto che la forza applicata del vapore rimaneva troppo cara e richiedeva finanziamenti imponenti per raggiungere piccole contrade e borghi scarsamente popolosi e di difficile accesso che non erano in grado di affrontarli. Come avrebbe sentenziato Mauro Macchi, relatore della commissione chiamata a esprimersi sulla costruzione ed esercizio di una strada ferrata a cavalli da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese, di cui si dirà a breve: «Si vuole introdurre finalmente anco in Italia quel più facile e più economico sistema di ferrovie a cavalli che fa da gran tempo sì lodata prova presso altre nazioni e particolarmente in Francia, in Inghilterra e nelle Americhe. Sono le ferrovie costrutte con questo sistema che, mettendo in comunicazione i più piccoli e più remoti centri dell'attività industriale e commerciale colle più grandi arterie del paese [giungono] anche là dove non potrebbe essere sospinta la troppo dispendiosa locomotiva a vapore»¹¹⁰. Tuttavia, secondo gli studi di Luè, il sistema della ferrovia a cavalli più noto, cioè il Loubat, nella pratica aveva dimostrato che le rotaie incassate, riempiendosi facilmente di fango e di sassi, necessitavano di un'assidua vigilanza per essere pulite e non assicuravano la diminuzione di attrito tanto decantata. Luè sosteneva di aver evitato tali inconvenienti, inventando e perfezionando un sistema di rotaia con sezione a T, lievemente sporgente dal piano stradale, che poteva mantenersi sempre pulita¹¹¹. Il doppio cerchione applicato alle ruote del vagone consentiva anche in questo caso, insieme alla massima aderenza, la possibilità di deviare rispetto alle rotaie e viaggiare sul selciato comune. Le ipposidire di Luè, premiate all'esposizione di Firenze, avevano riscosso l'approvazione del consiglio dei Lavori pubblici e del ministro conte Menabrea che in

¹⁰⁶ *Ibid.*, Descrizione del sistema di ferrovia a cavalli detto a tre rotaie o Perambolatore, proposto per la strada da Torino a Moncalieri.

¹⁰⁷ *Ibid.*, Copia della relazione rimessa al ministro dei Lavori pubblici in aggiunta alla dimanda di concessione per una ferrovia a cavalli tra Torino e Moncalieri, s.d., allegata a lettera del 3 giugno 1863. La distanza degli assi delle rotaie esterne era di 1,50 m; era inoltre possibile girare anche in curve aventi solo sei metri di raggio.

¹⁰⁸ Deliberazione della Giunta municipale, 25 maggio 1863, n. 61. Del progetto di ferrovia a cavalli fra Torino e Moncalieri esiste la splendida immagine di Gaetano Cappuccio, *Progetto di ferrovia a cavalli sulla strada Nazionale tra Torino e Moncalieri. Sistema a tre rotaie con perambolatore, 1863*. ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 9.

¹⁰⁹ *Sistema italiano di ferrovie a cavalli. Esposizione dell'autore agli onorevoli membri del Parlamento*, Torino: Stamperia di Compositori-Tipografi, 1863.

¹¹⁰ Camera dei deputati, Tornata del 20 aprile 1863, n. 420-A, sessione 1861-1862.

¹¹¹ Nel sistema Luè la rotaia era formata da due barre cilindriche sovrapposte e ancorata a cuscinetti di ghisa fissati su blocchi di pietra; con uno scartamento di m 1,65, i blocchi di pietra erano tenuti insieme da barre in ferro che andavano così a eludere il problema delle traverse in legno.



parlamento ne aveva approvato l'impiego con la concessione della linea da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese, su cui è d'uopo aprire una breve parentesi. Nell'agosto del 1856 si era costituita a Torino la Società anonima della strada ferrata del Canavese, che da Torino doveva raggiungere Cuornè passando per Rivarolo. Per ovviare alle troppo elevate spese di impianto e di esercizio delle strade ferrate, si ricorse alla trazione animale sino a Rivoli, usando convogli simili agli omnibus a cavalli. Fu così che sorse la prima e unica ferrovia italiana a cavalli che utilizzò il nuovo sistema Luè: circa 23 chilometri percorsi da due vetture da 60 posti¹¹². Forte del credito ricevuto dal governo per la Canavesana e dai successi ottenuti in Austria, Russia, Belgio e Francia, Luè, sperando di ottenere la preferenza «per essere italiano», aveva incoraggiato la nascita di una società per la costruzione delle linee Torino-Moncalieri, Torino-Venaria, Torino-Rivoli e Torino-Madonna del Pilone: quattro tragitti tra i più battuti che avrebbero usato le rotaie in pietra già esistenti in città¹¹³. Come le altre concorrenti, la Società generale italiana per la costruzione delle ferrovie a cavalli poneva retoricamente come primo obiettivo i vantaggi della popolazione, «animata più che dal lucro, dal desiderio di far cosa utile al paese»: il ribasso – si sottolineava «probabile» – dei prezzi e il moltiplicar-

Gaetano Cappuccio, *Progetto di ferrovia a cavalli sulla strada nazionale tra Torino e Moncalieri. Sistema a tre rotaie con perambolatore*, Torino, 6 maggio 1863 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 9, doc. 2.1).

¹¹² Il primo tratto fu aperto nel 1865 e l'intero tronco fino a Rivarolo concluso nel 1866; il tragitto complessivo veniva percorso in circa un'ora e tre quarti. A San Benigno, presso la cascina Musi, dopo circa 18 minuti di percorso, gli animali venivano sostituiti con altri più riposati e in grado di affrontare la salita. Rivarolo era poi collegata a San Giorgio, Agliè, Castellamonte, Cuornè e Pont con omnibus. La strada ferrata a cavalli centrale Canavese ebbe vita non facile; essa funzionò per vent'anni circa e poi, su progetto dell'ingegner Gozzano, fu ricostruita la linea su un tracciato a oggi invariato e nel 1885 inaugurato il servizio a vapore trainato da piccole locomotive Henschel. *Giugno 1866: nasce la Settimo-Rivarolo prima e unica ferrovia italiana a cavalli*, «Sentinella del Canavese», 6 maggio 1985.

¹¹³ Si chiedeva una deliberazione dell'amministrazione nella forma di un vero e proprio «patrocinio», affinché la Società potesse chiedere nella successiva sessione parlamentare le rispettive concessioni. ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 9, lettera dell'ingegner Angelo Luè alla Giunta municipale di Torino, 10 giugno 1863; *ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1863, verbale della Giunta municipale, 9 novembre 1863, n. 118.

si delle partenze, avrebbero favorito l'espansione dei borghi dove gli affitti erano assai più bassi che nella capitale. Tra i componenti della Società figuravano alcuni dei più bei nomi dell'imprenditoria subalpina: Bolmida, Barbaroux, Geisser, Duprè, Villa, Ceriana, Weil Weiss, la Banca Generale Svizzera di Ginevra. Dalla relazione tecnica compilata dall'ingegner Zaverio Avenati, grande protagonista delle linee tranviarie che presto avrebbero traversato i larghi viali subalpini, si sa che le ruote delle vetture Luè potevano scorrere sia su rotaie in pietra, «che a grandi linee solca[va]no la città di Torino», sia in ferro, con cui in previsione si sarebbero armate le strade esterne all'abitato. I *rails*, come venivano chiamati da Avenati, avrebbero prodotto un certo risparmio, poiché i binari potevano essere capovolti e quindi riutilizzati. Essi poi, lungo il percorso, potevano essere usati dagli altri «ruotanti ordinari» che solo dovevano spostarsi nel momento del transito degli omnibus, come la Società chiamava le vetture della ferrovia a cavalli. Le trattative in corso si arenarono sui termini della cooperazione tra municipio e soggetto privato¹¹⁴. Cos'era successo nel frattempo? Da un lato potevano essere trapelate voci che il sistema Luè con il tempo si era dimostrato molto costoso e non più efficace dei sistemi *ipposiding* francesi e americani, i tradizionali sistema di rotaie incassate o Loubat. In realtà i membri della Giunta si erano trovati di fronte a una situazione sempre più complicata, dove la scelta del sistema più appropriato non appariva così scontata.

Nel mese di giugno aveva fatto la sua comparsa un altro personaggio destinato a ricoprire un ruolo importante nella storia dei trasporti piemontesi: Severino Grattoni. Rivendicando una posizione di priorità per gli «gli studi fatti e le proposte inoltrate sin dal 1855», il 13 luglio 1863 egli presentava un nuovo progetto per una strada ferrata a cavalli da Torino a Moncalieri¹¹⁵. Esso utilizzava un terzo modello, che il francese Loubat aveva inaugurato a New York nel 1842 e quindi esportato in Europa¹¹⁶. Col sistema Loubat non solo le vetture potevano immediatamente arrestarsi o abbandonare con facilità «i regoli della ferrata a cavalli», ma il «risalto» del binario era di appena un centimetro: molto meno «di quel cordone che il ciottolato stesso forma[va] contro le ruotaje di pietra [allora] esistenti nelle vie di Torino»¹¹⁷. In uno scenario così complesso e articolato era normale che, in concomitanza con il trasferimento della capitale a Firenze, gli amministratori locali decidessero per una posizione attendista. I tempi per il primo tramway italiano erano rimandati solo di pochi anni; così come il successo ampiamente annunciato di Zaverio Avenati.

GLI ESORDI DELLE LINEE TRANVIARIE. La pagina successiva nella storia dei trasporti torinesi aveva inizio col Natale del 1868, mentre le vie interne della città erano ricoperte quasi ovunque di rotaie in granito. Subito dopo le feste l'ingegner Zaverio Avenati, dal suo studio in via Stampatori, scriveva al sindaco di Torino, intendendo «armare con rotaie in ferro secondo il sistema adottato tra Parigi e Sévres» sin dal 1853, «il tratto di via che corre tra la piazza Castello e la barriera di Nizza lunghezza la via Lagrange e via Nizza per il borgo San Salvario onde farvi correre sopra un veicolo speciale pel trasporto di passeggeri». Il nuovo tramway urbano non avrebbe recato incomodi alla circolazione delle «vetture e dei pedoni». «Le

¹¹⁴ *Ibid.*, 21 dicembre 1863, n. 8.

¹¹⁵ *Ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 11, fasc. 9, lettera di Severino Grattoni e Cesare Valerio al sindaco di Torino, 28 giugno 1863.

¹¹⁶ Esso si utilizzava in alcune vie londinesi e a Ginevra; a Parigi percorreva il tratto tra place de la Concorde a Passy e Versailles.

¹¹⁷ *Ibid.*, lettere di Severino Grattoni e Cesare Valerio al sindaco di Torino, 13 luglio 1863; di Gaetano Cappuccio al sindaco, 6 luglio 1863.



Tram a cavalli in via Nizza, 1890 circa (ASCT, Fototeca, 14A15/122).

nuove rails le quali il sottoscritto intende di applicare alla strada come da Parigi a Sèvres sono due strisce di ferro che si mettono a perfetto livello del suolo stradale. [...] L'apposizione di simili rails sulla strada ordinaria non vi produce alterazione alcuna come nessuno oserebbe dire che producano alterazione le guide di granito che a quattro righe armano il pavimento della via di Po od i pochi metri di ruotaie in detta strada da lungo tempo esistenti allo sbocco di via Bogino, che mai furono tolte per quante volte ivi siasi praticato il corso delle vetture». Ogni dieci minuti dai due capolinea sarebbe partito un omnibus capace di circa 30 viaggiatori che con dieci centesimi e in 20 minuti sarebbero stati trasportati da un capo all'altro della città. Il servizio giornaliero avrebbe avuto durata di 12 ore; secondo i calcoli di Avenati, con 4 omnibus, 144 corse tra andata e ritorno avrebbero trasportato quotidianamente oltre 5428 persone¹¹⁸! Il 7 febbraio 1870 il Consiglio comunale dava parere favorevole e accordava la concessione¹¹⁹; Avenati – che con quel voto avrebbe poi intascato nel 1871 il diritto di prelazione per cinque anni sulla facoltà di armare con rotaie in ferro altre strade all'interno della cinta daziaria – poté così aprire una pubblica sottoscrizione per attuare il progetto di un «servizio d'omnibus su regoli in ferro tra piazza Castello e la barriera di Nizza». Le vetture di Avenati non sarebbero state più larghe di due metri; cocchieri e fattorini avrebbero indossato una divisa speciale approvata dal municipio. Il prezzo del biglietto era unico, come oggi, al costo di 10 centesimi¹²⁰. Lungo la linea ci sarebbero stati degli scambi o punti di doppio binario, per consentire il transito multiplo di veicoli: in piazza Carignano, in piazzetta Lagrange, al rondò di San Salvario e all'altezza della Scuola di Veterinaria, allora in via Nizza¹²¹. Per ovviare ai problemi del traffico e della congestione – specialmente in via Lagrange dove il servizio avrebbe occupato la parte centrale tra le due coppie di rotaie in pietra – «prima di giungere ai quadriiri» l'arrivo del convoglio doveva annunciarsi «con uno squillo

¹¹⁸ *Ibid.*, cart. 39, fasc. 2, lettera 28 dicembre 1868.

¹¹⁹ *Ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1870, verbali della Giunta municipale e del Consiglio comunale, 7 febbraio 1870.

¹²⁰ *Ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 44, fasc. 2, Capitolato di concessione per un servizio d'omnibus su regoli in ferro tra piazza Castello e la barriera di Nizza, 26 aprile 1871.

¹²¹ *Ibid.*, Capitolato d'oneri e condizioni tecniche cui è subordinata la concessione per un servizio d'omnibus su regoli in ferro tra piazza Castello e la barriera daziaria di Nizza, 17 maggio 1871.



Torino. Piazza Vittorio Emanuele I, foto di Giacomo Brogi, 1880 circa (ASCT, Nuove acquisizioni fotografiche, 7A/17).

di tromba». Insieme al «tintinnio dei campanelli ad ogni passo», quel suono presto, insieme al nuovo pericolo degli scontri, divenne familiare per i torinesi, andando a incrementare gli altri rumori del traffico; anche se un'ordinanza del 13 aprile 1853 aveva pur fatto «proibizione ai vetturali, carrettieri e conducenti di scoppiettare colla frusta nel percorrere per la città e borghi»¹²².

Finalmente anche a Torino, così come già a Londra, Liverpool, Vienna, Pietroburgo, Madrid, con gli anni settanta dell'Ottocento i tramway penetrarono sin nel cuore della città. Alla fine del 1871 giungeva all'amministrazione torinese una serie di proposte provenienti soprattutto da società straniere, a dimostrazione di quanto la piazza torinese fosse in grado di attirare investimenti di capitali dai paesi più industrializzati, secondo lo schema collaudato durante l'epoca cavouriana. A settembre la Società De Bels Brounlies C. presentava la proposta di una ferrovia a cavalli sino a Moncalieri percorrendo la via di Po; un mese più tardi era la volta della Wilson Pillans e Comp. di Milano, con un progetto generico ancora da definirsi. A novembre Alfredo Edlmann de Manteiro, rappresentante The Light Railway and Tramway Company di Londra, avanzava la richiesta di armare con materiali in ferro e in pietra una «ferrovia a cavalli-tramway» sulle linee degli omnibus della Società anonima, cioè Po, borgo Nuovo, borgo San Donato e

¹²² A. LOSSA, *Torino descritta o guida storico-amministrativa della Città di Torino* cit., p. 76.

ponte Mosca. A dicembre infine la casa bancaria Erlanger e Comp. di Parigi, per mezzo del proprio rappresentante a Torino, inviava la proposta di «ferrovia Americana a cavalli», con quattro sistemi di rotaie, che avrebbe coperto un tracciato circolare davvero ampio, dall'estremità del borgo San Donato attraverso piazza Statuto e Doragrossa sino a piazza Castello; quindi lungo via Po sino a piazza Vittorio Emanuele, con facoltà di attraversare il fiume per poi dirigersi in piazza d'Armi e piegare quindi verso piazza Solferino e via Cernaia sino alla stazione per Rivoli. Le vetture della Erlanger, che proponeva anche una linea secondaria lungo via Milano, avrebbero avuto due classi, dove la tariffa più bassa corrispondeva a quella dei vecchi omnibus¹²³. Ogni società garantiva condizioni vantaggiose alla città, in termini di rendite finanziarie e cessione di proprietà delle strutture; l'Erlanger offriva anche la donazione di 5000 lire a un'opera pia o a un istituto di beneficenza. Tuttavia il municipio poneva un freno all'espansione di «qualsivoglia sistema di ferrovia a cavalli» con l'eccezione della via Lagrange «per la sua ampiezza, per essere molto meno frequentata e facilmente sussidiabile da quelle laterali nell'occasione principalmente dello sgombero della neve»¹²⁴.

Certo grazie al tramway era una «gran comodità il potersi recare dal centro della città sino alla distanza di quasi tre chilometri e mezzo con una spesa tenuissima invero». C'era poi chi, sborsando pochi centesimi, si faceva «scarrozzare per diporto, o comodamente seduti all'interno, o fumando sui terrazzini aperti ai due capi dei vagoni, occupando circa un'ora fra l'andata e il ritorno»; a loro espressamente Luigi Rocca dedicò il suo *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*. Come per tutte le innovazioni destinate a modificare la vita quotidiana degli abitanti di una città, si pose immediatamente il problema di trovare una denominazione adeguata. Come chiamare con precisione e chiarezza «queste ferrovie di nuovo conio e gli ampi carrozzoni che vi scorrono sopra?», si chiedeva lo stesso autore del citato *baedeker*. Qualcuno, volendo adottare una parola italiana, aveva battezzato le prime ippoferrovie e i secondi col termine generico di omnibus, che in verità già era stato adoperato per le altre carrozze di uso pubblico. Lo stesso Rocca si chiedeva dunque perché non adottare dalle altre lingue termini così chiari, come vagoni per «le ampie carrozze delle ferrovie» e tramway per questo nuovo mezzo: «così già la gente si abituava a chiamarli e così stava scritto sopra ai convogli»¹²⁵. Sulla questione linguistica sarebbe tornato diversi anni dopo anche Edmondo De Amicis, già autore del celebre *Una carrozza per tutti*, descrizione di Torino vista dalle quindici linee tranviarie dell'epoca, un viaggio durato dodici mesi tanti quanti i capitoli del libro. «Tranvia o tramvia?» si chiedeva il celebre autore: «Conosco una sola nuova parola italiana che in quest'ultimi anni sia stata coniata da un pubblicista, e abbia avuto una certa fortuna: ed è tramvia, che entrò nei regolamenti e nelle leggi. Ma moltissimi che scrivono tramvia, dicono parlando tranvai, e tranvai o tram si dice dalla grande maggioranza in Toscana e altrove; e anche di quelli che usano la parola ufficiale, chi la fa femminile e chi maschile, e chi pronunzia tramvia e chi tranvia, poiché il suono amv non è della lingua italiana; e non è ancor certo che a tramvia debba restar la vittoria. Dunque? Io lascerei gridare i linguisti, e farei il comodo mio, come tutti fanno, senza il loro permesso, e come s'è sempre fatto da per tutto, da che mondo è mondo e le lingue vanno da sé, come i fiumi»¹²⁶.

Al di là degli esperimenti linguistici, il 1° luglio 1871 il Consiglio comunale di



Torino, l'imbocco di via Roma da piazza San Carlo, 1910 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 1/150).

¹²³ ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 44, fasc. 3, Proposte per l'impianto di tramway in Torino.

¹²⁴ Si escludevano quindi via Milano e via del Palazzo di Città mentre si accettava l'idea della percorribilità lungo le vie Po, Cernaia, Santa Teresa e San Filippo, oltre al raccordo tra gli scali di Porta Nuova e Porta Susa. *Ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1871, verbale della Giunta municipale, 20 dicembre 1871, n. 10, § 7.

¹²⁵ L. ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza* cit., p. 5. Si veda inoltre l'uso del termine ippoferrovia nella documentazione ufficiale dell'Ufficio di Polizia.

¹²⁶ EDMONDO DE AMICIS, *L'idioma gentile*, Milano: Treves, 1905, pp. 263-264.

Torino concedeva all'ingegner Zaverio Avenati «la facoltà di collocare sul suolo pubblico un binario di guide di ferro per servizio di vetture o miniautobus a cavalli tra la piazza Castello e la barriera di Nizza». Fu così che a Torino, l'anno successivo, veniva attivata la prima tranvia a cavalli in Italia, capace di portare i passeggeri sino all'attuale piazza Carducci¹²⁷. Non fu semplice per l'impresa dell'architetto-ingegnere Avenati inserire le rotaie sia per l'irregolarità della strada sia per la presenza di tratti ancora coperti di ghiaia¹²⁸. La posa di «lungarine e traversine di legno forte» nei cantieri si protrasse infatti sino al giugno del 1871 quando, grazie alla disponibilità di squadre multiple di operai, in soli quindici giorni fu possibile il piazzamento dei lunghi «biscioni» di ferro su cui sarebbero scivolate le carrozze. Altre difficoltà sorsero nei tempi successivi: la concessione di 25 centimetri di banchina sinistra, garantita inizialmente, veniva talvolta a mancare, spesso per l'opposizione di possidenti restii a vedersi erodere lo spazio di fronte a casa o per la presenza di paracarri, con il pericolo, «dato il caso di una deviazione (possibile) dell'omnibus dai rails», di ribaltarsi «col fianco supino sulla sponda opposta»¹²⁹. Furono in effetti le stesse autorità a cercare di contenere un «maggior allargamento della sede del binario ferrato», anche per tener in vita il passaggio degli omnibus tradizionali, destinati comunque a estinguersi progressivamente nell'impossibilità di reggere la concorrenza con la velocità¹³⁰, a fronte peraltro di un diverso trattamento economico che sembrò favorire i suoi addetti rispetto ai tranvieri¹³¹. L'antagonismo con la Società anonima degli omnibus era stato paventato da più parti e in Consiglio comunale Ceppi aveva rilevato la «concorrenza dannosa agli omnibus dello stradale di Nizza, che fa[ceva]no un lodevole servizio» e lo avrebbero potuto raddoppiare in caso di bisogno»¹³². I tramway andavano infatti a sovrapporsi ai mezzi già circolanti, sia per quanto riguarda gli itinerari cittadini, sia per quanto riguarda le aree di sosta, le fermate e i capolinea. Piazza Castello, ancora un volta prescelta come stazione principale, divenne un luogo altamente congestionato. Così pure poteva dirsi per via Lagrange, una delle più trafficate della città, «l'arteria principale delle partenze per la ferrovia», solcata da ogni tipo di mezzo diretto allo scalo di Porta Nuova¹³³. Così in piazza Castello «molti e molti, a dir vero, preferirebbero un posto alquanto più comodo per trattenersi aspettando il momento della partenza, o scendendo all'arrivo, senza essere esposti alla pioggia, co' piedi nella fanghiglia, balestrati dal vento o dardeggiati dal sole [...] e se non è mezzo a sperarsi di riescire ad avere nemmeno col tempo una stazione coperta, credo però che tra non molto sarà fatta ragione al desiderio di molti col destinare uno dei *Baracconi* più vicini, a uso di ufficio e di punto di riunione, con apposita tettoia, come già si vede per gli *Omnibus* che fanno il servizio di città». Le vetture transitavano quindi in piazza Carignano, via Accademia delle Scienze e, oltrepassata la piazzetta Lagrange, passavano sotto

¹²⁷ La bibliografia sulla storia dei tram di Torino vanta diversi testi corredati da splendidi apparati iconografici. Il primo, FRANCESCO OGLIARI, *Scintille fra i monti*, fu edito in proprio a Milano dall'autore nel 1968, corredato dal tracciato dei percorsi originali delle linee. Tra gli altri vanno poi citati PIERO LACCHIA, *I tram di Torino*, Torino: Bottega d'Erasmus, 1979, con tavole a colori disegnate dall'autore, testimone oculare dei convogli della Belga; il volume apparso per gli ottant'anni dell'azienda di trasporti torinese ed edito dalla stessa ATM, *I trasporti torinesi fra tradizione e innovazione*, Torino: ATM, 2007; e ancora, sempre arricchito da disegni e fotografie, ANTONIO ACCATTATIS, *Linee tranviarie a Torino. L'evoluzione della rete tranviaria cittadina dalla Sbt al Gtt*, Firenze: Phasar, 2007; MARIO BOCCA, MARIO GOVERNATO, *Tranvie intercomunali di Torino nelle immagini d'epoca, 1880-1950*, Torino: Artema edizioni del Capricorno, 1999.

¹²⁸ Si veda la sezione trasversale dell'*Armamento con ruotaie in ferro della tratta di via compresa tra piazza Castello e la barriera di Nizza*. ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 44, fasc. 2.

¹²⁹ *Ibid.*, lettere del presidente del comitato per il servizio d'omnibus Noli, 20 giugno e 29 settembre 1871.

¹³⁰ *Ibid.*, lettera del civico Ufficio d'Arte al sindaco di Torino, 3 ottobre 1871.

¹³¹ Il personale delle linee tranviarie lamentava non solo la bassa retribuzione ma anche i ritardi nei pagamenti, a differenza degli impiegati della Società Anonima degli omnibus che ricevevano la paga ogni 10 giorni. *Ibid.*, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 205, fasc. 1, lettera del personale del tranvai al sindaco di Torino, 5 marzo 1875.

¹³² *Ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1870, verbale del Consiglio comunale, 2 dicembre 1870. Il Consiglio approvava la sottoscrizione di 50 azioni.

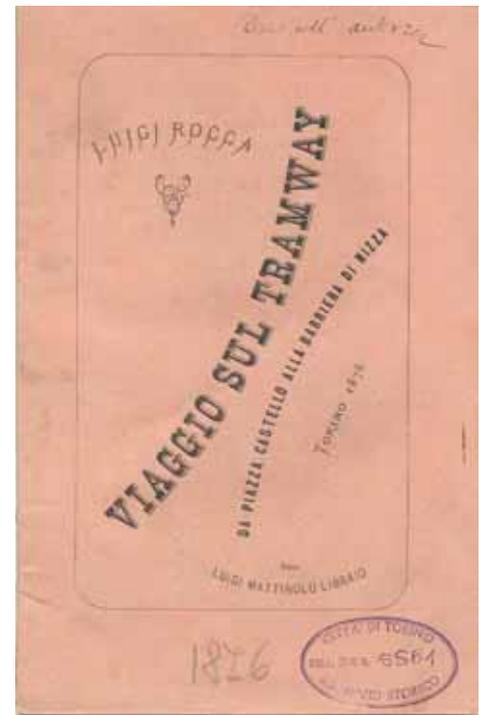
¹³³ Così il consigliere Ceppi. *Ibidem*, § 7.

l'attuale terrazzo a tre archi. Percorreano poi tutta via Nizza sino alla barriera, fiancheggiando la fabbrica di stoffe in crini e dei tappeti di sparto del Costamagna che produceva allora stoffe di svariati disegni, a prezzo contenuto, sempre più usate per i vagoni e per le carrozze. Al capolinea, attraverso orti, campi frammisti a case, dove meno cari erano gli affitti, si accostava «la non elegante tettoia destinata a ricevere gli omnibus del tramway, dove si [poteva] scendere e salire comodamente al coperto»¹³⁴.

Le rotaie ricamavano pian piano la città e i sobborghi; una rete di granito che progressivamente diventava di ferro e si estendeva nelle arterie principali ma anche nei vicoli più stretti, fino a toccare i confini esterni della città. Essa avrebbe ricoperto le strade di Torino sino ai nostri giorni, una tra le poche città italiane ad averla conservata per tutto il Novecento. Nascevano in progressione la Società generale dei tramways, costituitasi a Bruxelles, più nota come la Belga, e la società anonima torinese di tramways e ferrovie economiche, detta comunemente la Torinese, che, dopo anni di concorrenza in cui si aggiudicarono numerose concessioni, si fusero in un unico gruppo, con una direzione comune, costituendo un monopolio di fatto. Alla fine dell'Ottocento l'espansione della rete dei trasporti torinesi raggiunse il numero considerevole di 18 linee. Sui percorsi extraurbani la Torino-Rivoli entrò in funzione nel 1871, la Torino-Moncalieri-Trofarello-Poirino quattro anni più tardi; talvolta le vetture collegavano la città con località limitrofe e talvolta anche distanti parecchi chilometri, come Saluzzo e Pinerolo¹³⁵. Ormai era impossibile, sul piano della progettazione urbanistica, non tenere nel dovuto conto il ruolo e il peso dei nuovi mezzi di trasporto; e già affioravano i rimpianti di quanti lamentavano che solo vent'anni prima non si fosse prevista la portata di un processo travolgente e inarrestabile come quello che giorno dopo giorno modificava e ridisegnava il profilo viario. I cambiamenti all'interno della maglia urbana erano stati davvero repentini; eppure vi era stata un'epoca in cui l'espansione cittadina non aveva considerato il rapido incremento della circolazione. Così già negli anni settanta, nel suo *Viaggio sul tramway*, Rocca si lamentava che «quando si fece il primo ingrandimento della città, specialmente in borgo Nuovo, avendo un terreno affatto sgombro, non si [fosse] provveduto a tracciare vie molto più larghe, per cui solo si agevola meglio la circolazione»¹³⁶.

La crescita del numero di gestori di linee tranviarie e di concessioni private, allargando l'offerta, andava nel senso delle intenzioni espresse anni prima da Lorenzo Valerio in Consiglio comunale. Il salto di qualità fu impresso nel 1898 con la prima motrice elettrificata della Società anonima elettricità Alta Italia, il terzo gestore che con l'elettificazione della rete tranviaria avrebbe aumentato la velocità dei convogli e permesso un graduale abbassamento del costo del titolo di viaggio; anche se si sarebbe dovuto aspettare il 1° ottobre 1907, quando, al costo di 10 centesimi, avrebbe avuto inizio il servizio di trasporto pubblico gestito dall'ATM. La documentazione visionata, e la bibliografia sul tema, confermano infine anche per il periodo precedente e immediatamente successivo all'Unità italiana quanto assodato per la fine del secolo rispetto all'utenza dei mezzi di trasporto pubblici, e cioè che a usarli fossero prevalentemente membri del ceto medio, piccola borghesia, militari. Al di là degli elogi di De Amicis, l'uso dell'omnibus e delle prime reti tranviarie rimaneva ancora inaccessibile per le tasche dei ceti più umili e della nascente classe operaia.

Su questo scenario sufficientemente congestionato fecero la loro apparizione a Torino i primi bicli. Inizialmente chiamati *draisine* o *celeriferi*, e talvolta *rotabi-*



Luigi Rocca, *Viaggio sul Tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*, Torino: Camilla e Bertolero, 1876 (ASCT, Collezione Simeom, C 5561).

¹³⁴ L. ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza* cit., pp. 6-7, 56-60.

¹³⁵ A. ACCATTATIS, *Linee tranviarie a Torino* cit., pp. 195-198.

¹³⁶ L. ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza* cit., p. 40.

PLAN DE TURIN

avec l'indication
des
LIGNES DE TRAMWAYS

Échelle 1 : 30.000

■ Siège de la *Pro Torino*



EXPLICATION DES SIGNES des réseaux et des lignes de Tramways.

Réseau Municipal (pag. 11).

- 1. Linea Piazza Castello (1) Cavalcavia
- 2. " " " (2) Mad. di Camp.
- 3. " " " (3) Mod. di Camp.
- 4. " " " (4) Pozzo Strada
- 5. " " " (5) Monum. Crimea
- 6. " " " (6) Piazza Castello
- 7. " " " (7) Barr. di Casale
- 8. " " " (8) Borgo S. Paolo
- 9. " " " (9) Piazza Cimitero
- 10. " " " (10) Monum. Crimea
- 11. " " " (11) P^o Em^o Filiberto
- 12. " " " (12) Municipio
- 13. " " " (13) R^o Parco (in constr.)
- 14. " " " (14) Piazza Castello
- 15. " " " (15) Nuova P^o d'armi

Réseau de la Société Belga-Torinese (pag. 7).

- 1. Linea dei Viali
- 2. " " Barriera di Piacenza - Barr. Martinetto
- 3. " " Piazza S. Martino - Madonna del Pione
- 4. " " Barr. di Lanzo - Barr. di Orbassano
- 5. " " Corso Vinzaglio
- 6. " " Barr. di Nizza - Piazza Eman. Filiberto
- 7. " " Barriera di Milano - Ponte Isabella
- 8. " " Barriera di Nizza - Piazza Castello
- 9. " " Barriera di Casale - Porta Nuova
- 10. " " Corso Valentino - Piazza Eman. Filib.
- 11. " " Barr. di Casale - Osp. Amedeo Savoia
- 12. " " Osp. Umberto 1^o - Piazza Eman. Filib.
- 13. " " Valentino
- 14. " " Piazza Eman. Filiberto - Foro Boario
- 15. " " Piazza Castello - Cavour

PLACES PRINCIPALES

- | | | |
|------------------------|----------------------|-----------------------|
| 1. Piazza Castello | 7. Piazza S. Martino | 13. Piazza Cavour |
| 2. " S. Carlo | 8. " dello Statuto | 14. " Vitt. Eman. I |
| 3. " Carlo Felice | 9. " Eman. Filiberto | 15. " G. Madre di Dio |
| 4. " Vittorio Eman. II | 10. " Carlo Alberto | 16. " d'Armi Vecchia |
| 5. " Solferino | 11. " Carlo Eman. II | 17. " Nuova |
| 6. " Pietro Micca | 12. " Bodoni | 18. " Barr. di Nizza |

li, i velocipedi si diffusero in città proprio negli anni successivi all'unificazione nazionale, dopo che nel 1861 i fratelli Michaud avevano realizzato in Francia i primi modelli commerciabili. Si possono immaginare gli osservatori e i pedoni impauriti o addirittura strabiliati di fronte ai primi prototipi del nuovo mezzo di trasporto; e certo dovette trascorrere parecchio tempo prima che la sua diffusione si consolidasse, passando dai primi esemplari con un'enorme ruota anteriore sino a varcare la soglia delle caserme di fanteria, venendo adottato dai bersaglieri in un modello che negli anni si era fatto via via più basso e maneggevole. Il rapido diffondersi dei nuovi mezzi colse di sorpresa l'amministrazione comunale. Essi scorrazzavano – è il caso di dirlo – per strade già intasate di vetture i cui conducenti spesso si bloccavano, attratti dalla curiosità e dall'incertezza di manovra dei ciclisti, assai lenti a guadagnare la confidenza delle due ruote in mezzo al traffico urbano. In breve crebbe il numero di scontri e incidenti con gli altri mezzi di trasporto e soprattutto con i pedoni, ora costretti a condividere il lastricato con un nuovo mezzo silenzioso e rapido soprattutto laddove ancora non erano tutelati dai marciapiedi. Il 27 dicembre 1868, il giorno prima che Avenati trasmettesse al sindaco di Torino il suo progetto, il Consiglio comunale emanava le prime disposizioni in materia di velocipedi. Per i siti pubblici si disponeva infatti che, per prevenire qualsiasi inconveniente, soprattutto nei luoghi più affollati, l'uso dei «velocipedi a due o più ruote» fosse subordinato a una serie di condizioni. I ciclisti avrebbero dovuto tenersi al centro delle strade o a distanza non minore di un metro dai marciapiedi, ove questi esistevano; altrimenti almeno a due metri dalle case. L'uso dei rotabili era inoltre proibito sotto i portici, nelle vie più strette – minori di sei metri – nei giardini pubblici, sia all'aperto sia chiusi; e anche in alcuni specifici luoghi urbani: in piazza d'Armi, lungo corso Principe Umberto, sul controviale di corso del Re e su quello di corso Lungo Po. Le disposizioni intendevano regolare soprattutto la velocità dei nuovi mezzi: i velocipedi infatti non potevano «essere spinti nelle vie a corsa più veloce di quella di una persona a passo accelerato» e dovevano fermarsi non appena si avvicinavano a un quadrupede e la loro corsa spegnersi del tutto nelle ore di punta del passeggio. Infine dovevano essere muniti di un sonaglio e di notte di un fanale acceso con un vetro verde¹³⁷. In termini di quantità di traffico ciclistico, e di norme relative, Torino si trovò all'avanguardia rispetto alle altre città italiane. Non è un caso che da altri grandi centri urbani si affrettassero a chiedere in visione i regolamenti emanati, per trarne immediata ispirazione come – lo si è già visto – era avvenuto per gli omnibus¹³⁸. Sarebbero trascorsi solo pochi anni e nel 1876 in città sarebbe arrivata la prima «classica» italiana, la Milano-Torino, disputata in quell'edizione pionieristica da 14 concorrenti e vinta da Luigi Magretti; un quarto di secolo più tardi Cesare Lombroso, torinese d'adozione, avrebbe definito la bicicletta un pericoloso strumento generatore di delinquenza, un'invenzione perversa in grado di agevolare i furti e gli scippi, le fughe e gli alibi; potendo financo portare all'omicidio¹³⁹. In realtà le biciclette avevano semplicemente arricchito il già caotico scenario urbano, conferendo anch'esse alla trasformazione incessante dei trasporti della città i tratti della modernità e del progresso.

Plan de la ville de Turin, in Cesare Isaia, *Turin et ses environs*, Torino: Paravia, 1911 (ASCT, Collezione XIV, 1A 29/2, tav. 1).

¹³⁷ ASCT, *Atti municipali 1868, Uso dei velocipedi nei siti pubblici. Disposizioni*, parte seconda, pp. 233-234.

¹³⁸ Così il sindaco di Alessandria, «essendosi da alcuni giorni introdotto anche in questa città l'uso dei velocipedi con non poca molestia ed incomodo al libero transito dei passeggeri e delle vetture», chiedeva lumi a Torino. *Ibid.*, *Affari Ufficio Polizia*, cart. 154, fasc. 5, lettera del sindaco di Alessandria al sindaco di Torino, 20 febbraio e risposta 22 febbraio 1869; lettera del sindaco di Cuneo al sindaco di Torino, 21 aprile 1869; lettera del sindaco di Padova al sindaco di Torino, 8 luglio 1869.

¹³⁹ CESARE LOMBROSO, *Il ciclismo nel delitto*, in «Nuova Antologia», 1900, n. 86.

La navigazione interna tra utopia e progetto

di Paola Pressenda



IL PO, LA CITTÀ E GLI USI DELLE ACQUE NELL'OTTOCENTO. Se il declino dell'uso del Po come via di comunicazione ha inizio nel tratto piemontese, e torinese in particolare, sin dagli anni settanta del Settecento – a fronte di uno sfruttamento avvenuto in maniera continuativa durante l'Età medievale e moderna – è tra Otto e Novecento che dalla diminuzione dei traffici si passa all'inesorabile decadimento della navigazione interna a scopo commerciale, che soccombe definitivamente di fronte alla posizione preminente delle comunicazioni terrestri. Paradossalmente però è proprio tra Otto e Novecento che il tema della navigazione interna va assumendo una rilevanza ben più significativa di quanto l'esito indiscutibilmente negativo di ogni tentativo di promozione delle comunicazioni fluviali lascerebbe supporre. Entro tale quadro ci si è qui proposti di mettere l'accento non tanto sulle modalità attraverso cui si compì il progressivo abbandono del fiume come arteria di trasporto di merci, quanto piuttosto di indagare i nessi tra la pianificazione della città nel tratto percorso dal Po e le scelte effettuate dall'amministrazione comunale in merito alle destinazioni d'uso di quest'ultimo, mettendo così in luce il processo attraverso cui la città di Torino da apparentemente disinteressata all'uso del fiume come via di comunicazione venne ad assumere un ruolo di avanguardia, non solo a livello locale, nel promuovere la navigazione fluviale come mezzo di trasporto. A tale scopo destinò ingenti investimenti per progetti che, se concretati in un'ipotesi assai meno utopica di quanto possa apparire oggi in ottiche e logiche contemporanee, avrebbero impresso a Torino e alla regione caratteri del tutto differenti.

A Torino, durante il secolo della sua grande espansione, nella progettazione delle sponde del Po, dei suoi punti di attraversamento, delle concessioni al suo utilizzo, si è sempre considerata l'ipotesi della sua navigabilità: un'intenzione che non si è mai concretizzata, ma che ha indirettamente condizionato alcune realizzazioni urbanistiche sia attraverso le scelte compiute sia attraverso quelle cui si è rinunciato e che rendono spiegabili le numerose anomalie del lungo fiume, la mancata unitarietà dell'insieme, le sue asimmetrie. Voler indagare sul tema dell'uso del fiume Po come potenziale via navigabile significa analizzare progettazioni mai realizzate a partire dall'epoca napoleonica, quando l'unità di governo instaurata per il pur breve periodo, superando le partizioni territoriali di Antico regime, rese possibile una visione d'insieme della pianificazione delle vie di comunicazione: per la prima volta si formularono progetti che rendessero il Po asse portante di un'ampia rete di navigazione in grado di collegare il mar Ligure e l'Adriatico. Tale proposito si espresse nel contesto piemontese attraverso un embrionale progetto

di Gilbert Chabrol de Volvic¹ che suggeriva la costruzione di un canale navigabile tra Savona e Alessandria, città da cui l'idrovia avrebbe raggiunto il Po attraversando il Tanaro, senza coinvolgere Torino.

A fronte di tale eventualità a scala regionale – favorita potenzialmente anche dai noti incentivi dati da Napoleone alla navigazione quali la soppressione di tutti i diritti di dogana e la libera navigazione sul Po esente da pedaggi – a scala urbana una medesima attenzione alla navigazione interna è sottesa a molti dei numerosi progetti che vengono elaborati tra il 1801 e il 1809 aventi per oggetto il riassetto formale e funzionale di Torino. Tre in particolare hanno alla base l'idea di una città nella quale la navigazione fluviale sia elemento funzionalmente indispensabile. Il primo, di Ferdinando Bonsignore, Ferdinando Boyer e Lorenzo Lombardi risale al 1802 e, nell'ottica di facilitare la navigazione del Po e svilupparne le potenzialità, prevedeva un canale perimetrale alla città come luogo di destinazione per i tre mulini sino ad allora localizzati sul fiume e un porto nei pressi della confluenza tra Po e Dora, ipotesi ripresa in alcuni progetti novecenteschi e compresa un secolo dopo nel piano regolatore del 1913. La seconda proposta è presentata, nell'ambito del medesimo concorso di idee, da Giacomo Pregliasco e prospettava un canale navigabile a perimetro della città, con acque derivate dal lago di Avigliana, lungo cui erano previsti due porti: uno presso la porta di Francia e uno presso la porta di Po. Nel terzo, il progetto urbanistico del 1809 di cui fu incaricato il Consiglio degli edili, i fiumi della città e il Po in particolare sono considerati ancora in un'ottica di servizio alla navigazione: gli architetti Claude-Joseph La Ramée Pertinchamp, Lorenzo Lombardi, Carlo Randoni, Ferdinando Bonsignore e Giuseppe Cardone suggerirono nuovamente l'idea di un «Canal navigable de Suse a Turin avec Bassin près de la Ville» cui dovevano essere raccordati «Caneaux dérivées du susdit formant enceinte à la Ville, se déchargeant dans le Po»². Implicita in tali ipotesi pianificatorie vi è l'idea napoleonica di favorire la navigazione interna superando la possibile conflittualità tra diverse destinazioni d'uso delle acque e in particolare tra usi industriali e quelli legati alla navigazione – che sin dalla seconda metà del Settecento si erano andati definendo come alternativi – attraverso l'applicazione di una rigida separazione funzionale in ragione della quale i corsi d'acqua maggiori dovevano essere destinati al traffico commerciale e i minori al servizio dell'industria³. Sebbene i progetti napoleonici fossero rimasti solo proposte sulla carta, essi avevano riservato un'attenzione programmatica all'assetto dei corsi d'acqua, e del Po in particolare, che non fu del tutto dimenticata e che anzi si impose di necessità nei decenni successivi alla caduta dell'Impero, quando l'espansione della città raggiunse i due fiumi che sino a quel momento ne avevano delimitato il perimetro urbano, a settentrione e a oriente, con una modalità che forse aveva contribuito a suggerire ripetutamente l'idea di una città circondata da un canale navigabile.

Negli anni compresi tra la Restaurazione e metà Ottocento si assiste a quella fase di espansione urbana in cui il fiume Po da spazio foraneo viene progressivamen-

¹ È del 1807 il progetto del conte Chabrol de Volvic, prefetto di Cairo Montenotte, poi ministro di Napoleone I, autore della *Statistique des provinces de Savone, d'Oneglia, d'Acqui et de partie de Mondovì, formant l'ancien département de Montenotte*, Paris: Imprimerie J. Didot aîné, 1824.

² ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.16, carta con l'indicazione sul verso «Plan de l'embellissement extérieur de la Ville dress[è]/ par M.^r Cardon». Si tratta della minuta di un disegno conservato a Parigi: si veda VERA COMOLI MANDRACCI, *Progetti, piani, cultura urbanistica tra Rivoluzione e Impero*, in GIUSEPPE BRACCO (a cura di), *Ville de Turin. 1798-1814*, Torino: Archivio Storico della Città, 1990, pp. 191-240. Sulla progettazione napoleonica relativa allo specifico tema delle acque, in ambito piemontese e torinese in particolare, si rimanda a LUCIANO RE, *L'opera degli ingegneri di Ponts & Chaussées a Torino e i progetti per il ponte sulla Dora e la sistemazione degli accessi del ponte sul Po (1813)*, in «Atti e Rassegna Tecnica Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», XXXV (1981), fasc. 9-10, pp. 339-374 e VERA COMOLI MANDRACCI, *Una città delimitata da canali*, in EAD., ROSANNA ROCCIA (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Torino: Archivio Storico della Città, 2001, pp. 179-188.

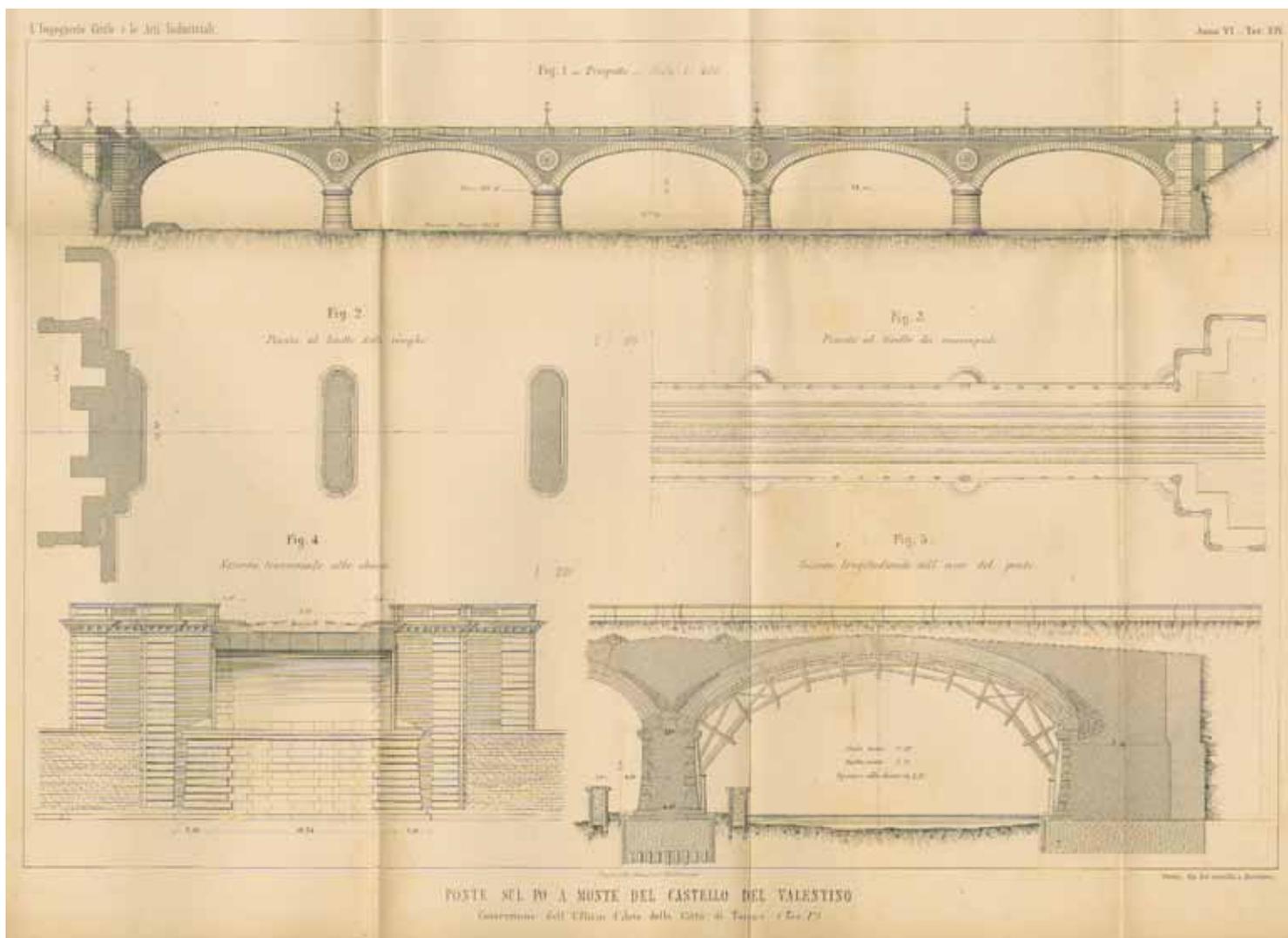
³ Si veda ANDRÉ GUILLERME, *Le testament de la Seine*, in «Revue de Géographie de Lyon», LXV (1990), fasc. 4, pp. 240-250.



te inglobato entro la città per un tratto sempre più lungo e non più limitato al solo borgo di Po; si rendono perciò necessarie politiche di intervento in due direzioni che ci si sarebbe aspettati essere affrontate in reciproca connessione: da un lato la definizione di scelte urbanistiche relative ai punti di attraversamento e al disegno delle sponde, dall'altro la regolamentazione della destinazione d'uso delle acque. In realtà la progettazione e la posizione dei valichi fluviali costituisce per oltre un secolo uno dei temi più frequentemente all'ordine del giorno nelle sedute del Consiglio comunale, ma essa, pur non avulsa sul piano teorico dalle scelte di destinazione d'uso delle acque, viene solo occasionalmente e marginalmente trattata tenendone conto. Se la localizzazione del ponte Vittorio Emanuele I, la cui costruzione fu avviata nel 1810 su disegno di Claude-Joseph La Ramée Pertinchamp, è data quasi per scontata trattandosi di sostituire quello antico che aveva costituito per secoli il solo punto di attraversamento fisso del fiume – e che di fatto sarebbe rimasto tale per ancora circa mezzo secolo⁴ – assai più complessa è la scelta dei successivi punti di transito. Anche la controversia in merito alla collocazione del secondo ponte sul Po fu caratterizzata da lunghi dibattiti intorno alle esigenze degli abitanti dei quartieri di San Salvario e di Vanchiglia che, costituitisi in comitati, si disputavano la sua ubicazione, e da considerazioni sulla pos-

Posa della prima pietra del ponte Vittorio Emanuele in Torino, *découpage*, 1810 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 2057).

⁴ Per una cronologia relativa alla costruzione dei ponti sui fiumi torinesi si vedano LUCIANO RE, *Come valicare i fiumi*, in V. COMOLI MANDRACCI, R. ROCCIA (a cura di), *Progettare la città* cit., pp. 189-198 e ANGIA SASSI PERINO, GIORGIO FARAGGIANA, *I ponti di Torino: duecento anni di storia della città*, Torino: Edizioni del capricorno, 2002.



Il nuovo ponte sul Po costruito a monte del R. Castello del Valentino dall'ufficio tecnico del Municipio di Torino, ovvero il ponte Isabella, Torino: Camilla e Bertolero, 1881 (ASCT, Collezione Simeom, C 5401, tav. 1).

sibile espansione della città in direzione della collina; solo marginalmente vi traspariva qualche riferimento al problema degli usi delle acque. A conclusione del contenzioso, «il Consiglio potrà contemporaneamente deliberare non sopra uno ma sopra due ponti da costruirsi sul Po», essendo infatti del medesimo anno l'avviso d'asta per gli appalti per le costruzioni dei due manufatti⁵: il ponte Isabella al Valentino⁶ – realizzato anche tenendo conto almeno in parte delle esigenze dei canottieri, a testimonianza di una presenza tutt'altro che marginale e che si avviava a divenire prevalente – e il ponte Regina Margherita⁷. Se essi potevano essere progettati con una relativa indipendenza dalle scelte di destinazione d'uso delle acque, la sistemazione delle sponde del fiume Po implicava scelte progettuali che dovevano essere necessariamente connesse con le funzioni preminenti che si volevano assegnare al fiume: tale operazione, a lungo rimandata, venne attuata a più riprese nel corso di circa un cinquantennio in maniera assai poco unitaria e mai pienamente compiuta⁸, anche perché si stentava ad affrontare le decisioni relati-

⁵ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1876, Avviso d'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul Po tra il castello del Valentino e la barriera di Nizza, 9 aprile 1876, n. 63 e *ibid.*, Avviso d'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul Po nella regione Vanchiglia presso la cinta daziaria, 27 agosto 1876, n. 176.

⁶ Il progetto di Ernesto Ghiotti per la costruzione del ponte Isabella (in sostituzione del ponte sospeso privato, denominato Maria Teresa o ponte di ferro, costruito nel 1840, ma preventivato sin dal 1826), viene approvato dal Consiglio comunale nel 1874 e realizzato tra il 1876 e il 1880: *ibid.*, 1874, verbale del Consiglio comunale del 1° luglio 1874, § 11.

⁷ Il ponte Regina Margherita è costruito tra il 1877-1882: *ibidem*.

⁸ Periodicamente in Consiglio comunale viene sollevata la proposta di provvedere alla continuazione dei Murazzi in quanto opera «generalmente invocata dalla pubblica opinione»: *ibid.*, 1860, verbale del Consiglio comunale del

ve alle funzioni cui esso doveva esser destinato. Agli anni trenta, e nell'ambito della sistemazione complessiva di piazza Vittorio, risale l'unico intervento urbanistico riguardante le sponde fluviali realizzato nell'Ottocento: si tratta della costruzione, sulla sola sponda sinistra, di due rampe simmetriche al ponte Vittorio Emanuele I per l'accesso al fiume; esse avrebbero dovuto anche servire, nel quadro dei progetti napoleonici mai realizzati di comunicazioni idrovie interne alla città, come scalo fluviale e ricovero di alaggio per le barche da carico, attraverso un accesso in origine previsto direttamente al livello delle acque e attuato invece su tratti banchinati⁹.

Accanto alle più ovvie decisioni di tipo strettamente urbanistico, si impone anche la necessità di imprimere indirizzi di destinazione d'uso delle acque del Po, tenendo conto delle reciproche conflittualità. Se in epoca moderna infatti le attività tradizionali lungo le sponde o sullo specchio d'acqua erano state per lo più conciliabili con le esigenze della navigazione – trattandosi di usi legati all'estrazione di sabbia e alla pesca¹⁰, alle attività delle lavandaie¹¹ e dei barcaioi dediti a trasporti lungo il fiume e da sponda a sponda – non così avviene per gli impieghi che implicano l'utilizzo delle acque fluviali come forza motrice. Nonostante che il Po sino agli inizi dell'Ottocento sia stato risparmiato da canalizzazioni destinate a soddisfare gli usi industriali – funzione assolta dalla Dora e dalla rete di canali di cui la città si era precocemente dotata – rimanendo così potenzialmente destinato alla navigazione, le attività industriali erano comunque praticate grazie alla storica presenza dei mulini natanti localizzati agli inizi dell'Ottocento in corrispondenza della Madonna del Pilone, prima del ponte di pietra nella zona «della Rocca», sul confine del territorio di Cavoretto allo sbocco della Val Pattonera e nella regione delle «Mischie» presso San Mauro¹² – che costituivano un ostacolo, ma non un impedimento per il trasporto fluviale¹³. Essi furono sostituiti dai primi mulini terragni, autorizzati previo un accertamento più formale che sostanziale del fatto che non avrebbero rappresentato un impedimento significativo per i barcaioi¹⁴. L'ostacolo, così importante da imprimere un destino irreversibile all'uso del fiume poiché pregiudicava in maniera grave l'utilizzo delle acque per la navigazione, fu rappresentato invece dalle prime canalizzazioni a uso industriale e in particolare nel 1815 dalla costruzione, su progetto di Ignazio Michelotti, del canale di derivazione delle acque del Po per fornire alimentazione permanente ai mulini della Madonna del Pilone. Con la realizzazione, immediatamente a valle del ponte Vittorio Emanuele I, della diga per consentire l'immissione delle acque nel canale, la cui fuoriuscita era situata nei pressi dell'attuale ponte di Sassi, viene così compro-

4 aprile 1860, § 9 e tra gli altri, *ibid.*, 1863, verbale del Consiglio comunale del 26 maggio 1863, § 1 e ancora *ibid.*, 1883, verbale del Consiglio comunale del 6 aprile 1883, § 4.

⁹ Charles Mallet, nel dirigere i lavori per la costruzione del ponte di pietra, aveva previsto alcune modifiche al progetto originario di Pertinchamp, tra cui alcune mai realizzate quali la costruzione di un canale navigabile, in luogo del futuro canale Michelotti, che avrebbe consentito di usare il bacino a monte dello sbarramento per la derivazione delle acque come porto fluviale, la cui presenza rendeva necessaria la costruzione di rampe d'accesso: si veda LUCIANO RE, *La costruzione del paesaggio fluviale come opera di architettura urbana*, in POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino*, Torino: Società degli Ingegneri e degli Architetti, 1984, vol. I, pp. 736-742.

¹⁰ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1861, Avviso d'asta per l'affittamento dei diritti di pesca e d'estrazione di sabbia nel fiume Po, 2 febbraio 1861, n. 21 e *ibid.*, 9 febbraio 1861, n. 28.

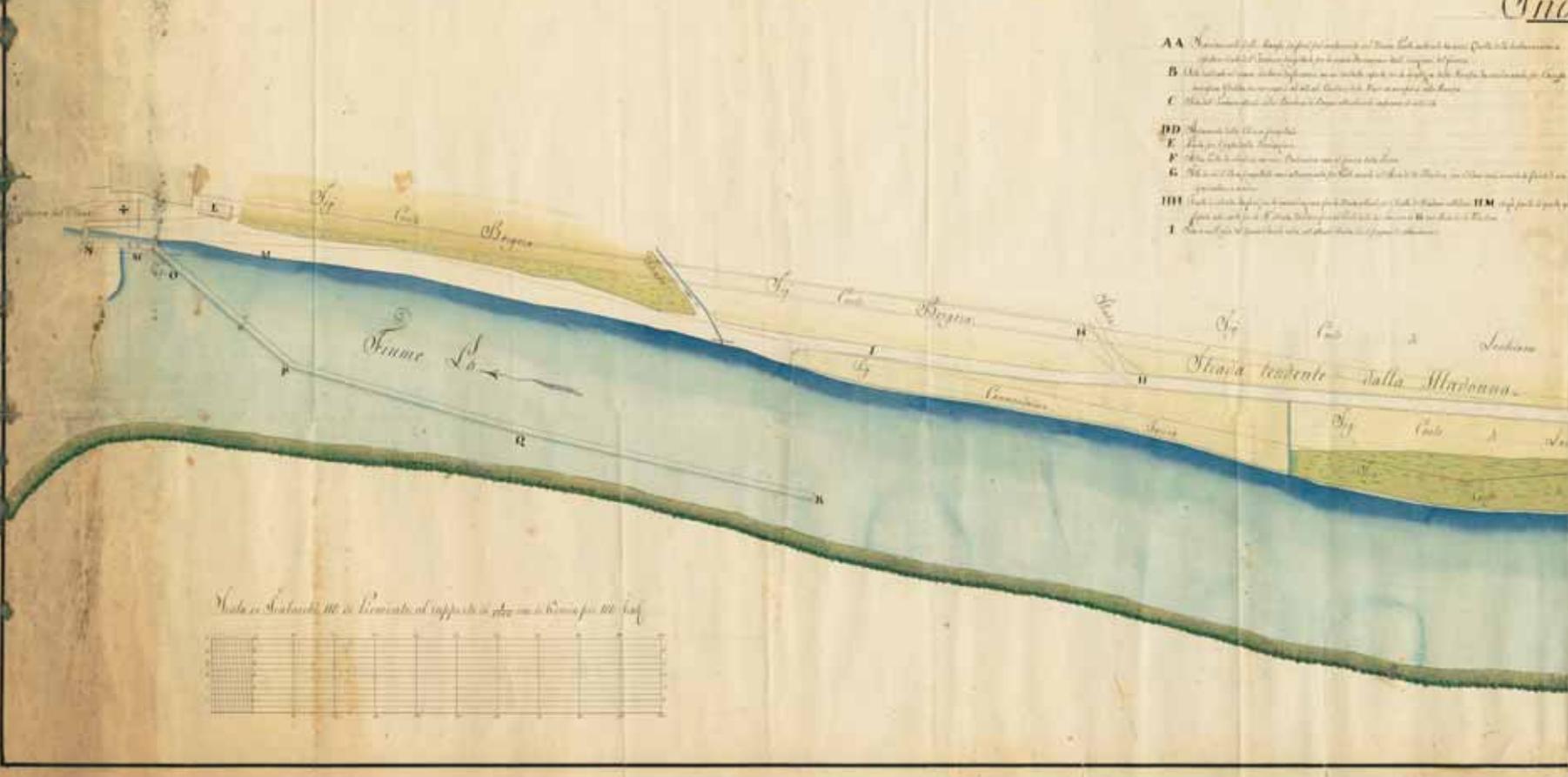
¹¹ L'attività delle lavandaie è episodicamente citata nei dibattiti consiliari: *ibid.*, 1886-87, verbale del Consiglio comunale del 12 settembre 1887, § 8 ove si trattano le condizioni per l'affitto di un «lavatoio nei Murazzi lungo il Po».

¹² Se la presenza dei mulini costituisse una difficoltà o piuttosto un reale impedimento alla navigazione era questione dibattuta anche presso i contemporanei come osserva LUIGI LUGARESÌ, *Una dicotomia fluviale di fine '800: navigazione e mulini fluviali*, in «Padania», IV (1990), n. 8, pp. 177-202.

¹³ Il punto sulla situazione della navigabilità del Po in Antico regime è stato approfonditamente tracciato alcuni anni or sono da MARIA LUISA STURANI, *La navigazione sul tratto piemontese del Po tra XVI e XVIII secolo: modalità e conflitti d'uso di una risorsa ambientale*, in «Storia Urbana», XVII (1993), n. 64, pp. 63-89.

¹⁴ Sull'argomento si vedano ANDREA BARGHINI, *I mulini natanti sul Po*, in GIUSEPPE BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini a Torino*, Torino: Archivio Storico della Città, 1988, pp. 301-329 e VITTORIO MARCHIS, *Acque, mulini e lavoro a Torino*, *ibid.*, pp. 11-77.

Tipo regolare del corso del Fiume Po dal nuovo Ponte fino alla Madonna del Lilon
 Conti, e desunto nel resto da altre figure.



Ignazio Michelotti, *Tipo regolare del corso del fiume Po dal nuovo Ponte fino alla Madonna del Pilone*, 1815 (ASCT, Collezione Simeom, D 1823).

messa la possibilità di utilizzo del Po come via navigabile, pur continuando gli usi tradizionali limitatamente al trasporto locale di materiali edili, alla pesca, al traghetto e all'estrazione di sabbia¹⁵.

La voce «derivazione delle acque ad uso di forza motrice» costituì in effetti una costante negli argomenti affrontati dal Consiglio comunale per quasi tutto il corso dell'Ottocento tanto da render opportuna la formazione di una commissione nominata dalla Giunta municipale nel 1862 per studiare il modo di utilizzare «le acque scorrenti nel territorio di Torino a beneficio dell'industria»¹⁶ che impegnò i suoi membri con maggiore successo di quella nominata solo alcuni anni dopo e finalizzata agli studi sulla navigabilità del Po. Benché gli intenti teorici della legislazione in materia di acque immediatamente successiva all'Unificazione sembrano assegnare alla navigazione un impiego privilegiato e preferenziale rispetto ad altri impieghi¹⁷, sono tuttavia deboli i riscontri di tale regolamentazione nell'agire pratico. Se la discussione in merito ai possibili usi del fiume Po è rara in Consiglio

¹⁵ I soli riferimenti alla navigazione, occasionali e indiretti, sembrano dare evidenza di un uso del transito fluviale limitato a brevi tratti e destinato al trasporto di materiali: così ad esempio quando il Consiglio si trova a decidere la cifra per il rinnovo dell'affitto di un terreno concesso al signor Paolo Cornero situato sulla sponda sinistra del Po in corrispondenza del ponte di ferro destinato «a deposito di sabbia pietre e materiali in cotto per costruzioni provenienti col mezzo della navigazione sullo stesso fiume» (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1858, Avviso d'asta per l'affittamento di un tratto di terreno in sponda del Po presso il ponte di ferro, per deposito di sabbia e materiali, 26 ottobre 1858, n. 168 e 4 novembre 1858; *ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 5 giugno 1858, § 14).

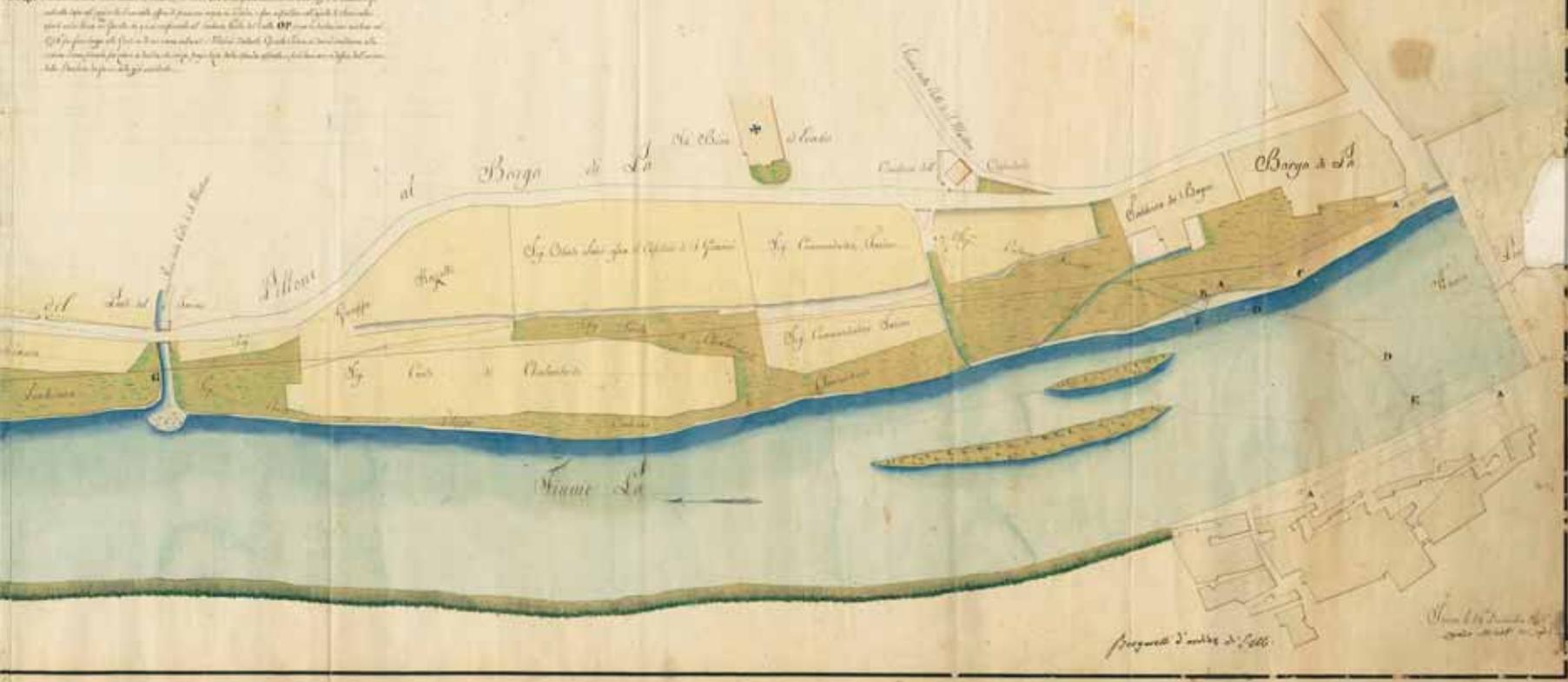
¹⁶ *Ibid.*, 1862, verbale del Consiglio comunale del 22 aprile 1862, § 1. Gli esiti conclusivi dei lavori della suddetta commissione furono presentati nella «Relazione della Commissione eletta dalla Giunta in seduta del 13 ottobre 1866 per l'esame dei progetti di condotta di forza motrice in Torino [sic] stati presentati al Municipio, e relativa deliberazione della Giunta in data del 12 giugno 1867», *ibid.*, 1867, verbale del Consiglio comunale del 3 luglio 1867, § 2.

¹⁷ Il riferimento è all'articolo 140, capo VI, della legge 2248 del 20 marzo 1865, Legge sulle opere pubbliche su cui si veda nota 64 nel testo.

re coerente alla mia Relazione in data d'oggi levato in massima parte dal sig. Ing^{re}

Vice.

L. Che in questo punto del piano della città
M. Che in questo punto del piano della città
N. Che in questo punto del piano della città
O. Che in questo punto del piano della città



comunale, ancor più occasionali sono i riferimenti legati al possibile sviluppo della sua navigabilità. Nella quasi totale assenza di allusioni in materia nei dibattiti ottocenteschi del Consiglio comunale, assume particolare interesse la delibera della Giunta municipale del 28 novembre 1866 con cui si dà mandato all'Ufficio d'arte di compiere gli studi preliminari sull'«idea di rendere navigabile il Po da Torino a Venezia»¹⁸. In realtà il silenzio sull'argomento degli anni successivi non lascia dubbi sul fatto che il progetto non venne di fatto mai neppure preso in esame; il che trova conferma dai rari riferimenti indiretti al tema nei dibattiti del Consiglio comunale, eloquentemente sintetizzati dalle parole del consigliere Tommaso Villa: nell'ambito della discussione sui progetti di sistemazione completa del borgo Po egli sottolinea «la necessità di riordinare prima il corso del fiume, giacché l'esistenza del canale Michelotti è un ostacolo insuperabile alla costruzione di nuove case», ma non ritiene pensabile invocare a favore dell'opera il «rendere il Po atto al commercio fluviale. Ancorché si prolungasse il tratto navigabile fino a Moncalieri sarebbe vano sperare sul Po un vero ed attivo commercio»¹⁹.

La navigazione fluviale nell'Ottocento non solo non si sviluppa come le progettazioni napoleoniche sembravano averle assegnato, ma si assiste, su scala urbana e regionale, a un lento quanto inesorabile decadimento della rete infrastrutturale fluviale creata in Età moderna. L'uso delle acque del Po per forza motrice a uso industriale, benché limitato rispetto ad altri fiumi e torrenti torinesi, si dimostra sostanzialmente inconciliabile con la navigazione a scopo commerciale, essendo la necessità di aumentare la profondità del corso d'acqua per rendere possibile il transito di barche di maggiori dimensioni in evidente contrasto con la derivazio-

¹⁸ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1867, deliberazioni della Giunta municipale, 28 novembre 1866, n. 3, § 36.

¹⁹ *Ibid.*, 1883, verbale del Consiglio comunale del 1° agosto 1883, § 8.

ne d'acqua per le attività produttive; gli impieghi industriali sembrano invece maggiormente compatibili con lo spazio di *loisir* del fiume il cui utilizzo è precocemente individuabile sin dalla fine del Settecento. Tra i plurimi possibili usi delle acque del Po, a partire dalla metà dell'Ottocento, si registra infatti un progredire delle attività igieniche, sportive, ludiche e di trasporto turistico, cosicché a fronte del tramontare del Po come idrovia destinata al trasporto, si registra la presenza sul tratto cittadino del fiume di numerosi altri tipi di imbarcazioni. L'attività dei barcaioli, già ampiamente documentata nel corso dell'epoca moderna, prosegue e va incrementandosi nell'Ottocento sino a divenire una sorta di servizio di trasporto pubblico: essa non si configura tanto come modalità di trasporto ordinario, se non per il traghetto da una sponda all'altra che prosegue per molti decenni del Novecento, quanto come servizio di svago o addirittura turistico cui le stesse guide della città fanno sovente riferimento²⁰. Ai barcaioli di mestiere, con cui condividevano inizialmente le tettoie per il rimessaggio delle barche, si affiancano a partire dagli anni sessanta i primi rematori che per diletto vogavano sulle acque del Po, rese regolari e calme anche dalla presenza della diga Michelotti e divenute perciò particolarmente adatte alla navigazione da diporto²¹. La costituzione – e costruzione – delle prime Società dei Canottieri del Po (la Cerea²², l'Eridano²³ e l'Armida²⁴), cui seguì la fondazione del Regio Rowing Club e della Fédération Internationale des Sports d'Aviron²⁵, fu certamente favorita dal Consiglio comunale che intravedeva con esse la possibilità di abbellire e animare le sponde fluviali, il cui arredo urbano continuava a essere carente. L'uso dello specchio d'acqua con finalità sportive, oltre a essere più facilmente conciliabile con le esigenze industriali presenti lungo il fiume rispetto a possibili utilizzi destinati al transito commerciale, si dimostra infatti utile allo scopo di nobilitare il Po che, pur divenuto parte integrante della città, è tuttavia sovente ricordato come luogo «disaggradevole alla vista»²⁶ o come quel luogo nel quale «vanno gettandosi i defluivi dei vicini canali neri»²⁷: il Consiglio ritiene così che convenga «favorire per quanto possibile il progressivo sviluppo delle Società di canottieri, sia per l'intrinseca loro utilità sotto l'aspetto igienico, sia pel decoro che ne deriva alla città»²⁸. Nella

²⁰ Si vedano ANDREA COVINO, *Turin: guide descriptive, historique et artistique*, Torino: Casanova, 1880, pp. 13-14; CESARE ISAIA, *Torino: guida del viaggiatore*, Torino: Paravia, 1894, p. 11; EMILIO BORBONESE, *Guida di Torino: storia, descrizione della città, edifizii del culto, edifizii civili, monumenti, musei, pinacoteche, accademie, opere pie, istituti d'istruzione, borgo e castello medioevale, Superga, dintorni di Torino, esposizione*, Torino: Roux Frassati & C., 1898, p. 34; *La Ville de Turin*, Torino: Casanova, 1902, p. 8; CESARE ISAIA, *Torino dintorni e provincia*, Torino: R. Streglio & Co., 1905, p. 76; *Informazioni pratiche per la città di Torino*, Milano: Società Anonima Guide Lampugnani, 1909, p. 10; PRO ITALIA e PRO TORINO, *Torino*, Novara: Istituto Geografico De Agostini, 1924, pp. 37 e 39 dove si legge: «Gli imbarchi sono frequentissimi, scaglionati quasi tutti nella riva sinistra, lungo il Valentino, dal ponte Isabella al ponte Valentino e specialmente nel tratto dal ponte Umberto al ponte Vittorio Emanuele».

²¹ AUGUSTO SISTRI, *Spazi, luoghi, architetture*, in *Torino e lo sport: storie, luoghi, immagini*, Torino: Archivio Storico della Città, 2005, pp. 294-295.

²² La Società Canottieri Cerea fu fondata nel 1863, pochi anni dopo ottenne dal Municipio l'autorizzazione «per la costruzione di un padiglione in riva al Po» (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1868, verbale del Consiglio comunale del 13 marzo 1868, § 3) e successivamente ad ampliarlo (*ibid.*, 1874, deliberazioni della Giunta municipale, 1 aprile 1874, n. 37, § 2).

²³ La Società di canottieri Eridano chiede al municipio di Torino la «costruzione e concessione d'uso di padiglione in riva al Po presso il Castello del Valentino» (*ibid.*, 1868, verbale del Consiglio comunale del 13 marzo 1868, § 3).

²⁴ La fondazione ufficiale della Società Canottieri Armida, originariamente denominata Mek-Mek, risale al 1869, al maggio 1874 l'approvazione del primo Statuto sociale e al 1876 la prima richiesta ufficiale presentata al comune di Torino di «costruzione di uno chalet presso il Valentino» (*ibid.*, 1876, verbale del Consiglio comunale del 10 aprile 1876, § 9). L'Armida «chiede il permesso di costruire a proprie spese, e conformemente a presentato disegno, un padiglione a foggia di chalet sulla riva sinistra del Po, a valle del castello del Valentino, al disotto ed accanto al terrazzo che sorge sui resti della cartiera Bonteille», ovvero su un luogo che fu industriale e che l'amministrazione comunale ha tutto l'interesse a destinare a nuova funzione, con vantaggi per il decoro e l'abbellimento dell'area.

²⁵ Il Regio Rowing Club (l'attuale Federazione Italiana di Canottaggio) e la Fédération Internationale des Sports d'Aviron furono fondate a Torino rispettivamente nel 1888 e nel 1892 su iniziativa di Luigi Cappuccio, padre dell'autore del progetto di collegamento del Po con il mar Ligure (si veda nota 37 nel testo).

²⁶ *Ibid.*, 1884, deliberazioni della Giunta municipale, 5 febbraio 1884, n. 27.

²⁷ *Ibid.*, 1883, verbale del Consiglio comunale del 1° agosto 1883, § 8.

²⁸ *Ibid.*, 1888-1889, verbale del Consiglio comunale del 3 maggio 1889, § 10.

medesima direzione sono da intendersi anche le concessioni comunali per la costruzione di stabilimenti per i bagni fluviali e le scuole di nuoto, che trovano antecedenti a decorrere dalla metà del Settecento²⁹, ma che a partire dal 1857 divengono sistematiche e più volte reiterate³⁰ per «soddisfare un bisogno veramente sentito da questa popolazione»³¹ che in maniera costante e diffusa fruiva delle acque a scopo balneare anche in modi spontanei e non organizzati³².

Entro tale quadro si segnalano sporadici tentativi di utilizzo del Po come arteria di comunicazione che tuttavia non conoscono sviluppi duraturi e che significativamente non trovano spazio né nella discussione in Consiglio comunale, né nelle cronache locali: nel 1840 l'imprenditore Giuseppe Giovanni Giolitti costruisce un battello a vapore capace di trasportare centoventi passeggeri da Torino – con partenza «poco al di sotto del ponte di Po, precisamente ove termina la spalla del ponte» – a Venezia in trenta ore (e il doppio per la tratta di ritorno senza il favore della corrente). Se certamente tale operazione non ebbe seguito, al di là di un presunto viaggio inaugurale di cui si è informati da un libello scritto in occasione del varo³³, l'idea di mettere in comunicazione Torino e il mar Adriatico attraverso l'utilizzo dell'idrovia fluviale del Po fu certamente realizzata per *loisir*. Le discese da Torino a Venezia, con equipaggi di vogatori delle società canottiere torinesi, si ripeterono a partire dal 1867 e il tragitto divenne un percorso cui furono dedicate vere e proprie pubblicazioni celebrative, come nel caso della società canottieri Armida nel 1881³⁴, note tra il pubblico sportivo ed evocate anche nell'ambito delle azioni di promozione della navigazione sul Po del primo decennio del Novecento.

Se con la decisione di costruire la diga Michelotti declina inesorabilmente l'effettivo utilizzo del Po come via navigabile, non decade invece l'idea di sviluppare un collegamento idroviario con il mar Mediterraneo, maturata a seguito di iniziative private e isolate e non su ufficiale committenza politico-istituzionale. Si tratta di progetti che, con diverse soluzioni tecniche, perseguono l'utopia di mettere in comunicazione il Piemonte con il mar Ligure attraverso percorsi differenti: da Albenga a Torino oppure dal porto di Savona ad Alessandria (e da qui lungo il Tanaro sino al Po), o a Torino³⁵. Di esse tuttavia non si ha, significativamente, alcu-

²⁹ Si veda PAOLA SERENO, *Il territorio e le vocazioni ambientali*, in *Storia di Torino*, I, GIUSEPPE SERGI (a cura di), *Dalla preistoria al comune medievale*, Torino: Einaudi, 1997, pp. 7-45 e in particolare p. 26.

³⁰ Se già nel 1845 era stata negata al barcaiolo Borgiois l'autorizzazione a «fare un recinto nel Po per pubblici bagni» (ASCT, *Atti della Congregazione di Torino*, 1845, p. 254), nel 1857 viene invece discussa e approvata la concessione d'uso di un terreno lungo la sponda del Po «a monte del ponte in pietra per la costruzione di uno stabilimento di bagni fluviali e scuola di nuoto» (*ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1857, verbale del Consiglio comunale del 25 marzo 1857, § 6 e del 2 giugno 1857, § 3). Negli anni novanta è approvato il progetto di uno stabilimento adibito a «grande Bagno popolare sul Po» da localizzarsi sulla sponda sinistra del Po prima del ponte Isabella (*ibid.*, 1892-1893, verbale del Consiglio comunale del 5 maggio 1893, § 6), la cui concessione «di un tratto d'alveo del Po a monte del Ponte Isabella ad uso dello stabilimento di bagni ivi esistente a sponda sinistra del fiume» fu poi rinnovata per ulteriori cinque anni nel 1906 (*ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 20 aprile 1906, § 31).

³¹ *Ibid.*, 1857, verbale del Consiglio comunale del 28 febbraio 1857, § 17.

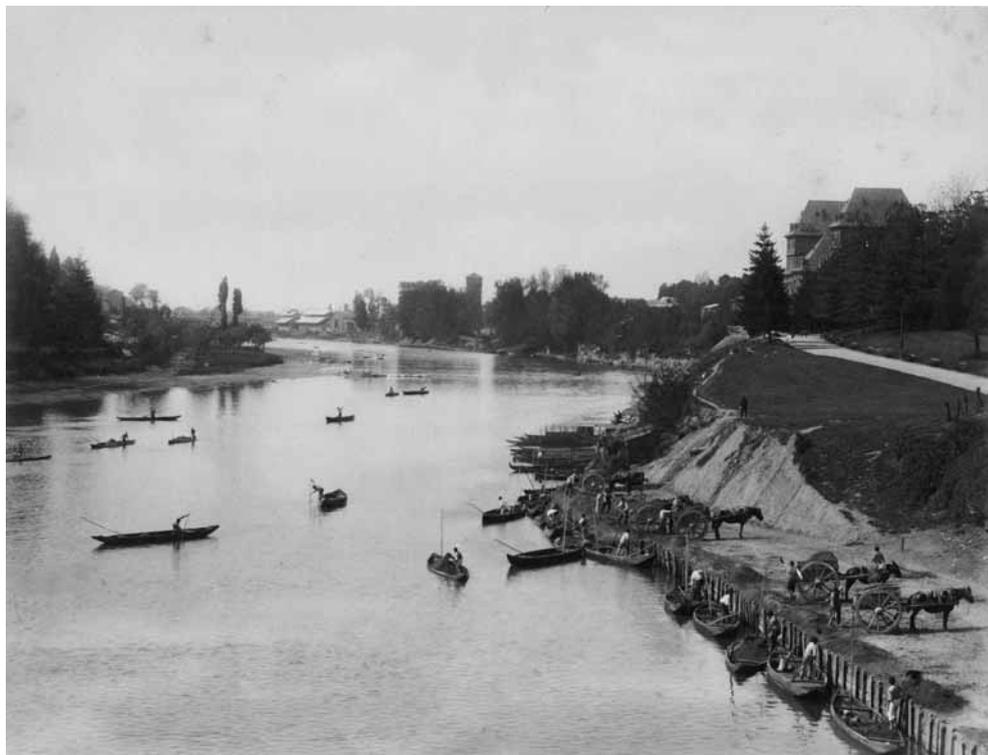
³² Dalle ordinanze emanate nel 1857 in cui vengono ribadite disposizioni già emesse negli anni precedenti in materia di balneazione, si evince che l'uso delle acque a scopo ludico è pratica diffusa nella stagione estiva in maniera tutt'altro che occasionale e che necessita di una regolamentazione (*ibid.*, 1857, 4 giugno, n. 83), a precisare l'art. 165 della legge 7 ottobre 1848. Tali disposizioni, in ragione dei ripetuti episodi di annegamento occorsi, saranno ulteriormente codificate con l'istituzione nel 1884 della Commissione per la sorveglianza sulle barche e sui bagni sul fiume Po, sotto la presidenza dell'assessore per la Polizia municipale, e con il varo del Progetto di regolamento per il servizio barcaioli, noleggio di barche e bagni pubblici nelle acque del territorio della città di Torino, approvato nel 1884 (*ibid.*, 1884, verbale del Consiglio comunale del 23 giugno 1884, § 4).

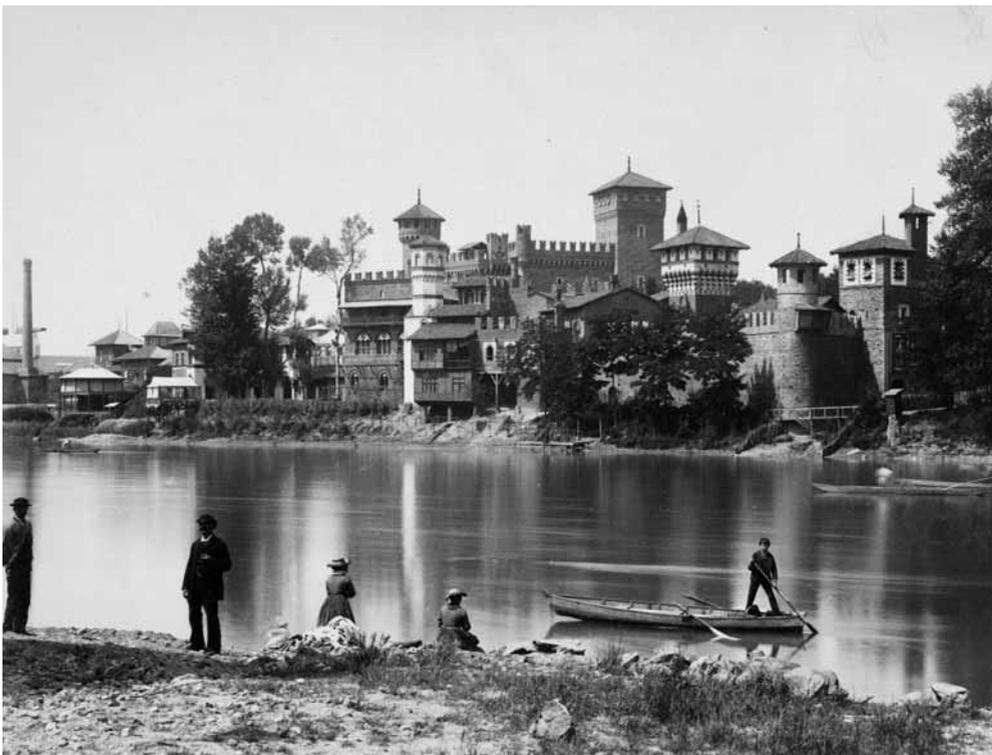
³³ VINCENZO PAPERÀ, *Cenni sul battello a vapore che primo partirà da Torino per Venezia: coll'aggiunta di una poesia sullo stesso soggetto*, Torino: Stabilimento Tipografico Fontana, 1840.

³⁴ È il caso dell'album *Da Torino a Venezia in barca. Relazione del 12 novembre 1881* pubblicato dalla Società Canottieri Armida (Società Canottieri Armida, Archivio Storico, *Pubblicazioni*, n. 161).

³⁵ Al già citato progetto del conte Chabrol de Volvic seguirono quelli di Ignazio Michelotti (1824-1825), di Giovanni Antonio Carbonazzi nel 1836 e 1838 e di Gaetano Cappuccio nel 1856. Significativamente tali progetti furono analizzati e presi in esame solo parecchi anni dopo la loro ideazione – durante il primo decennio del secolo successivo – in coincidenza con il culmine della promozione progettuale della navigazione interna in Italia. Si vedano le sintesi presentate da GIUSEPPE RINAUDO, *Esame sommario dei progetti Michelotti e Gaetano Cappuccio per*

Torino. Veduta del Po dal Ponte di Ferro, Veduta del Po presa dal Ponte Principessa Isabella, Veduta del Po presa dal Ponte Regina Margherita e Esposizione Nazionale del 1884, villaggio e castello medievale, foto Stabilimento Brogi, 1890 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 2739).





na eco nei dibattiti consiliari, essendo divulgate e conosciute entro un ristretto ambito tecnico-ingegneristico e non maturate entro un più generale interesse locale per lo sviluppo della navigazione interna³⁶. Tra i vari progetti il solo a godere di una più ampia eco fu quello dell'ingegnere Gaetano Cappuccio che, negli anni sessanta dell'Ottocento, ipotizzò il collegamento del Po con il mar Ligure attraverso un canale navigabile che da Albenga, passando in galleria sotto il colle del San Bernardo, correndo lungo la valle del Tanaro e lambendo Mondovì, raggiungesse Torino, città che avrebbe così assunto connotati che oggi paiono surreali: «questa città diverrebbe pel nuovo canale ciò che tra poco sarà Ismailia per quello di Suez, stazione cioè intermedia e principale per le navi, che correranno dall'uno all'altro mare, emporio del commercio e dell'industria della valle del Po, e segnatamente di quella parte, che si stende dalle Alpi al Ticino. Quindi un ampio bacino ad uso di porto, e un altro in servizio dei docks, che sono già in costruzione, oltre al bacino naturale del Po, al disopra della steccaia del canale Michelotti, ampiissimo e adatto al libero movimento delle navi: quindi ancora canali secondari di comunicazione colle singole ferrovie, ed altri conduttori dell'acqua agli opifici ed alle industrie testè progettate a rendere stabile e sicura la condizione economica della Città, cui fu reale e gravissimo danno lo inconsulto trasferimento della Capitale in altra sede, che non è Roma»³⁷. Tale immagine chiude idealmente la fase delle utopiche progettazioni ottocentesche maturate entro un contesto politico-istituzionale locale silente e apparentemente disinteressato all'ipotesi di destinare le risorse idriche della città a via di comunicazione ad ampio raggio e costituisce un *trait d'union* con la successiva fase in cui il dibattito sui possibili sviluppi della navigazione interna non si limita al ristretto ambito tecnico, ma assume un'eco e una risonanza di portata assai più rilevanti.

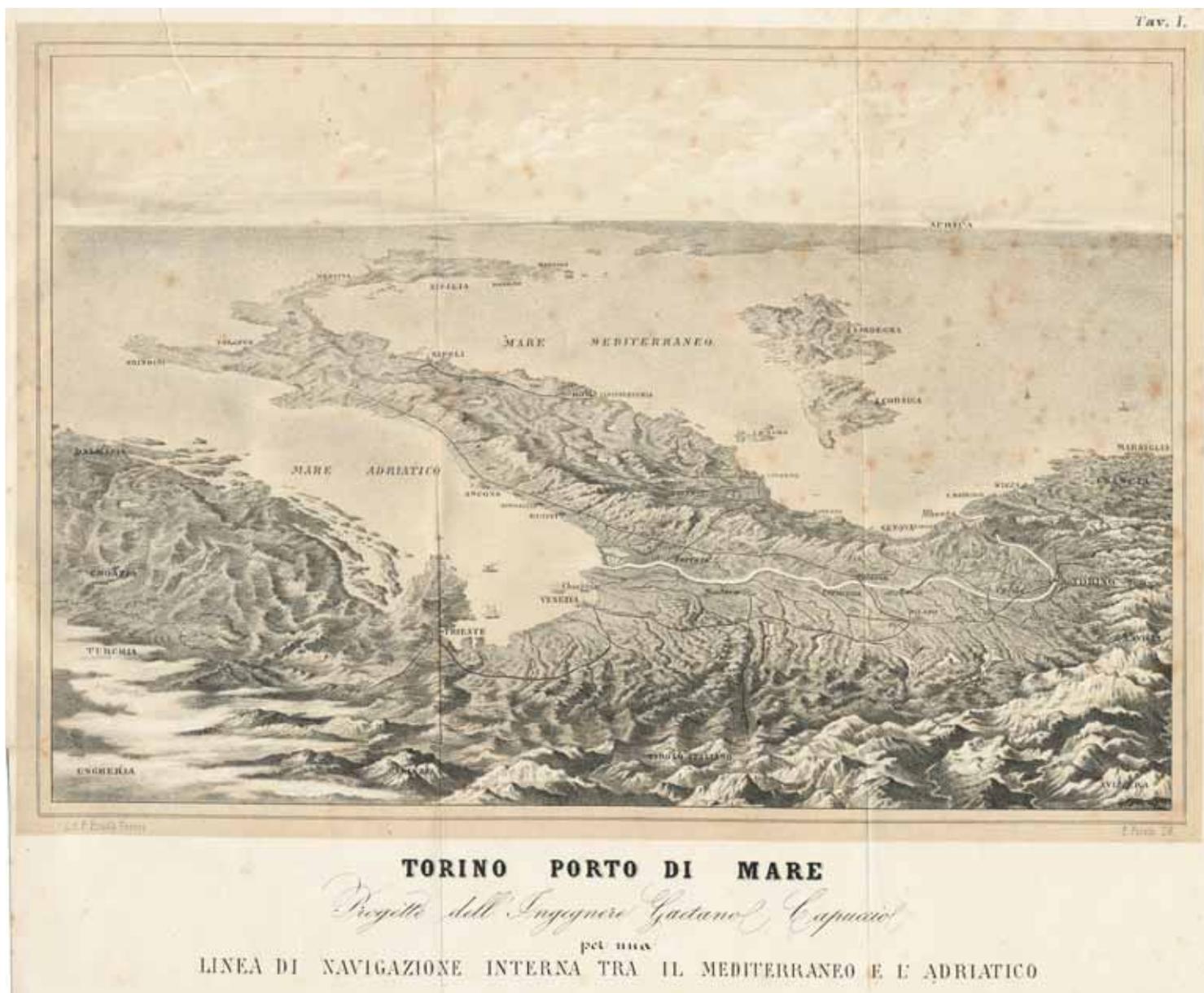
TORINO E LA NAVIGAZIONE INTERNA NEL PRIMO NOVECENTO. Gli anni ottanta dell'Ottocento segnano in Italia il momento in cui il tema della navigazione interna diviene oggetto di un ampio dibattito che raggiunge il suo apice nel primo decennio del Novecento, prima del definitivo tramonto. In questo periodo si registra infatti un «vero e proprio risveglio del problema della navigazione interna, da un letargo il quale faceva poco onore all'Italia»³⁸: è quella che è definita dal generale Lorenzo Bigotti, consigliere del comune di Torino ed esponente di riguardo nella sensibilizzazione in Italia sul tema della navigazione interna, la fase di preparazione, che segue a una prima «che si può definire *vox clamantis [sic] in deserto*»; a

unire Torino col il mare Ligure mediante canale navigabile. Comunicazione presentata al Comitato Locale Torinese per la navigazione interna, Roma: Società tipografico-editrice nazionale, 1906 (estratto da «Rivista Tecnica», VI (1903), fasc. 9); da LORENZO BIGOTTI, *Etude sur un projet de creation d'un reseau navigable en Italie: communication presentée au Congrès du sud-ouest navigable de Toulouse*, Toulouse: E. Privat, 1904; da CARLO FEDERICO BONINI, *La navigation intérieure dans le haut Piémont*, Toulouse: E. Privat, 1906 (estratto da *Compte rendu des travaux du IV^e Congrès du Sud-Ouest Navigable*, Beziers, 1906); da CAMILLO ARIMONDI, *Studi per un canale navigabile dal Mar Mediterraneo alla valle padana*, Torino: Litografia Fratelli Gili, 1907, pp. 1-23.

³⁶ Il collegamento idroviario tra mar Ligure e Piemonte è operazione considerata fattibile dal punto di vista tecnico dallo stesso generale Mattei, un riferimento che diventò imprescindibile nel dibattito tecnico-politico degli anni successivi: EMILIO MATTEI, *La navigazione interna in Italia*, Venezia: Tipografia della società di mutuo soccorso fra compositori-tipografi, 1886 e CESARE TUCCIMEI, *La navigazione interna in Italia*, in «Annali della Società degli ingegneri e degli architetti italiani», VII (1892), fasc. 5, pp. 383-405.

³⁷ FELICE GARELLI, *Sul progetto d'una linea di navigazione interna fra i due mari Adriatico e Mediterraneo: lezione pubblica detta in Mondovì*, Mondovì: Tipografia Pietro Rossi, 1865, p. 17 e GAETANO CAPPUCCIO, *Torino porto di mare: progetto di una linea di navigazione interna fra l'Adriatico ed il Mediterraneo*, Torino: Stamperia dell'Unione Tipografico Editrice, 1865. Sul progetto del Cappuccio si veda SERENA TIDDIA, «Torino porto di mare». *La navigazione fluviale e i progetti di porto fluviale a Torino*, in GIANCARLO MOTTA, CARLO RAVAGNATI (a cura di), *Alvei meandri isole e altre forme urbane. Tecniche di rappresentazione e progetto nei territori fluviali*, Milano: Angeli, 2008, pp. 281-299.

³⁸ Si veda ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 26 ottobre 1906, § 5, p. 1257, in una seduta in cui il tema è dibattuto a lungo e con grande partecipazione.



esse non seguì mai quella che lo stesso Bigotti prevedeva, ovvero quella delle realizzazioni³⁹. Nonostante la potenziale navigabilità fluviale non sia divenuta mai un interesse prioritario rispetto ad altri usi del fiume con essa conflittuali – poiché prevaleva il principio che si doveva «disturbare il meno possibile, coi miglioramenti per la navigazione, gli altri molteplici interessi stabiliti sui corsi d'acqua»⁴⁰ – tra fine Ottocento e inizio Novecento, all'interno del più generale dibattito sullo sviluppo della rete delle infrastrutture viarie in Italia, il tema diviene oggetto di interesse politico-istituzionale.

Il primo atto ad aver promosso il tema della navigazione fluviale è costituito certamente, nel marzo 1900, dalla nomina da parte del ministero dei Lavori pubblici di una commissione *ad hoc* presieduta dall'ingegnere padovano e parlamentare Leone Romanin-Jacur: è la ben nota «prima commissione della navigazione interna» istituita con il deliberato scopo di studiare e disporre «i provvedimenti

Gaetano Cappuccio, *Torino porto di mare. Progetto [...] per una linea di navigazione interna tra il Mediterraneo e l'Adriatico*, in *Torino porto di mare*, Torino: Unione Tipografico-Editrice, 1865 (ASCT, *Collezione Simeom*, D 1825).

³⁹ Così si espresse il Bigotti durante il discorso tenuto in una delle rare sedute del Consiglio comunale in cui si discusse del tema della navigazione (*ibid.*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 23 gennaio 1907, § 2, art. 147).

⁴⁰ Così osserva Camillo Supino, titolare della cattedra di economia politica presso l'Università di Pavia e membro del Consiglio superiore della Marina mercantile: CAMILLO SUPINO, *La questione della navigazione interna nella valle del Po*, Torino: Roux e Viarengo, 1904 (estratto da «Riforma Sociale», XIV (1904), fasc. 2).

più adatti» per promuoverne lo sviluppo⁴¹. In Piemonte cresce in maniera relativamente repentina l'interesse verso l'argomento da parte degli organi politico-istituzionali, a livello comunale e provinciale, pronti a recepire con preoccupazione i risultati dei lavori della commissione che, nella relazione concernente il tratto del Po tra Torino e Venezia contenuta entro i nove volumi pubblicati⁴², escludono di fatto il tratto piemontese da ogni possibile progetto di navigazione, pur riconoscendone il potenziale interesse: «Eppure non v'ha chi non veda l'immenso vantaggio che deriverebbe all'economia nazionale, ove fosse attuata una regolare e costante navigazione, a vapore pel Po fra Torino e Venezia; e che date le suindicate condizioni idrotecniche del fiume riuscirebbe pur sempre possibile se si rimuovessero gli ostacoli che attualmente ne impediscono un largo e regolare tratto»⁴³.

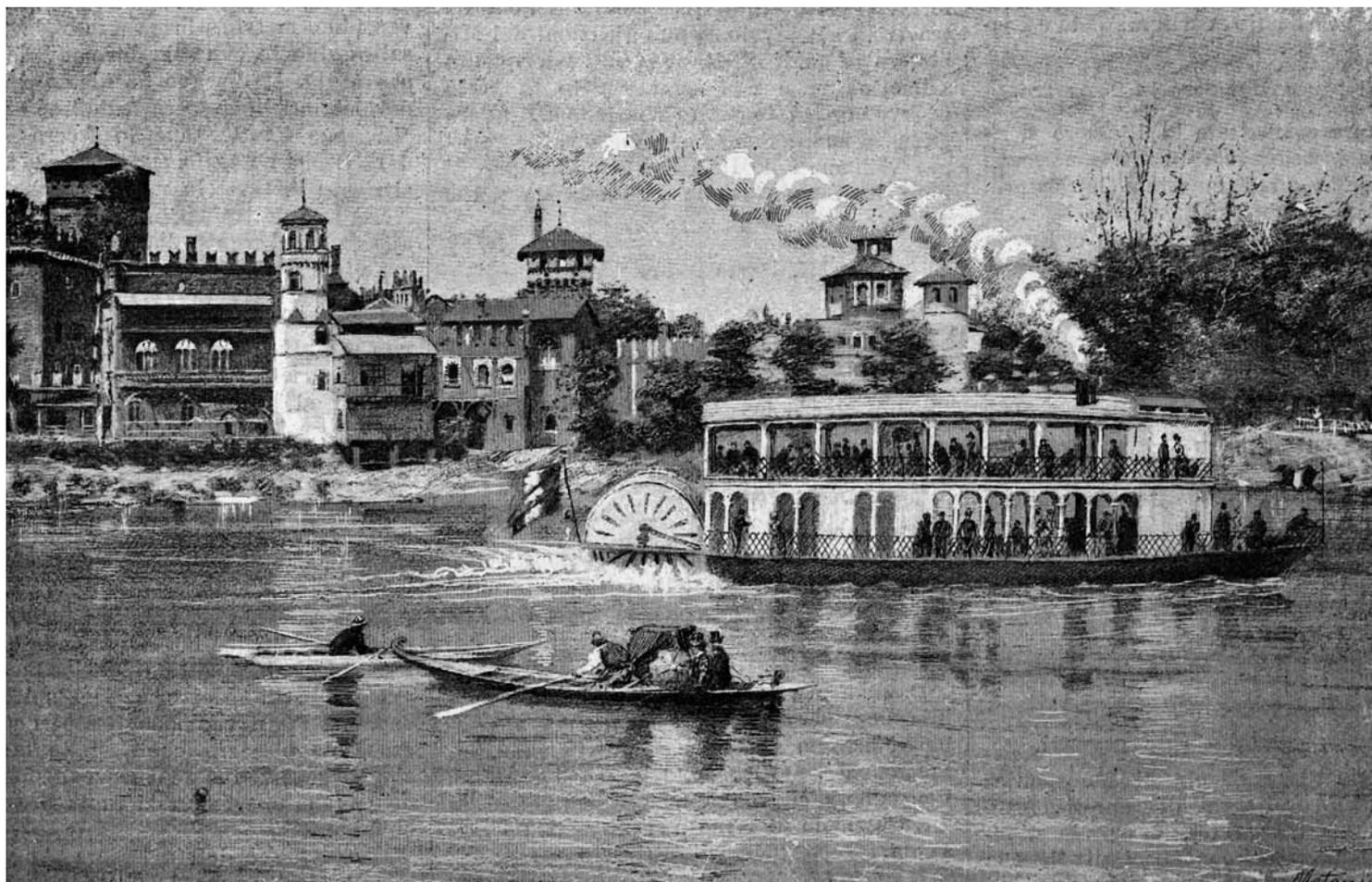
Nonostante tale apertura, nelle conclusioni viene infatti ribadito il fatto che eventuali studi in proposito debbano essere sostenuti dagli enti locali interessati, non essendo il tratto tra Casale e Torino prioritario nella classificazione delle opere sostenute dal governo. Furono proprio gli enti locali subalpini che, preoccupati da tale esclusione, iniziarono non solo a dimostrare interesse verso un tema sino a quel momento pressoché inesistente nell'agenda politica, ma a trascinare il Piemonte e Torino in particolare in una posizione di avanguardia nella promozione di un dibattito che nel decennio successivo raggiunse il suo culmine. La classe dirigente torinese divenne, in maniera inaspettata rispetto alle premesse, protagonista delle azioni di promozione e sviluppo del tema della navigabilità interna con un ruolo che sin qui non le è stato riconosciuto e che impone un relativo ridimensionamento della posizione, certamente centrale, ma non esclusiva, della classe dirigente veneta. Pur essendo indiscutibile il ruolo di quest'ultima, tanto negli studi teorici quanto nelle proposte legislative o progettuali concrete, ruolo suffragato dalla costante centralità assunta dalla tratta Milano-Venezia, va tuttavia rilevato come le iniziative politiche realizzate in ambito piemontese siano state funzionali a mantenere la regione ai tavoli decisionali sull'argomento nonostante la sua relativa marginalità sia per ciò che concerne i possibili volumi di traffici sia per le oggettive difficoltà di adeguare alle esigenze dell'età contemporanea gli alvei fluviali della regione, che per caratteristiche idrologiche erano tutt'altro che favorevoli ai transiti idroviali⁴⁴. Proprio a seguito della pubblicazione dei risultati dei lavori della prima commissione Romanin-Jacur, ritenuti così penalizzanti per il Piemonte, l'allora consigliere comunale e della Deputazione provinciale Severino Casana, per la prima volta in modo diretto e ufficiale, «chiama l'attenzione del Consiglio sull'argomento della navigazione interna nella Valle del Po» quale punto all'ordine del giorno di una seduta sia del Consiglio provinciale sia di quel-

⁴¹ MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Atti della commissione per lo studio della navigazione interna nella valle del Po. Relazione generale*, Roma, Tipografia della Camera dei deputati, 1903.

⁴² *Ibidem* e LEONE ROMANIN-JACUR, *Navigazione interna. Conferenza tenuta la sera del 23 novembre 1903 in Venezia nella grande Sala del Circolo Artistico*, Venezia: Tipografia Emiliana, 1904. Per un commento al testo dei lavori della commissione si veda *Studio sugli atti della Commissione per lo studio della navigazione interna nella valle del Po*, Atti del Collegio veneto degli ingegneri (X Congresso internazionale di navigazione), Venezia: Officine grafiche C. Ferrari, 1905. Apprezzamento sul lavoro svolto dalla commissione, ma osservazioni critiche sulla mancanza di proposte concrete per migliorare la rete navigabile italiana così come sarebbe stato indispensabile sono espresse da OLINTO MARINELLI, *La navigazione interna nella pianura padana*, in «Rivista Geografica Italiana», X (1903), fasc. VIII, pp. 427-437.

⁴³ MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Atti della commissione per lo studio della navigazione interna nella valle del Po. Relazione Quarta. Il Po da Torino al mare*, Roma: Tipografia della Camera dei deputati, 1903, p. 42: nonostante quanto enunciato dal titolo, la relazione di fatto esclude l'intero tratto piemontese del Po e in specifico il tratto tra Casale e Torino è considerato assolutamente non navigabile «sia per la rapidità della corrente [...]; sia per le accennate due briglie che lo attraversano, l'una per derivazione del canale Cavour a Chivasso, l'altra pel canale Lanza destinato all'irrigazione» (p. 29).

⁴⁴ Sulla centralità dei tecnici veneti nel dibattito nazionale sul tema della navigazione interna si veda MICHELA MINESIO, *Progetti di navigabilità e istruzione professionale: Romanin-Jacur e gli ingegneri*, in «Padania», IV (1990), fasc. 8, pp. 177-202.



lo comunale⁴⁵. Sottolineando come le proposte della commissione «si arrestano alle Provincie inferiori di Milano e di Pavia, e, purtroppo la commissione non ha creduto di proseguire gli studi almeno fino a Torino, adducendo mancargli i dati occorrenti e le opportune constatazioni idrografiche»⁴⁶, viene inviata al ministro dei Lavori pubblici una formale protesta firmata dal presidente della Deputazione provinciale, dal sindaco di Torino e dal presidente della Camera di Commercio⁴⁷. Le ragioni dell'interesse da parte dei consiglieri piemontesi sono ben riassunte nella mozione espressa dal Consiglio provinciale «convinto del grande vantaggio che deriverebbe all'economia nazionale da un ben regolato sistema di navigazione interna pei trasporti soprattutto dei prodotti agricoli e delle merci di limitato valore in rapporto al volume [...] invita [la commissione] ad insistere presso il Governo del Re perché provveda fin d'ora a completare quello studio per la navigazione interna della valle del Po fino a Torino»⁴⁸. Tale mozione rispecchia nei contenuti la teorizzazione di un nesso tra lo sviluppo economico-sociale di una nazione e la presenza di una rete di comunicazioni capillare e comprensiva di differenti tipologie, non ultime le idrovie, così come traspare, durante la tanto intensa quanto illusoria stagione progettuale in tema di navigazione interna, dai dibattiti parlamentari sul tema, teorizzazione sostenuta da economisti e geografi⁴⁹.

Il Vaporino sul Po, disegno di Eduardo Matania, in *Torino e l'Esposizione Italiana del 1884* (ASCT, Collezione Simeom, B 703, p. 377).

⁴⁵ ASPT, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1903, verbale dell'adunanza del 10 agosto 1903, p. 17 e ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1904, verbale del Consiglio comunale del 8 gennaio 1904, § 4.

⁴⁶ ASPT, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1903, verbale dell'adunanza del 10 agosto 1903, p. 17.

⁴⁷ *Ibid.*, cat. 9/3, fasc. 14 c, fald. 273, Navigazione Interna oggetti vari.

⁴⁸ *Ibid.*, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1903, verbale dell'adunanza del 10 agosto 1903, p. 20.

⁴⁹ Si veda PIERO GRIBAUDI, *Considerazioni presuntive sul movimento commerciale del Canale Torino-Casale-Pavia*, Torino: Lattes, 1913, p. 1, in cui viene ribadito l'assioma in tema di navigazione interna in ragione del quale «l'efficacia delle vie d'acqua cresce in proporzione geometrica con la loro ampiezza e con la loro penetrazione»; MARIO BARATTA, *La mostra del Po a Piacenza*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», X (1909), fasc. 1, pp. 37-

Ogni ipotesi di sviluppo è stata sempre pensata in funzione del vantaggio che essa avrebbe potuto rappresentare per il trasporto merci: al trasporto passeggeri non viene mai fatto esplicito riferimento, il che trova piena conferma negli esiti dei lavori della prima commissione Romanin-Jacur in cui si ritiene opportuno convogliare sulle vie d'acqua il traffico di merci ingombranti e di basso valore unitario⁵⁰. Le proteste piemontesi non dovettero essere avvertite come pura formalità e come atto dovuto di fronte a una presunzione di lesi interessi, ma ebbero sostanziale e significativo peso politico. Lo stesso Leone Romanin-Jacur ritenne di dover citare per intero la mozione negli atti dei lavori della commissione a indicare la necessità di proseguire gli studi anche in quell'ambito piemontese escluso di fatto dalle indagini sino a quel punto svolte⁵¹. L'invito a realizzare uno studio di fattibilità per promuovere lo sviluppo della navigazione interna anche in Piemonte, e a Torino in particolare, quale nodo di una possibile rete di comunicazione fluviale, fu reso concreto in tempi rapidissimi poiché solo pochi mesi dopo – con decreto del 14 ottobre – venne nominata una nuova commissione governativa per la navigazione interna: per la decisione certamente non fu irrilevante il peso della politica piemontese, se di questa seconda commissione riuscirono a far parte, con ruoli non marginali, rappresentanti della causa piemontese, tra cui il senatore Casana, designato a presidente, il generale Lorenzo Bigotti incaricato di presiedere il comitato economico⁵² e l'ingegner Mazzini coinvolto in quanto direttore dei canali demaniali. Tali personalità rappresentavano in ambito piemontese i fautori della navigazione interna che, pur relativamente silenti nel perorare la causa nei contesti istituzionali locali, avevano progressivamente maturato interesse e competenze sul tema, partecipando ai dibattiti che si andavano sviluppando in Europa. Tale questione, di cui l'Italia e il Piemonte iniziarono a occuparsi, è infatti in tardiva assonanza con il vivace dibattito che viene portato avanti, con un'eco ben più significativa e con risvolti applicativi di tutt'altra portata, nei congressi internazionali di navigazione. Questi ultimi si svolgono sin dal 1885 in tutta Europa e sono promossi dalle Associazioni internazionali «intente con la massima concordia allo svolgimento delle navigazioni marittima ed interna e strette tra di loro dall'Associazione internazionale permanente dei Congressi di Navigazione»⁵³ con sede a Bruxelles: solo a partire dal 1900 vi partecipano anche rappresentanti italiani⁵⁴, che fanno riferimento alle realizzazioni di altri paesi con tono ammirato ed enfatico, strumentalmente usato contro i detrattori del tema. In Italia è durante il primo decennio del Novecento che si cercò di dare impulso alla questione attraverso iniziative volte a sensibilizzare l'opinione pubblica⁵⁵ e

49 e fasc. 2, pp. 113-122; e COSIMO BERTACCHI, *La navigazione del Po con allacciamento a Torino e a Genova, e il «Canale Pedemontano» di fronte all'avvolgente grande rete navigabile franco-germanica e slava*, in «Torino: rassegna mensile», XIII (1933), fasc. 12, pp. 44-47; CAMILLO SUPINO, *La navigazione interna in relazione agli altri mezzi di trasporto*, Roma: Cecchini, 1902.

⁵⁰ Tale principio è sostenuto da M. BARATTA, *La mostra del Po a Piacenza* cit., fasc. 2, pp. 118-119.

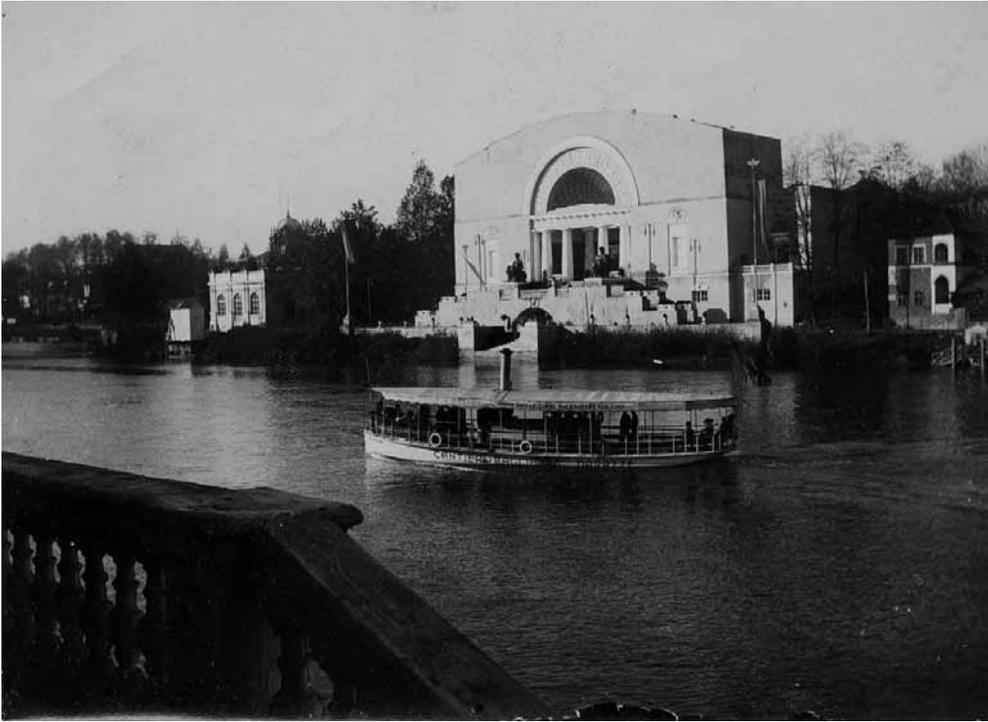
⁵¹ Si veda L. ROMANIN-JACUR, *Navigazione interna* cit., pp. 45-48.

⁵² All'interno della commissione vengono nominati due comitati: quello tecnico, del quale è presidente ancora Leone Romanin Jacur, e quello economico, diretto dal generale Bigotti. Per una disamina delle modalità di organizzazione del lavoro di indagine statistica realizzato dalla commissione sul traffico esistente e su quello potenziale della rete idroviaria italiana si veda MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione sui Lavori del Comitato Economico-Amministrativo della Commissione per la Navigazione Interna nell'anno 1905*, Torino: Bona, 1906.

⁵³ LORENZO BIGOTTI, *Il II Congresso nazionale francese di navigazione interna a Nancy: note sul congresso e considerazioni riguardanti l'Italia*, Torino: Bona, 1910, p. 2. A tale associazione aderirono anche vari enti locali e comitati italiani tra cui, pur tardivamente e solo nel 1918, anche la Provincia di Torino (ASPT, *Deputazione provinciale di Torino*, 1918, verbale dell'adunanza dell'8 maggio 1918).

⁵⁴ In tale occasione il generale Bigotti ebbe l'occasione di presentare un intervento atto a presentare lo status quo della navigazione interna in Italia: LORENZO BIGOTTI, *VIII Congresso internazionale di navigazione tenutosi a Parigi 1900, La navigazione interna in Italia nell'interesse economico del paese*, Torino: Roux e Viarengo, 1900.

⁵⁵ A Torino in particolare alla promozione del tema della navigabilità del Po contribuirono anche, in maniera meno effimera di quanto apparentemente possa sembrare, le stesse iniziative delle associazioni remiere come ebbe a riconoscere lo stesso Comitato locale di Torino per la navigazione interna in più di una occasione (COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA, *Rendiconto Annuale presentato nell'adunanza del 30 aprile 1908*, Torino: Tipografia della Gazzetta del Popolo, 1908, pp. 3-4).



Torino. Esposizione Generale Italiana del 1911: vista sul fiume Po (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 2/92).

creare consenso e attenzione presso un pubblico più vasto⁵⁶. Nel 1910 viene costituita l'Associazione nazionale per i congressi di navigazione⁵⁷, cronologicamente più tardiva rispetto alle omologhe europee, ma immediatamente attiva nell'organizzare nell'anno successivo il primo Congresso nazionale di navigazione che significativamente si tenne a Torino, in concomitanza con l'Esposizione Internazionale del 1911, in ragione dell'interesse sempre dimostrato verso il tema da una città che «ha l'onore di annoverare fra i suoi Cittadini ferventi e benemeriti apostoli, studiosi della pulsante questione», come ebbe a ricordare il rappresentante del sindaco in occasione della presentazione del Convegno⁵⁸: in un clima politico particolarmente sensibile alla navigazione fluviale l'Esposizione Internazionale rappresenta infatti un momento in cui Torino vuol presentare il Po come spazio potenzialmente fruibile alla navigazione⁵⁹.

È sull'esempio di quanto accade in altri paesi europei – dove, negli intervalli tra le scadenze dei congressi internazionali, il dibattito prosegue con altrettanta vivacità nelle singole nazioni sotto la spinta dei vari comitati locali che «studiano e sviscerano in prima istanza i bisogni della navigazione del rispettivo terri-

⁵⁶ Tra le numerose iniziative di tipo divulgativo (tra cui *Per l'attivazione della navigazione interna nella valle Padana e nel resto d'Italia. Convegno delle Rappresentanze politiche ed amministrative delle Regioni Padane in Milano presso la Camera di Commercio*, Milano: Stabilimento Tipografico Bellini, 1904) certamente va ricordata per la sua maggiore risonanza la mostra, organizzata nel 1908 a Piacenza, cui anche la stessa Provincia di Torino diede il suo contributo esponendo il progetto di canale navigabile Torino-Pavia, lo studio per la sistemazione del fiume da Moncalieri a Casalgrasso e i progetti dei ponti fra Villastellone e Carignano e fra Verrua Savoia e Crescentino (ASPT, cat. 9/3, fasc. 25 b, fald. 291, Progetto di Canale Torino-Piacenza-Pavia. Esposizione di Piacenza.) Sulla mostra si veda M. BARATTA, *La mostra del Po a Piacenza* cit.

⁵⁷ Di tale associazione fa parte, sin dal suo atto costitutivo, il comune di Torino: ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1910, verbale del Consiglio comunale del 17 giugno 1910, § 16.

⁵⁸ Si veda *Primo Congresso nazionale di navigazione, promosso dall'Associazione nazionale per i congressi di navigazione, Torino, 28 settembre-4 ottobre 1911: rendiconto particolareggiato, pubblicato per cura del Comitato locale di organizzazione*, Torino: Bona, 1912, p. 52: tema generale del congresso e filo conduttore di tutti gli interventi presentati fu in generale l'utilità di sviluppare il traffico merci per vie navigabili.

⁵⁹ Per questa ragione il generale Bigotti presenta in Consiglio comunale una raccomandazione affinché venga alzato lo specchio d'acqua del Po – nel tratto compreso tra l'attuale ponte di piazza Vittorio fino al punto più prossimo a Moncalieri – di quel tanto che basti per sopportare galleggianti di ben maggiore portata di quelli solitamente transitanti (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 12 luglio 1907, § 5). Al medesimo scopo anche il Comitato locale torinese, fin dal 1907, sollecitò il comune di Torino e lo stesso governo «alla rimozione degli ostacoli che si frappongono alla navigazione, almeno nel tratto tra Torino e Moncalieri» (COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA, *Rendiconto Annuale presentato nell'adunanza del 30 aprile 1908* cit.).

torio» – che anche in Italia vengono promossi i comitati locali di navigazione con lo scopo di sostenere gli interessi regionali presso il governo centrale. Il primo a essere fondato è il Consorzio per la navigazione interna nella Valle Padana avente sede a Milano e costituito da Camere di Commercio, Province e Comuni interessati per posizione geografica – tra cui ovviamente la Provincia e il Comune di Torino⁶⁰ – al «fine di promuovere, raccogliere e coordinare gli studi per la navigazione interna nella Valle del Po e concretare le conseguenti proposte d'indole tecnica, amministrativa, economica e finanziaria». Tale consorzio sorge così con lo scopo esplicito di integrare l'azione governativa, di promuovere le disposizioni necessarie alla creazione e allo sviluppo della navigazione interna in generale⁶¹ e – meno dichiaratamente, ma più realisticamente – con il fine di esercitare pressioni affinché l'ambito territoriale da ciascun ente rappresentato possa trarre vantaggi dai progetti che avrebbero potuto esser attivati, o quanto meno non ne resti esclusa. Poiché il tratto piemontese del Po, e quello torinese in special modo, era stato sino a quel momento pressoché emarginato da ogni ipotesi di potenziamento della navigabilità, si ritiene indispensabile l'istituzione di un Comitato locale di Torino per la navigazione interna, su iniziativa dei presidenti della Deputazione provinciale Luigi Giordano e del Consiglio provinciale Paolo Boselli, dell'allora sindaco di Torino conte Secondo Frola e del consigliere del Comune di Torino e presidente della Camera di Commercio di Torino Teofilo Rossi con l'esplicito scopo di evitare che altre regioni della valle del Po promuovano lo studio e l'esecuzione di canali «lasciando in disparte Torino»⁶² e che siano pregiudicati gli interessi della città in merito. I comitati locali, oltre a raccogliere materiali e dati economico-statistici sul tema, si propongono di indirizzare, accanto alla commissione governativa appositamente istituita, l'iter che doveva portare a un disegno di legge finalizzato alla regolamentazione dello stato giuridico della navigazione interna in Italia, prima indispensabile tappa per una seria politica di sviluppo della rete idroviaria. Sino a quel momento infatti il riferimento giuridico in materia era rappresentato dall'obsoleta legge del 1865 sui lavori pubblici che in merito alla navigazione interna disciplinava esclusivamente l'esistente, ovvero la semplice manutenzione delle vie di navigazione in esercizio alla data di stesura del testo⁶³. Poiché il principio secondo cui «la navigazione è l'oggetto principale a cui servono i laghi, i canali ed i fiumi navigabili e che a questo fine sono subordinati tutti gli altri vantaggi ed usi ritraibili dalle acque»⁶⁴ era stato sino ad allora una mera dichiarazione di intenti non seguita da azioni concrete in tale direzione, era chiaro che una legge *ad hoc*, connessa ad adeguati stanziamenti per le opere da realizzarsi, costituiva punto di partenza imprescindibile per lo sviluppo di una rete di navigazione interna.

⁶⁰ L'approvazione dello statuto è discussa prima dalla Giunta e poi dal Consiglio comunale (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1905, verbale del Consiglio comunale dell'8 novembre 1905, § 88). Si veda CONSORZIO PER LA NAVIGAZIONE INTERNA NELLA VALLE PADANA [MILANO], *Statuto*, Milano: Tipografia La stampa commerciale, 1905.

⁶¹ *Ibid.*, art. 2.

⁶² ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 12 luglio 1907, § 5. Il progetto di statuto è approvato dal Consiglio provinciale nel 1905, (ASPT, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1905, verbale dell'adunanza del 29 maggio 1905, p. 55), si veda *Statuto del Comitato Locale di Torino per la Navigazione Interna*, Torino: Tipografia della Gazzetta del Popolo, 1906. Centrale è l'art. 3 dello *Statuto* in cui si dichiara la volontà di studiare dal punto di vista tecnico «tutte le questioni d'indole generale riguardanti la sistemazione della rete padana, in quanto si connettono agli interessi locali» e dal punto di vista economico si vogliono individuare quali sarebbero le materie prime e i prodotti industriali a beneficiare di un possibile trasporto via acqua e «quali industrie potrebbero sorgere, favorite e dal minor costo dei trasporti e dalla utilizzazione delle forze idrauliche che si ricaverebbero da una migliore sistemazione dei fiumi e dalla costruzione di nuovi canali».

⁶³ La legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248, (All. F), che disciplina la materia in questione al Titolo III «Delle acque soggette a pubblica amministrazione» (articoli 91-181). Sulla legislazione immediatamente successiva all'Unità e in specifico sulla legge del 1865 ritenuta da modificare pensando a disposizioni *ad hoc* sul regolamento dei fiumi, si rimanda a VINCENZO DEMORRA, *Cenni monografici sul fiume Po tra Villafranca e Moncalieri: proposte di sistemazione, necessità di modificare la legge sul reggimento [sic] dei fiumi. Memoria presentata a sua eccellenza il ministro dei lavori pubblici*, Torino: Bona, 1883.

⁶⁴ Si veda l'art. 104 della citata legge.

A seguito del fallimentare disegno di legge Gianturco⁶⁵, il varo nel 1910 della cosiddetta legge Bertolini⁶⁶ sembra fornire concrete speranze di passare dalla fase di progettazione a quella di attuazione: viene fra l'altro stabilita una classificazione delle linee di navigazione in tre diverse categorie corrispondenti all'entità dell'intervento economico dello stato richiesto per la loro realizzazione⁶⁷. Se nella sostanza l'entrata in vigore della legge Bertolini⁶⁸ diede risultati parziali, limitati al tratto veneto della cosiddetta idrovia Padana, certamente non soddisfacenti per le attese del Piemonte e di Torino, che pur avevano giocato un ruolo centrale, gli anni immediatamente precedenti e seguenti vedono crescere iniziative funzionali non solo a una generica promozione sulla questione, ma alla presentazione di concrete proposte progettuali verso cui, a differenza delle utopie ottocentesche elaborate in maniera autonoma da singole personalità, sono destinate somme consistenti di denaro pubblico da parte delle amministrazioni che le avevano commissionate: si tratta in tutti i casi di progetti di canalizzazione che, verificata l'infungibilità del Po come via navigabile tra Torino a Casale Monferrato, dovevano avere lo scopo di essere vicari del corso d'acqua naturale, sistematicamente escluso per quel tratto dai vari studi⁶⁹.

Nello specifico, come si è detto, il Comitato locale di Torino per la navigazione interna si proponeva tra gli specifici compiti statuari studi di fattibilità al fine di dotare la città di un'idrovia a scopo commerciale verso due direzioni: da un lato

⁶⁵ Nella seduta del 27 novembre 1906 fu presentato alla Camera dal ministro Emanuele Gianturco il disegno di legge n. 542 *Disposizioni sulla navigazione interna* che fu discusso, ma non approvato e mai convertito in legge. Rispetto a esso – definito da Beretta «privo di ogni criterio direttivo» – la Deputazione provinciale di Torino delibera all'unanimità di chiedere al governo la radicale modifica del progetto, ritenendo che esso si limiti a prendere in considerazione tratti di fiumi già serviti da navigazione. Per una descrizione dell'iter attraverso cui si è giunti alla definizione del disegno di legge: LEOPOLDO CANDIANI, *La navigazione interna: criteri e proposte per attuarla*, Milano: Stabilimento tipografico La stampa commerciale, 1907, pp. 14-21.

⁶⁶ Si tratta della legge 2 gennaio 1910, n. 9 presentata dal ministro Bertolini: CAMERA DEI DEPUTATI, *Per la navigazione Interna. Discorso dell'onorevole Pietro Bertolini Ministro dei Lavori Pubblici pronunciato nella seduta del 25 novembre 1909 e disegno di legge approvato dalla Camera il 27 novembre 1909*, Roma: Tipografia della Camera dei Deputati, 1909. Il disegno di legge fu approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 27 novembre 1909 e fu l'esito di un lungo iter preparatorio risultato dei lavori della commissione tecnica Romanin-Jacur e del Consorzio per la navigazione interna, cui seguirono le lunghe disamine della commissione parlamentare nominata *ad hoc*. Il decreto attuativo della stessa fu approvato nel 1913 (regio decreto 959, 11 luglio 1913). Commenti sulla legge sono espressi in MARIO BERETTA, *Il nuovo progetto di legge sulla navigazione interna*, in «Il monitore tecnico», 1909, n. 1; ATTILIO CERUTTI, *Sul progetto di legge Bertolini per la navigazione interna*, Milano: Società editrice tecnica scientifica, 1909 e COMITATO LOCALE DI MILANO PER LA NAVIGAZIONE INTERNA, *Sul disegno di legge per la navigazione interna presentato dal ministro dei LL. PP.: relazione approvata dal comitato nell'assemblea del 25 aprile 1909*, Milano: Scuola tipo-litografica Figli Provvidenza, 1909: in tutti gli interventi, pur dando sostegno alle linee generali del disegno di legge, vengono sostanzialmente espresse perplessità da un lato sulla possibile arbitrarietà nell'assegnazione delle classificazione alle vie navigabili e dall'altro sul timore dell'esclusione degli enti locali nell'assegnazione delle tasse per l'uso delle vie navigabili. D'altra parte circa la necessità che alle opere necessarie alla navigazione concorressero in misura consistente i capitali privati e solo in misura marginale lo stato, si erano espressi favorevolmente alcuni rappresentanti del capitalismo italiano, tra gli altri il presidente della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino CARLO MONTÙ, *La navigazione interna in rapporto agli interessi del Piemonte*, Torino: Stabilimento Tipografico Torinese, 1906, p. 44.

⁶⁷ Si rimanda agli articoli 4-5-6-7-8 del Capo II, *Spese per le opere di navigazione*. È opinione diffusa presso i contemporanei quella secondo cui fu proprio tale classificazione ad affossare definitivamente ogni effettiva realizzazione: se il coinvolgimento economico degli enti locali nelle spese di realizzazione delle opere poteva essere in teoria condivisibile, nella pratica fu forse anche in ragione del troppo elevato impegno economico richiesto a comuni e province che ogni iniziativa venne bloccata: d'altra parte all'obiezione rispose preventivamente lo stesso Bertolini nella relazione con cui presentò il progetto sostenendo l'opportunità che lo stato intervenga formulando un proprio piano ideale di opere, pur lasciando che «l'indicazione della esecuzione venga dagli stessi enti che debbono trarne beneficio e concorrere negli oneri».

⁶⁸ La legge confluì nel 1913 nel testo unico sulla navigazione interna e sulla fluitazione in cui venivano riunite le disposizioni della legge del 1865 sulle opere pubbliche e quelle della legge Bertolini: regio decreto, 11 luglio 1913, n. 959 e il relativo regolamento per l'esecuzione delle opere sulla navigazione interna e sulla fluitazione (regio decreto, 17 novembre 1913, n. 1514).

⁶⁹ Si vedano tra gli altri MARIO NANI MOCENIGO, *La navigazione interna nell'alta Italia*, Venezia: Istituto veneto di arti grafiche, 1907 e ID., *La navigazione interna nella Valle del Po*, Roma: Officina poligrafica italiana, 1908 (estratto da «Rivista marittima», 1908), dove si fa sempre esclusivo riferimento alla tratta Milano-Venezia. Probabilmente in ragione del decadimento ormai consolidato del traffico fluviale e dell'ingente mole di opere di sistemazione dell'alveo necessarie per un eventuale incremento del medesimo, l'esclusione del tratto piemontese dalle trattazioni generali sulla navigazione interna fu sistematica anche negli anni successivi, pur in lavori di inquadramento generale sulla rete navigabile dell'Italia Settentrionale, si veda ELIO MIGLIORINI, *Appunti sulla navigazione interna e sul traffico nei fiumi e nei canali italiani*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», XI (1934), fasc. 3, pp. 211-225.

il mar Ligure e dall'altro la pianura padana. A tali due sbocchi va inoltre aggiunto il congiungimento di Torino con il lago Maggiore, in un progetto ideale e unitario probabilmente assai più utopico e foriero di interessi particolari contrastanti tra loro, di quanto le rasserenanti parole del Mario Vicarij in Consiglio comunale volessero far credere: «non sussistono quindi né rivalità né competizioni. Si tratta piuttosto di interessi che collimano perfettamente e che ad essere salvaguardati abbisognano di una chiara visione del complesso»⁷⁰. Si registra infatti un differente indirizzo tra i diversi soggetti coinvolti, poiché se il Comitato locale torinese sembra ritenere prioritaria la progettazione di un canale Savona-Torino⁷¹, la Provincia di Torino dimostrò invece un maggiore interesse per uno sviluppo delle rete verso la Lombardia. La via rivolta al mar Ligure è ritenuta preferenziale anche dall'amministrazione municipale, con una predilezione per un'idrovia interamente artificiale che colleghi Torino con il porto di Savona⁷², piuttosto che con quello di Genova⁷³, per una ragione «topografica» essendo «la giacitura naturale delle nostre valli che ci mette davanti per la discesa al mare, come più prossima, la meta di Savona»⁷⁴. Tale ipotesi, come detto già studiata nel corso dell'Ottocento, è delineata in specifico con il progetto presentato dagli ingegneri Michele Fenolio e Ermanno Chiaves che a Torino postulava la fabbricazione di due porti, il primo a monte della città in prossimità dello smistamento ferroviario del Lingotto, l'altro a valle della confluenza della Dora Riparia in vicinanza della progettata stazione di Regio Parco⁷⁵. La Provincia di Torino investì invece ingenti somme in studi per la progettazione di un'idrovia rivolta alla pianura padana, ritenendo che fosse la via navigabile verso cui più proficuamente indirizzare le risorse⁷⁶. Gli ingegneri Cesare Corazza e Roberto Soldati furono incaricati di redigere

⁷⁰ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1917, verbale del Consiglio comunale del 25 aprile 1917, § 6.

⁷¹ COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA, *Rendiconto Annuale 1909*, Torino: Tipografia della Gazzetta del Popolo, 1910, p. 13.

⁷² Quale primo atto formale necessario secondo le disposizioni legislative al fine di richiedere la concessione del canale navigabile ai sensi della legge 11 luglio 1913, n. 959 e della successiva 7 aprile 1917 n. 14 fu istituito il Consorzio per il canale navigabile Torino-Savona (ASPT, cat. 9/3, fasc. 11, fald. 291, Canale navigabile Torino Savona – Consorzio). Tale consorzio, presieduto da Secondo Frola, pubblicò un progetto che rimase sulla carta: CONSORZIO DEL CANALE NAVIGABILE TORINO-SAVONA, *Canale navigabile Torino-Savona. Studi relazioni e progetti*, Torino: Tipografia Schioppo, 1924.

⁷³ Tra i pochi progetti aventi per oggetto un ipotetico collegamento con Genova si veda SALVATORE BRUNO, ANTONIO CASTIGLIONE, *Canale navigabile Genova-Tortona-Po: conferenza tenuta nel salone municipale di Tortona il 12 gennaio 1913*, Tortona: Tip. Rossi, 1913.

⁷⁴ Si rimanda alle parole del consigliere Edoardo Daneo in ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1917, verbale del Consiglio comunale del 25 aprile 1917, § 6. A seguito di un lungo dibattito, viene approvata dal Consiglio comunale una mozione atta a «tradurre con la massima sollecitudine in atto il problema della Navigazione fluviale interna che da tempo è in studio, senza venire però ad una definizione che assicuri alla Città nostra ed alla regione tutta del Piemonte una soluzione reclamata dalle necessità imprescindibili della vita industriale e commerciale». Viene così affidato alla Giunta municipale l'incarico di promuovere il collegamento idroviario Torino-Savona-Vado e conseguentemente quello tra Torino e il lago Maggiore, in ragione della «suprema convenienza per Torino e per la regione piemontese di congiungersi per una via d'acqua di grande traffico al mare Ligure ed al lago Maggiore e di allacciarsi al canale navigabile Milano-Venezia, che per la coraggiosa iniziativa del Comune di Milano sta per diventare un atto compiuto» e del fatto che «la razionale distribuzione di una rete di canali, che attraverso regioni eminentemente agricole ed industriali unirebbe i due mari Ligure e Adriatico ed il lago Maggiore, risponde ad un alto interesse nazionale», *ibidem*.

⁷⁵ Al progetto di Fenolio e Chiaves (*Relazione degli Ingegneri E. Chiaves e M. Fenolio su un progetto di canale dal Mar Ligure al Lago Maggiore*, in COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA, *Rendiconto annuale presentato all'adunanza del 30 aprile 1908* cit., pp. 25-55) va affiancato lo studio dell'Arimondi, responsabile dell'Ufficio del Genio civile di Torino (C. ARIMONDI, *Studi per un canale navigabile dal Mar Mediterraneo alla valle padana* cit.). Per una rassegna complessiva dei vari progetti sulla tratta si veda L. BIGOTTI, *VIII Congresso internazionale di navigazione tenutosi a Parigi 1900* cit.; ERMANNO SOLDATI, *Alcune osservazioni tecniche per una rete di canali navigabili per la Regione Piemontese*, Novara: De Agostini, 1911 ed EUCLIDE SILVESTRI, *Sulla disponibilità dell'acqua per l'esercizio di un Grande Canale Navigabile dalla Rada di Vado a Torino*, Torino: Borzoni, 1917, pubblicazione promossa dallo stesso Comitato locale per la navigazione interna Torino.

⁷⁶ La Provincia di Torino ritiene di dover più proficuamente indirizzare le risorse verso il canale Torino-Casale-Pavia come ben evidente dalle numerose delibere del Consiglio Provinciale sul tema (ASPT, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1905, verbali dell'adunanza del 5 giugno 1905, p. 3 e del 24 novembre 1905, p. 9; *ibid.*, 1910, verbale dell'adunanza del 18 novembre 1910, p. 5; *ibid.*, 1911, verbale dell'adunanza del 28 dicembre 1911, p. 32; *ibid.*, 1912, verbale dell'adunanza del 27 dicembre 1912, pp. 57-58; *ibid.*, 1913, verbale dell'adunanza del 30 dicembre 1913, p. 75; *ibid.*, 1914, verbale dell'adunanza del 17 novembre 1914, p. 30; *ibid.*, 1915, verbale dell'adunanza del 17 novembre 1915, p. 33). A fronte di tale elevato numero di interventi di sostegno al progetto si deve registrare un assai più esiguo interesse per il collegamento con Savona, nonostante la città venga riconosciu-

un progetto per la realizzazione del canale Torino-Casale-Pavia, prevedendo la costruzione di un'idrovia artificiale capace di convogliare grandi traffici, che avrebbe dovuto svilupparsi parallelamente alla sponda destra del fiume Po fino a Chivasso, e lungo la sponda opposta tra Chivasso e Casale⁷⁷.

Per unire le due prospettive senza porle in alternativa, il Comitato locale torinese, nei criteri direttivi verso cui indirizzare le future politiche per lo sviluppo della navigazione interna nel 1912, fonda il ragionamento sulla «posizione geografica speciale» di Torino in ragione della quale «la spina dorsale della rete di Navigazione interna del Piemonte deve essere formata da un canale Mare Ligure-Torino-Lago Maggiore, con collegamenti al Mare Adriatico, alla pianura padana ed a quel potente centro di attrazione che è Milano. Ogni altro concetto, con diversa direttiva non risponde alle esigenze naturali che nascono dalla situazione geografica del Piemonte, ed è perciò irrimediabilmente impari a soddisfare alle legittime sue aspirazioni»⁷⁸. Affinché tali progetti potessero avere qualche concreta speranza di realizzazione era tuttavia indispensabile il sostegno da parte del governo centrale che, a dispetto dell'importante ruolo svolto dalla politica subalpina sul piano promozionale, non fu mai così significativo. Se infatti la tabella relativa alle assegnazioni finanziarie annessa al progetto di legge Gianturco era risultata così penalizzante per il Piemonte da spingere il senatore Casana, presidente della Commissione governativa per la navigazione interna, a rassegnare le dimissioni da tale incarico⁷⁹, neppure la legge Bertolini si dimostrò particolarmente favorevole per il Piemonte. A seguito della sua promulgazione il Consiglio provinciale di Torino si affrettò infatti a presentare una mozione secondo cui «ritenuti essere di supremo interesse non solo per il Piemonte, ma per le altre Provincie, che la navigazione nella valle padana si estenda fino a Torino, fa voti al Governo del Re per l'iscrizione in prima categoria del canale Torino-Pavia, in base al Progetto Corazza Soldati», ribadendo la scelta di priorità assoluta su tale tratta⁸⁰.

Con l'istituzione della cosiddetta seconda commissione Romanin-Jacur sulla navigazione interna, Torino e il Piemonte, attraverso un impegno diretto e concreto, sembrarono aver scommesso sull'ipotesi che Torino divenisse nodo di un'ampia rete di comunicazioni idroviarie, possibilità che rimase tuttavia del tutto irrealizzata. Non fu debolezza dei poteri locali torinesi e piemontesi, né dei soggetti appositamente creati allo scopo se la navigazione interna in Piemonte, così come nel resto d'Italia, non conobbe mai sviluppo: fu la debolezza dello stesso progetto sempre presentato in connessione a quello delle ferrovie a penalizzarlo sin dagli esordi. Non essendo in grado di competere in termini di velocità e capacità

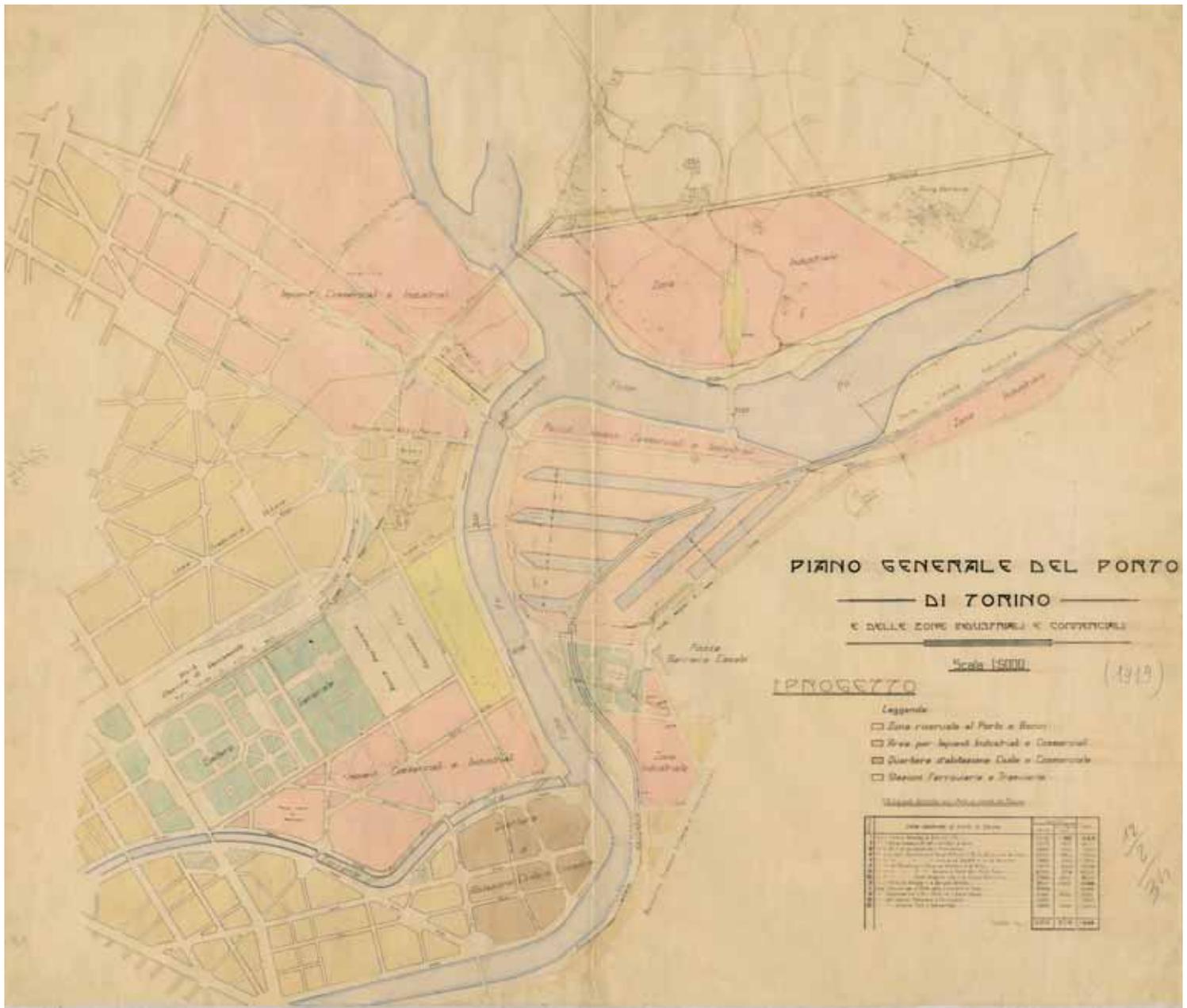
ta come «il porto naturale di Torino» (*ibid.*, 1914, verbale dell'adunanza del 16 novembre 1914, p. 41 e *ibid.*, cat. 9/3, fasc. 11, fald. 291 Canale navigabile Torino Savona).

⁷⁷ La Deputazione provinciale di Torino con il concorso del Comune e della Camera di Commercio affidava agli ingegneri Cesare Corazza e Roberto Soldati l'incarico di studiare un progetto di massima di una via d'acqua da Torino a Casale Monferrato senza indicazioni di preferenze per l'apertura di un canale laterale o invece per la sistemazione dell'alveo del Po. Quest'ultima ipotesi fu esclusa in ragione del fatto che la navigabilità del Po a valle della presa del canale Cavour risultava impossibile per la mancanza d'acqua in alcuni mesi dell'anno durante i quali la portata del fiume veniva per intero immessa nel canale. Per quanto concerne il tratto torinese del percorso, erano previsti i seguenti interventi: l'utilizzo, come primo tronco del canale navigabile, dell'esistente canale Michelotti fatte le necessarie opere di allargamento; la formazione di uno scalo secondario lungo lo stesso canale; l'edificazione del porto principale della città di Torino poco a monte dell'allora barriera Nizza; si vedano CESARE CORAZZA, ROBERTO SOLDATI, *Canale navigabile Torino-Casale Monferrato-Pavia: progetto di massima: relazione e computo sommario della spesa*, Ciriè: Tipografia Vassallo 1905; *Id.*, *Canale navigabile Torino-Casale Monferrato-Pavia: progetto di massima. Relazione riassuntiva*, Torino: Tipografia Schioppo, 1909, p. 11; CESARE CORAZZA, *Il canale navigabile Torino-Casale*, Torino: Stabilimento Maurer, Torta & C., 1905.

⁷⁸ COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA TORINO, *Relazione della Giunta Tecnica presentata all'adunanza del Comitato Generale del 10 giugno 1912*, Torino: Tipografia della Gazzetta del Popolo, 1912, pp. 5 e 7 e *Id.*, *Rendiconto dei lavori del Comitato dal 1910 al 1916*, Torino: Tipografia del Commercio, 1916.

⁷⁹ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 12 luglio 1907, § 5.

⁸⁰ ASPT, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1911, verbale dell'adunanza del 28 dicembre 1911, p. 9. A tale progetto viene anche dato l'avallo del geografo torinese Piero Gribaudo incaricato dalla Provincia di effettuare studi al riguardo: P. GRIBAUDI, *Considerazioni presuntive sul movimento commerciale del Canale Torino-Casale-Pavia* cit.



Piano generale del porto di Torino e delle zone industriali e commerciali, [1919] (ASCT, Tipi e disegni, 12.2.34).

di trasporto con le comunicazioni su rotaia, la navigazione interna non si presentò mai come seria alternativa alle ferrovie ma, per un limitato periodo, si credette potesse divenire complementare.

Nella realtà infatti non solo non si diede mai avvio ai collegamenti fluviali tra Torino e la Pianura padana, ma permase la conflittualità tra i diversi usi dell'acqua e – a giudicare dai riferimenti espressi in Consiglio comunale – fu ulteriormente compromessa la stessa navigabilità tra Torino e Moncalieri non solo per quella navigazione a uso commerciale tanto agognata, ma addirittura per più banali e semplici utilizzi delle acque da parte dei canottieri o barcaioi per il trasporto di sabbia o altro materiale da costruzione⁸¹. La necessità di risolvere il problema della navigabilità del tratto di Po tra Torino e Moncalieri continua a essere ritenuta prioritaria anche durante il secondo decennio del Novecento quando, ancora nell'ambito delle ipotesi di collegamento tra Torino e Savona, viene presentato dall'ingegner Silvestri al Comune di Torino, alla Provincia e alla Camera di Commercio un progetto «che comprende essenzialmente la costruzione di due dighe mobili, una a valle dell'attuale diga Michelotti, l'altra, con conca laterale, a monte della diga Faraut, e la conseguente demolizione delle vecchie dighe esistenti» raggiungendo così lo scopo di rendere il fiume Po navigabile per quattordici chilometri dall'imbocco del canale Michelotti sino a La Loggia, condizione indispensabile per la realizzazione dell'ipotizzato collegamento idroviario⁸².

I progetti del primo decennio del Novecento rappresentano gli ultimi tentativi concreti di disegnare una rete di comunicazioni fluviali prima del tramonto definitivo del sogno, fatta salva la parentesi della stagione dell'ennesima illusione progettuale in epoca fascista⁸³. Ancorché totalmente irrealizzati, essi non furono tuttavia considerati pure utopie: si dovette credere effettivamente nella loro attuazione se nel 1913, tra le varianti al *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* redatto nel 1906 e approvato nel 1908, è prevista, ma mai attuata, una darsena fluviale⁸⁴. Fu infatti in ragione dell'ipotesi dell'effettivo compimento di una rete di navigazione interna che si ritenne opportuno prevedere la destinazione di un'area della città a porto fluviale, così come auspicato dal Comitato locale per la navigazione interna: «Se anche la rete di navigazione interna ritardasse parecchi anni ancora a estendersi sino a Torino, la nostra città dovrebbe già sin d'ora preoccuparsi di vincolare le aree opportune per i porti e gli allacciamenti colle ferrovie per non lasciare inconsideratamente pregiudicare un futuro interesse vitale»⁸⁵. La

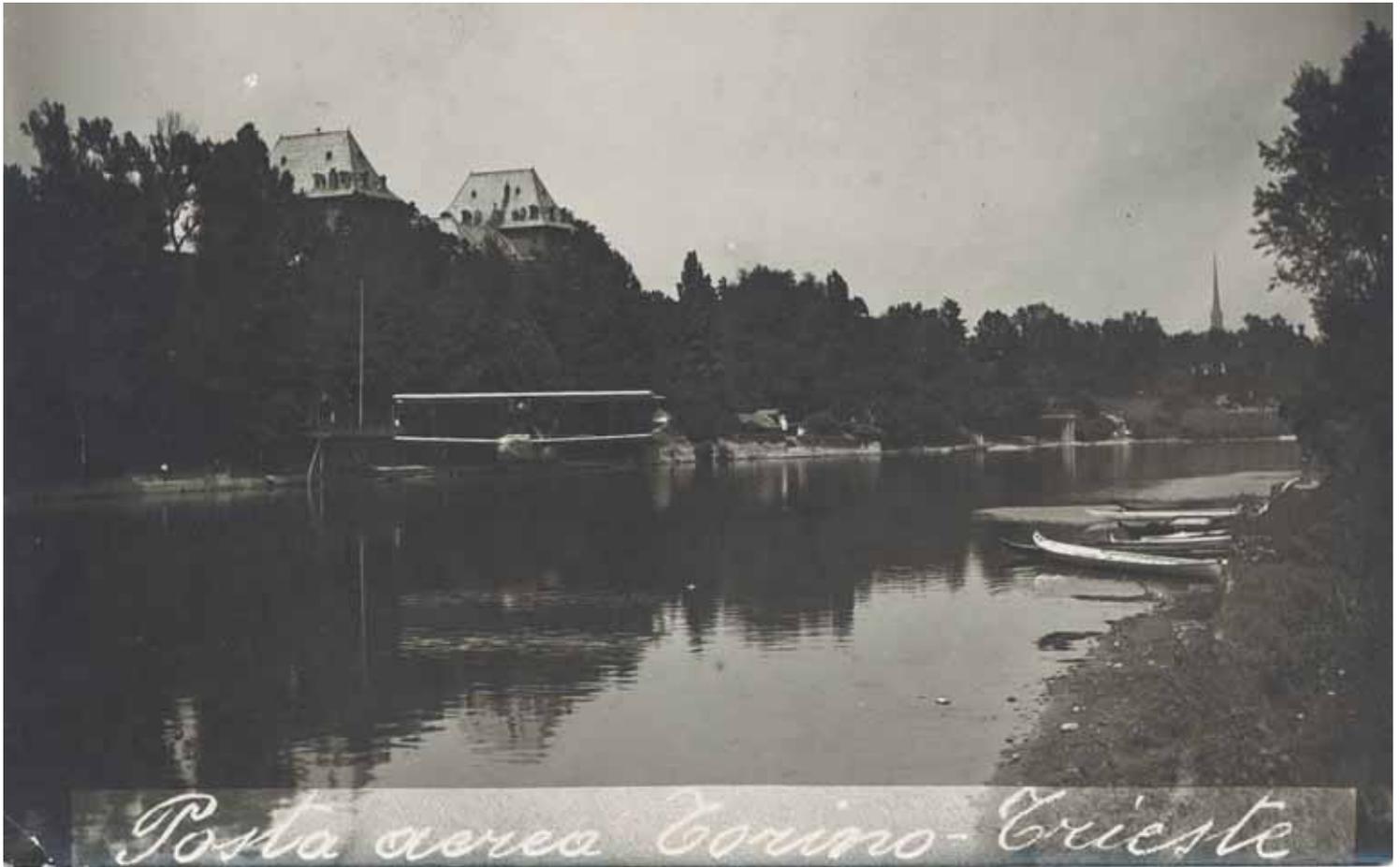
⁸¹ La causa di tale ulteriore compromissione sarebbe da individuarsi nell'installazione presso la diga Faraut di una seconda ruota destinata a uso industriale che avrebbe compromesso l'utilizzo delle acque (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1912, verbale del Consiglio comunale dell'11 dicembre 1912, § 9). Del medesimo caso discute anche il Consiglio provinciale nel 1914, data in cui si ribadisce che «nemmeno il breve tratto da Moncalieri a Torino è navigabile» (ASPT, *Atti del Consiglio della Provincia di Torino*, 1914, verbale dell'adunanza del 17 novembre 1914, p. 27).

⁸² COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA TORINO, *Rendiconto dei lavori del Comitato dal 1910 al 1916* cit., pp. 11-12, ove si loda la bontà del progetto Silvestri, così come già anticipato nella missiva scritta dall'ingegner Mazzini a termine dell'adunanza del Comitato locale per la navigazione interna del 20 aprile 1915 (Biblioteca Storica Provincia Torino, Fondo Anselmi, OA.b.877). Della questione della diga Faraut ebbe a occuparsi anche la Società degli Ingegneri e Architetti di Torino che istituisce una commissione che vagli le migliori soluzioni tecniche per conciliare le necessità industriali con le esigenze della navigazione (ATTI DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO, *Verbale dell'Adunanza 17 Gennaio 1913*, Torino: Camilla e Bertolero, 1913, p. 3).

⁸³ Durante il fascismo, all'interno della progettata linea navigabile, per natanti da 600 tonnellate, atta a collegare Milano e Venezia, si lavora per promulgarne il prolungamento fino «al suo naturale capolinea» nel progettato porto interno di Torino; si veda ERNESTO BORGIS, *Canale navigabile Torino, Chivasso, Vercelli, Novara (sponde Ticino) con allacciamento alla Idrovia Lago Maggiore-Cremona-Adriatico: Progetto di massima con variante al tronco Torino-Chivasso "avente il porto di Torino in sinistra del fiume Po"*, s.l., s.e., 1942.

⁸⁴ Il *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* redatto nel 1906, approvato con legge n. 141 del 5 aprile 1908, rivisto nel 1913 è infine approvato con regio decreto del 15 gennaio 1920. È nella revisione del 1913 che viene inserita la previsione di un porto fluviale (ASCT, *Tipi e disegni*, 52.1.9-16). Tale destinazione permane anche nelle successive varianti del marzo 1926 (*ibid.*, 64.8.30, del giugno 1935 e 64.7.8) e del gennaio 1945 (*ibid.*, 64.8.31).

⁸⁵ COMITATO LOCALE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA, *Rendiconto Annuale 1909* cit., p. 15. Sul medesimo argomento lo stesso comitato si era già espresso sull'opportunità di vincolare aree funzionalmente utili alla navigazione fluviale, ed in particolare la zona del Lingotto, come possibile scalo fluviale. Nel timore che l'estendersi della città possa rendere impossibile l'attuazione del progetto, si ritiene necessario «impedire che sia compromessa una questione così



Posta aerea Torino-Trieste



localizzazione del porto fu preventivata in corrispondenza dell'affaccio fluviale dell'attuale parco della Colletta, nei pressi della confluenza della Dora Riparia nel Po, vicino alla stazione di Regio Parco, in ossequio al principio di un'indispensabile connessione tra collegamenti idroviari e traffico ferroviario. Tale ubicazione fu ritenuta più adeguata sia rispetto alle ipotesi ottocentesche, in cui lo scalo fluviale era stato pianificato, in analogia con i piani napoleonici, «sopra la steccaia del canale Michelotti»⁸⁶, sia rispetto alla collocazione in prossimità dello smistamento ferroviario del Lingotto, come previsto dagli ingegneri Corazza e Soldati. Nonostante la mancata realizzazione della darsena fluviale, non avendo avuto luogo le opere di canalizzazione, la città di Torino fu tuttavia dotata, seppur per un breve periodo, di un porto realmente funzionante, destinato tuttavia a un traffico differente da quello per il cui sviluppo tante energie – e denari – erano stati spesi: nel 1926 sulla sponda sinistra del Po, pochi metri a valle del ponte Isabella, fu costruita una rimessa su palafitte destinata a ospitare l'idrovolante che, lungo il Po, effettuò per alcuni anni la tratta Torino-Venezia-Trieste⁸⁷.

Posta aerea Torino-Trieste e Idrovolanti sul Po nei pressi dell'idroscalo, 1930 circa (ASCT, Nuove acquisizioni fotografiche, 10/7 e 1/43).

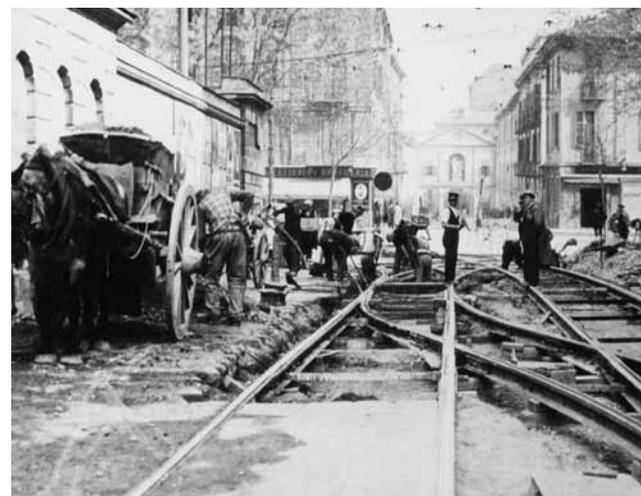
grave, proprio quando è lecito sperare che la Navigazione interna abbia nuova vita in Italia e si spinga tra non molto sino al Piemonte», si veda ID., *Rendiconto Annuale presentato nell'adunanza del 30 aprile 1908* cit., p. 7.

⁸⁶ G. CAPPUCIO, *Torino porto di mare* cit., p. 41.

⁸⁷ Per un enfatico resoconto della descrizione della giornata inaugurale della linea si rimanda a *L'inaugurazione della linea aerea Torino-Trieste*, in «Torino», VI (1926), n. 1, pp. 33-36.

I trasporti e la crescita della città

di Maria Luisa Sturani



La comparsa nella Torino di metà Ottocento dei primi mezzi di trasporto pubblico collettivo e, più ancora, la loro rapida evoluzione con il successivo sviluppo tranviario sono già stati oggetto di studi numerosi e diversificati per ampiezza e prospettiva¹. È quindi rinviando al quadro consolidato offerto dalle ricerche esistenti² che si è scelto di limitarsi in questa sede a ripercorrere solo le tappe più salienti della storia dei trasporti pubblici torinesi, per spostare piuttosto l'attenzione verso una questione spesso evocata, ma finora lasciata ai margini dagli studi precedenti. Obiettivo dell'indagine è infatti quello di esplorare il ruolo giocato dai trasporti pubblici nei processi di crescita della città, dal 1845, data di avvio del primo servizio di omnibus urbani, sino al secondo conflitto mondiale, con cui si chiude una fase importante sia per l'organizzazione del trasporto pubblico torinese sia sul piano delle dinamiche urbane. Si tratta, in sostanza, di comprendere come la formazione di una rete di trasporti pubblici cittadini e, in prospettiva, il suo intersecarsi e integrarsi con le principali direttrici di sviluppo del trasporto extraurbano abbiano agito entro quel complesso groviglio di interazioni che connette l'espansione fisica della città come «manufatto» alla crescita della sua popolazione e alla trasformazione delle sue funzioni. Il ruolo che i sistemi di trasporto pubblico rivestono tra i fattori di crescita della città contemporanea è stato, più o meno direttamente, messo in evidenza dalle elaborazioni teoriche dell'economia e della geografia urbana. Essi figurano infatti nell'articolato elenco delle infrastrutture di capitale fisso sociale che alimentano le economie esterne di

¹ Accanto alle molteplici opere di carattere amatoriale dedicate per lo più agli aspetti tecnici della storia dei trasporti e di cui non si dà conto in questa sede, si vedano le brevi note storiche apparse negli anni ottanta del Novecento entro raccolte di produzione interna alla stessa amministrazione dei trasporti cittadini, quali il contributo senza titolo dell'allora direttore esercizio area metropolitana del Consorzio Trasporti Torinesi, ingegner Giorgio Biffignandi in *1884-1984. Cento anni al servizio del pubblico*, Torino: Consorzio TT, 1984; GIORGIO BIFFIGNANDI, *Evoluzione storica nel trasporto pubblico nell'area torinese*, in *I trasporti torinesi fra tradizione e innovazione: 80 anni di storia dell'ATM (1907-1987)*, Torino: ATM, 1987, pp. 13-35 e PAOLO GIARDINO, *Lo sviluppo del trasporto pubblico urbano*, in CITTÀ DI TORINO-ASSESSORATO ALLA VIABILITÀ E AI TRASPORTI, *La viabilità e i trasporti a Torino. Note storiche illustrate*, Torino: Città di Torino, 1988, pp. 36-49. Contributi di ampio respiro e solida impostazione documentaria e storiografica, sul fronte della storia economica e sociale, sono inoltre stati offerti più recentemente dai lavori di MASSIMO MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano nella Torino del Novecento*, in STEFANO MUSSO (a cura di), *Il trasporto pubblico a Torino nel secolo dell'industria: ATM, SATTI, GTT*, Torino: Rosenberg & Sellier, 2007, pp. 49-85; MASSIMO MORAGLIO, *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003*, *ibid.*, pp. 87-131; STEFANO MUSSO, *L'Azienda Tranvie Municipali*, in ID. (a cura di), *1895-1907. Politiche della municipalizzazione. La nascita di AEM, ATM, IACP*, Torino: Presidenza del Consiglio comunale, 2007, pp. 11-20. Si vedano inoltre i saggi di Silvia Cavicchioli e di Massimo Moraglio in questo stesso volume.

² Oltre che, ovviamente, al ricchissimo patrimonio documentario in materia di trasporti conservato negli archivi cittadini. In particolare questa ricerca si è fondata su uno spoglio sistematico delle serie documentarie e cartografiche dell'Archivio Storico della Città di Torino e dell'Archivio Storico della Provincia di Torino. Non si è invece utilizzata, se non attraverso sondaggi sui materiali cartografici, la documentazione dell'Archivio del Gruppo Torinese Trasporti, in fase di riordino.

urbanizzazione, cioè quei vantaggi che le imprese ricavano dal localizzarsi in città e, in specifico, in prossimità di servizi collettivi spesso forniti a costi molto bassi dalla pubblica amministrazione³. Ed è proprio all'azione di tale composita famiglia di esternalità che si possono ricondurre quei processi di crescita cumulativa e polarizzata che – fino all'emergere del fenomeno della controurbanizzazione negli ultimi decenni del Novecento – hanno contrassegnato le dinamiche delle città industriali. Inoltre, la configurazione spaziale della rete dei trasporti pubblici e la sua efficienza influiscono sull'accessibilità complessiva della città – per le connessioni extraurbane – sia su quella relativa alle sue diverse parti, per le linee urbane. Ed è noto come l'accessibilità costituisca a sua volta uno dei «principi fondativi» dell'economia urbana e la base di una fortunata tradizione di modelli volti a spiegare i meccanismi di formazione dei valori del suolo e, in conseguenza, della distribuzione spaziale delle diverse funzioni all'interno della città⁴. Dalla competizione tra attività produttive e funzioni residenziali per assicurarsi, localizzandosi entro la città, i vantaggi garantiti dalle posizioni di maggiore accessibilità derivano infatti tanto l'organizzazione spaziale degli usi del suolo urbano quanto il variare del suo valore. Una buona accessibilità consente alle imprese di ridurre i costi necessari per l'approvvigionamento di materie prime e semilavorati e di poter disporre di servizi e di informazioni strategiche in tempi rapidi, oltre che di un contatto immediato con un mercato vasto e diversificato sia del consumo finale sia della manodopera, mentre per le famiglie essa significa riduzione dei costi di trasporto per fruire di infrastrutture sociali e servizi rari. A fronte della relativa rigidità dell'offerta di suolo urbano, il concentrarsi della domanda di terreni e immobili verso le posizioni dotate di maggiore accessibilità – solitamente quelle centrali o situate lungo gli assi radiali che connettono il centro con l'esterno o in prossimità di subcentri, entro le grandi agglomerazioni – vi determina un proporzionale innalzamento del valore del suolo. Riposa quindi ampiamente sull'accessibilità il meccanismo economico della rendita fondiaria urbana che, pur con modalità ed esiti variabili a seconda dei contesti, è stato riconosciuto come «base comune alle diverse modalità di crescita» per le città di età industriale⁵.

Anche il caso torinese non sfugge a tale tipo di dinamiche e anzi ne è per molti aspetti espressione paradigmatica. Si tratta però, uscendo dall'astrazione generalizzante dei modelli teorici, di comprendere le specifiche scansioni temporali e le concrete modalità attraverso cui la formazione del sistema dei trasporti pubblici ha esercitato il suo ruolo entro la fase in cui la città, dopo la traumatica perdita della funzione di capitale politica, prima riorienta faticosamente e poi consolida la sua traiettoria di sviluppo come «ville industriali»⁶. La nascita della prima embrionale rete di omnibus urbani nel 1845 precede in realtà di due decenni lo spostamento della capitale da Torino a Firenze, in un quadro in cui la ristrettezza fisica dello spazio urbano e il costo relativamente alto del servizio ne fanno, più che un'infrastruttura di immediata e diffusa utilità sociale e economica, un mezzo per soddisfare esigenze elitarie e di *loisir*. Ma l'emergere di nuove connes-

³ Si veda ROBERTO CAMAGNI, *Economia urbana. Principi e modelli teorici*, Firenze: Nuova Italia Scientifica, 1992, pp. 5-60. Lo stesso Camagni ci mette però in guardia sulla «estrema difficoltà» di misurare l'apporto offerto dalle diverse componenti delle economie di urbanizzazione e quindi di isolare il ruolo specificamente giocato da fattori singoli, quali appunto i trasporti pubblici (*ibid.*, p. 60).

⁴ Sul ruolo del principio di accessibilità si veda *ibid.*, cap. 2 o, più recentemente, ROBERTA CAPELLO, *Economia regionale*, Bologna: il Mulino, 2004, cap. 2. Nelle medesime sedi si veda anche la trattazione dei modelli che connettono valore e usi del suolo, richiamati, dalla prospettiva della geografia urbana, anche in GIUSEPPE DEMATTEIS, *Il fenomeno urbano. Lineamenti generali*, in BERARDO CORI et AL., *Geografia urbana*, Torino: Utet, 1993, pp. 49-163, in particolare pp. 124-128.

⁵ Si veda BRUNO VECCHIO, *Sugli studi di morfologia urbana e la città contemporanea*, in «Storia urbana», 2000, fasc. 93, pp. 77-89 e in particolare p. 81.

⁶ PIERRE GABERT, *Turin ville industrielle. Étude de géographie économique et humaine*, Paris: Puf, 1964.



sioni assicurate dagli omnibus a cavalli nei decenni successivi e, soprattutto, l'impianto delle prime linee tranviarie urbane nel 1870 e il loro intenso sviluppo fino a fine secolo segnano il vero e proprio avvio del processo di infrastrutturazione della città sul piano dei trasporti pubblici. Nel cinquantennio successivo al 1845 Torino è investita dai profondi mutamenti funzionali connessi prima al rafforzamento della tradizionale centralità politica nell'effimera stagione di capitale del regno d'Italia, poi al brusco ridimensionamento dell'occupazione nel terziario amministrativo e commerciale con la crisi del 1865 e infine alla preparazione del successivo decollo industriale⁷. Pur subendo i contraccolpi congiunturali derivanti dalla sofferta riconversione funzionale, la popolazione torinese conosce comunque una lenta crescita complessiva⁸ e a fine secolo la città costruita giunge quasi a colmare lo spazio compreso entro la cinta daziaria tracciata nel 1853, con il primo innescarsi di modalità di crescita fondate sul meccanismo della rendita⁹. Nella seconda metà dell'Ottocento la dilatazione fisica e demografica della città alimenta quindi un progressivo aumento della domanda di mezzi pubblici per la

Veduta prospettica di piazza Castello con Palazzo Reale e Palazzo Madama. Al centro un omnibus a cavalli, 1850 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 266).

⁷ Per un articolato bilancio di tale fase della storia cittadina si vedano i saggi raccolti in *Storia di Torino*, VII, UMBERTO LEVRA (a cura di), *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Torino: Einaudi, 2001 e specificamente il quadro delle trasformazioni economico-sociali tracciato nel saggio di FABIO LEVI, *Da un vecchio a un nuovo modello di sviluppo economico*, *ibid.*, pp. 5-72.

⁸ La popolazione di Torino è di 136.849 abitanti nel 1848, con una crescita fino a circa 220.000 nel 1864, cui segue una brusca inversione della dinamica ascendente dopo il 1865. La crescita riprende con 212.644 abitanti al 1871, per poi toccare i 329.691 nel 1901. Si veda GIUSEPPE MELANO, *La popolazione di Torino e del Piemonte nel secolo XIX*, Torino: Museo Nazionale del Risorgimento, 1961.

⁹ Si veda LUIGI FALCO, GUIDO MORBELLI, *Torino. Un secolo di sviluppo urbano. Appunti per una lettura di una città del capitale*, Torino: Celid, 1976, p. 34 e, relativamente all'affermazione del modello capitalistico di costruzione della città, ROCCO CURTO, *Modelli di costruzione e di accumulazione urbana*, in *Storia di Torino*, VII, U. LEVRA (a cura di), *Da capitale politica a capitale industriale cit.*, pp. 279-300.

mobilità interna, trasformandone allo stesso tempo la natura da servizio di lusso per un pubblico ristretto a vera e propria condizione indispensabile per la vita economica e sociale. Tuttavia la risposta a tale domanda è in questa fase dominata dagli orientamenti commerciali delle diverse società private che gestiscono i trasporti ed esercitano una feroce concorrenza reciproca tendendo a focalizzare i loro interventi sulle aree centrali, ove il traffico è più intenso e gli investimenti più remunerativi. A queste spinte speculative cerca di contrapporsi con consapevolezza e decisione crescenti l'amministrazione cittadina, ma fino a fine secolo il suo ruolo regolatore e la sua capacità di farsi portatrice delle sollecitazioni provenienti dai settori dell'abitato più periferici e di recente formazione si esprimono in forme assai timide e scarsamente incisive¹⁰.

I primi anni del Novecento segnano invece una svolta decisiva nel ruolo che i trasporti pubblici – ormai assicurati dalla sola rete tranviaria elettrificata – sono chiamati a svolgere a sostegno della nuova fase, in cui la base dell'economia cittadina si orienta risolutamente verso l'industria meccanica, innescando un lungo e impetuoso ciclo di crescita occupazionale, demografica ed edilizia. Nel 1907 l'amministrazione comunale assume infatti direttamente l'onere gestionale e finanziario dei trasporti pubblici con la municipalizzazione del servizio, portata a compimento su tutta la rete urbana nel 1922, e più tardi, tra gli anni venti e trenta, estende il suo intervento, attraverso forme di consorzio con i privati e poi di totale controllo del capitale aziendale, anche ad ampi settori del trasporto extraurbano¹¹. Tale intervento diretto rompe con il tradizionale approccio liberista e, come in altre città italiane, trova inquadramento nella legge nazionale sulle municipalizzazioni (1903)¹². Nello specifico caso torinese esso si inserisce in quel più ampio novero di politiche (energetiche, fiscali, di regolamentazione urbanistica, della casa, dell'istruzione tecnica ecc.) attraverso cui il municipio, sotto la guida del sindaco Secondo Frola, «si propose come una “grande azienda” al servizio dell'avvenire della città» e si adoperò esplicitamente nella creazione di economie esterne a sostegno del processo di industrializzazione¹³. Se gli esiti propulsivi delle politiche municipali dei trasporti sono stati giudicati più positivamente rispetto a quelli raggiunti in altri ambiti di intervento¹⁴, bisogna tuttavia riconoscere che lo sforzo di potenziamento della rete tranviaria avviato nel 1907 e proseguito nei tre decenni successivi raggiunse la sua massima portata e iniziò a manifestare elementi di tensione proprio alle soglie del secondo conflitto mondiale, che definisce il limite cronologico inferiore di questo studio. In modo parziale tra 1907 e 1914 e poi, dopo la pausa imposta dal primo conflitto mondiale, dal 1922, con la municipalizzazione dell'intera rete tranviaria, l'amministrazione comunale si impegna infatti fortemente per razionalizzare il caotico intreccio di linee ereditato dai precedenti gestori privati e insieme per estenderne i servizi a un'area urbanizzata le cui dimensioni demografiche e fisiche conoscono una for-

¹⁰ Tale schema di rapporti tra attori privati e amministrazioni municipali appare comune a scala europea per questa prima fase di sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico urbano, come ben illustrato da PAOLO CAPUZZO, *La conquista della mobilità. Contributo ad una storia sociale dei trasporti urbani in Europa*, in «Ricerche storiche», XXX (2000), fasc. 3, pp. 621-639.

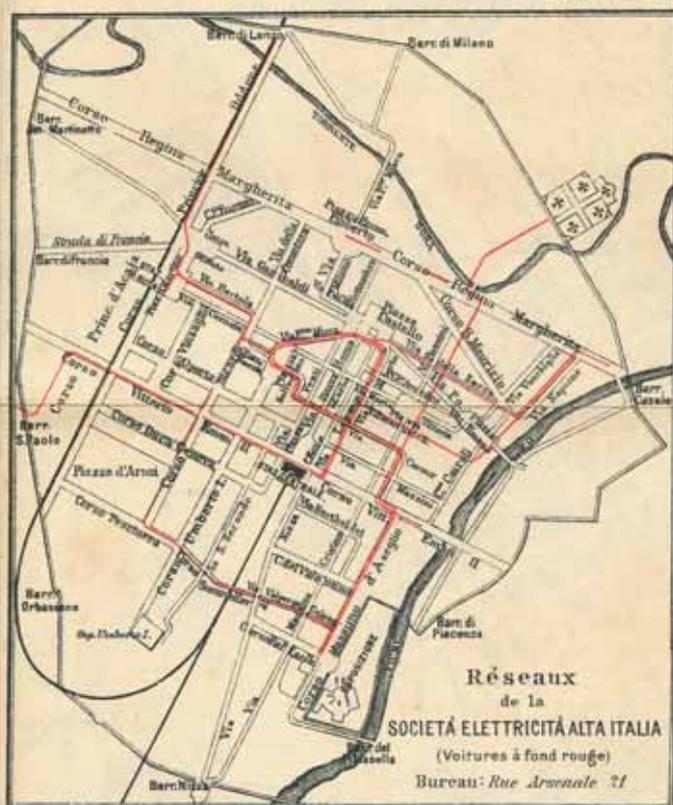
¹¹ Si rimanda ai saggi di M. MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano nella Torino del Novecento* cit., p. 54; ID., *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003* cit., pp. 87-131 e S. MUSSO, *L'Azienda Tranvie Municipali* cit.

¹² Si vedano DANIELA ADORNI, *Le municipalizzazioni in Italia*, in S. MUSSO (a cura di), *Il trasporto pubblico a Torino* cit., pp. 15-47 e BRUNO VECCHIO, *Vie di trasporto e mezzi di comunicazione*, in MASSIMO FIRPO, PIER GIORGIO ZUNINO (a cura di), *La storia e le sue immagini. L'Italia dall'Unità a oggi*, vol. I, *Ambienti, persone, comunità*, Milano: Garzanti, 2003, pp. 143-178 e in particolare p. 158.

¹³ F. LEVI, *Da un vecchio a un nuovo modello economico* cit., p. 70. In merito all'esplicito collocarsi dell'intervento di municipalizzazione dei trasporti pubblici tra le economie esterne che l'amministrazione comunale assicura all'industria torinese, Fabio Levi riprende in tale sede il parere già espresso a suo tempo da VALERIO CASTRONOVO, *Economia e società in Piemonte dall'Unità al 1914*, Milano: Banca Commerciale Italiana, 1969, pp. 186-187. Si veda anche, più dettagliatamente, ID., *Lo sviluppo urbano di Torino nell'età del «decollo industriale»*, in «Storia Urbana», I (1977), n. 2, pp. 3-43 e in particolare p. 23.

¹⁴ *Ibid.*, p. 20 e sgg.

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES



- RÉSEAU SOCIÉTÉ « ALTA ITALIA »**
1. Ligne circulaire (6670 m.): Cavallavia, place Castello, rue Carlo Alberto, Cours, San Massimo, cours Vittorio Emanuele II et d'Asoglio (Exposition), rue Valperga Colusso, - Cavallavia -, cours Sommeiller, Suardi, place Solferino, rue Pietro Micca et place Castello. - La course circulaire 10 cent. - (fraction de parcours et service pour l'Exposition, 10 cent.). La ligne est parcourue dans les deux sens.
 2. Ligne (4175 m.): Piazza Statuto au Valentino, rue Berlioz, cours Suardi, rue Tommaso, place Solferino, rue Alfieri, Cours, San Massimo, cours Vittorio Emanuele II et Massimo d'Asoglio (Exposition), 10 cent.
 3. Ligne (4170 m.): Porta Susa (Gare de), rue Berlioz, cours Suardi, rue Giannone, place Solferino, rue Pietro Micca, place Castello, rue Zecca et Napione, cours et pont Regina Margherita, 10 cent.
 4. Ligne (3780 m.): Piazza Emanuele Filiberto à l'Exposition par le cours Regina Margherita, rue Montebello, San Massimo, cours Vittorio Emanuele II et Massimo d'Asoglio (Exposition), 10 cent.
 5. Ligne (5630 m.): Barriera S. Paolo, pont Regina Margherita, rue Napione, place Vittorio Emanuele I, rue Ospedale, Carlo Alberto, (Gare Centrale), cours Vittorio Emanuele II et Principe d'Acuña, 10 cent.
 6. Ligne (2115 m.): Piazza Castello au Consolida par les rues Zecca, Montebello, cours Regina Margherita, pont Rossini, rue Raggio et Calcinà-Cimatière, 10 cent.

- RÉSEAU SOCIÉTÉ « BELGA-TORINESE »**
1. Ligne: Vanchiglia (2800 m.): Gare Centrale au Ponte Regina Margherita, par les rues Lagrange, Principe Amadeo, place Vittorio Emanuele I, Vanchiglia, 10 cent.
 2. Ligne: Dei Viali (7300 m.): cours Vittorio Em. II, Carroli, S. Maurizio, Regina Margherita, Principe Eugenio, S. Martino, rue Cernusco, place Solferino et cours Vittorio Em. II, 10 cent. Parcours complet 20 cent.
 3. Ligne: Barriera di Nizza (3450 m.): place Castello, rue Accademia delle Scienze, Lagrange et Nizza, 10 cent.
 4. Ligne: Barriera Piacenza à la Barriera Martinetto (5500 m.) par la place Vittorio Emanuele I, rue Po, place Castello, rue Garibaldi, place Statuto, rue Cibrario, 10 cent. et 15 cent.
 5. Ligne: Martinetto (4800 m.) à partir de la place Gran Madre di Dio et rue double de la Ligne précédente, 10 cent. et 15 cent.
 6. Ligne: Valentino (7500 m.): place Eman. Filiberto, rue XX Settembre, place Castello, rue Acad. Scienze, Lagrange et Massimo, parc et cours Valentino, rue Nizza, (Gare Centrale), Arsenale, cours Oporto et Umberto, place Solferino et Venezia, rue Suardi, Consolida et place Eman. Filiberto, 10 cent. et 15 cent.
 7. Ligne: Porta Susa à la Barriera Casale (3700 m.) par les rues Coranzo, Santa Teresa, Maria Vittoria et le cours Casale, 10 cent.

8. Ligne: Borgo S. Secondo (2800 m.): place Emanuele Filiberto, rue Consolida, Suardi, place Venezia et Solferino, cours Oporto, rue S. Secondo à l'Hôpital Humbert I, 10 cent.
9. Ligne: Borgo S. Saivario (3400 m.): place Eman. Filiberto, rue XX Settembre, place Carlo Felice, rue Nizza, Berthollet et Ormeo - Valentino, 10 cent.
10. Ligne: Barriera di Larzo à la Barriera Orbassano (6400 m.) par la place Emanuele Filiberto, Castello, rue Roma et Suardi, cours Arca di Genova, Suardi et Nizza, cours Vittorio Emanuele II, Venezia, 10 et 15 cent.
11. Ligne: Ponte Isabella à la Barriera Casale (6300 m.) par le cours Oporto, S. Agostino, rue Sordani, Cristina, cours Vittorio Emanuele II, rue Roma, Palazzo di Città, Milano, etc., 10 et 15 cent.
12. Ligne: Ponte Isabella à la Barriera Casale (6300 m.) par le cours Oporto, S. Agostino, rue Sordani, Cristina, cours Vittorio Emanuele II, rue Roma, Palazzo di Città, Milano, etc., 10 et 15 cent.
13. Ligne: Foro Boario (3700 m.): de la place Emanuele Filiberto, rue XX Settembre, cours Oporto et Vittorio Emanuele II, 10 cent.
14. Ligne: Barriera di Nizza (4500 m.): par les rues Madonna Cristina, Accademia Albertina, Rossini et cours Regina Margherita, 10 et 15 cent.

tissima e rapida dilatazione. La popolazione torinese vede infatti raddoppiare i suoi effettivi nell'arco di poco più di un trentennio¹⁵, con una crescita che inizia a essere alimentata anche da apporti migratori di scala nazionale e che, oltre a occupare i pochi interstizi ancora disponibili entro la vecchia cinta daziaria, tende a riversarsi negli spazi periferici delle borgate di barriera cresciute ai suoi margini e poi incluse dalla nuova e più ampia cinta daziaria nel 1912. La rete tranviaria municipale, che grazie alla sua estensione spaziale e alla progressiva riduzione tariffaria sostiene ormai una mobilità di massa, conosce fino agli anni del secondo conflitto mondiale un costante aumento nell'utenza. Il tram ormai costituisce - insieme alla bicicletta - il mezzo privilegiato per garantire le connessioni tra le aree periferiche, ove sempre più si decentra la popolazione operaia, e il centro, ove si polarizzano i servizi, e reciprocamente tra le aree di residenza

Tramways électriques. Plante delle reti tranviarie gestite dalla Società Elettricità Alta Italia e Società Belga e Torinese in *La Ville de Turin*, Torino: Casanova, 1902 (ASCT, Collezione Simeom, G 43, tav. fronte p. 1).

¹⁵ Passando dai 332.658 abitanti del censimento del 1901 ai 696.166 del 1936. Per un dettagliato quadro dello sviluppo demografico ed economico della città in questa fase si veda STEFANO MUSSO, *La società industriale nel ventennio fascista*, in *Storia di Torino*, VIII, NICOLA TRANFAGLIA (a cura di), *Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Torino: Einaudi, 1998, pp. 213-423.

operaia e le sedi delle industrie, ormai disperse in più settori dell'abitato e con un raggio di attrazione della manodopera che alla fine del periodo considerato si estende all'insieme della città e inizia a travalicarlo. Sia il tasso di utilizzo dei mezzi pubblici cittadini sia l'espandersi della domanda di connessioni extraurbane conoscono un parossismo negli anni della seconda guerra mondiale per le esigenze poste dalla gestione dei flussi degli sfollati che, insieme ai pesanti danni dei bombardamenti, portano al limite estremo le condizioni di fruibilità della rete¹⁶. Ed è, come si vedrà meglio in seguito, proprio in questo sforzo di tenere dietro all'espansione fisica della città che emergono via via le contraddizioni e i limiti della capacità di governo di un servizio a rete le cui propaggini estreme iniziano a entrare in concorrenza e sovrapporsi alle direttrici dei trasporti extraurbani, ponendo problemi di gestione a una scala inedita. Una scala di «area vasta» che confusamente prefigura quella dell'area metropolitana generata dalla nuova ondata di crescita del secondo dopoguerra e a cui iniziano a delinearci fin dagli anni venti e trenta alcuni progetti di gestione integrata, ove il tema dei trasporti assume un peso più o meno centrale, come quelli rapidamente falliti per una provincializzazione della rete dei trasporti extraurbani o per la creazione di una «grande Torino», con l'espansione dei confini amministrativi del comune. Per individuare i nessi che hanno collegato lo sviluppo della rete dei trasporti urbani a quello della città entro le scansioni storiche brevemente delineate, superando al contempo la semplice constatazione del loro parallelismo, le prospettive analitiche che ci è parso proficuo percorrere sono due: da un lato, la puntuale esplorazione della dimensione spaziale e materiale del processo di formazione delle reti dei trasporti in relazione con le direttrici, i tempi e le manifestazioni funzionali della crescita urbana e, dall'altro, l'identificazione dei diversi attori e del ruolo da essi giocato nello sviluppo del sistema dei trasporti e nel suo controllo, come strumento per garantire il funzionamento e il governo di una città dai confini in espansione.

LO SVILUPPO DELLA RETE: TAPPE FONDAMENTALI E SCHEMI SPAZIALI. Le basi del sistema dei trasporti pubblici torinesi si pongono tra il 1845 e il 1906 attraverso la successione e l'interferenza degli interventi di una molteplicità di soggetti privati, che gestiscono mezzi di differente natura tecnica e reti di estensione variabile, ma con ampi margini di sovrapposizione. Per individuare le direttrici e gli schemi spaziali attraverso cui tale garbuglio di reti è venuto formandosi è quindi necessario dipanarne con pazienza i singoli fili, a partire da quelli costituiti dalle prime linee degli omnibus a cavalli¹⁷. Nel novembre 1845 Giovanni Luigi Rissone ottiene la concessione per l'esercizio di quattro linee di omnibus urbani, esten-

¹⁶ Sugli effetti del secondo conflitto mondiale sulle reti del trasporto pubblico urbano e extraurbano si veda M. MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano nella Torino del Novecento* cit., p. 63 e Id., *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003* cit., pp. 100-101.

¹⁷ Nel caso degli omnibus la ricostruzione di dettaglio dei tracciati delle linee incontra difficoltà rilevanti nella scarsità e lacunosità della documentazione, soprattutto a confronto con l'abbondanza e precisione delle fonti relative al successivo impianto delle linee tranviarie. In base ai regolamenti carloalbertini sulle vetture pubbliche (1835 e 1846) il rilascio delle concessioni per l'esercizio di omnibus urbani ed extraurbani dipende dall'amministrazione statale, che tuttavia per tale periodo ha lasciato una documentazione piuttosto frammentaria (AST, *Archivio sistema*, Vetture pubbliche, mm. 436-438), solo parzialmente e sporadicamente integrabile con le tracce indirette che i problemi di gestione del servizio hanno lasciato nelle serie del *Vicariato* del comune di Torino. Inoltre la dimensione limitata e l'instabilità delle imprese che gestiscono gli omnibus urbani, la breve durata delle concessioni e la notevole flessibilità del servizio, che non richiedeva costi di impianto elevati come quelli delle future reti tranviarie e consentiva rapidi adattamenti dei percorsi, conferiscono una relativa variabilità alle reti e ne rendono ulteriormente complessa l'identificazione. La ricostruzione grafica della rete degli omnibus ha quindi valore indicativo ed è fondata sull'intreccio delle informazioni derivanti dalla scarsa documentazione amministrativa con quelle offerte dalle guide turistiche della città e da un unico e tardo riscontro cartografico (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.9.5).

dendo all'ambito cittadino un'innovazione già sperimentata con successo sulle tratte dirette a Moncalieri (per la gestione dallo stesso Rissone), Gassino, Chieri, Rivoli e Venaria Reale. Torino è la seconda città del regno sabauda ad avviare tale sistema di trasporto, dopo Genova (1840) e sul modello di Parigi, dove gli omnibus si erano già affermati dal decennio precedente¹⁸. I tracciati che compongono questa embrionale rete urbana – due, che secondo la concessione originaria si sdoppiano in quattro, considerando come linee diverse i percorsi di andata e ritorno – mettono in connessione reciproca i punti estremi dell'abitato secondo una configurazione vagamente cruciforme, adattata all'impianto viario a scacchiera caratteristico della città e focalizzata su piazza Castello che, oltre a essere per Torino il centro simbolico e di addensamento delle funzioni di comando da più secoli, costituisce già il capolinea di diverse linee extraurbane. Uno degli assi del sistema ricalca la direttrice maggiore secondo cui è venuta sviluppandosi la figura oblunga della città murata di Antico regime e la sua espansione fino al Po della prima metà dell'Ottocento: da porta Susa, lungo via Garibaldi¹⁹ a piazza Castello e poi per via Po fino al ponte e alla chiesa della Gran Madre. L'altro asse connette invece Porta Palazzo – dove dagli anni venti del secolo è stato spostato il principale mercato cittadino – con piazza Castello e poi questa con porta Nuova, da dove, piegando per via Mazzini, raggiunge il lungofiume, a servizio dell'area residenziale di recente formazione del borgo Nuovo. Se si eccettua l'effimera²⁰ introduzione di un terzo asse che definisce un più complesso disegno a griglia, affiancando piazza San Carlo a piazza Castello come secondo snodo di incrocio e connettendo come punti terminali piazza della Consolata e piazza Maria Teresa, le due direttrici originarie avrebbero continuato per molti decenni a costituire l'ossatura principale della rete degli omnibus, nonostante l'avvicendamento e la moltiplicazione dei concessionari.

Tale schema di base deve la sua lunga continuità tanto all'inerzia nelle preferenze accordate dai diversi gestori e dagli utenti ai primi e sperimentati percorsi della zona centrale quanto alla persistente o rafforzata rilevanza funzionale dei suoi nodi principali, quali piazza Castello, Porta Palazzo e porta Susa, dove nel 1853 si decide di localizzare lo scalo della linea ferroviaria Torino-Novara. Nei quarantasei anni di servizio degli omnibus la rete presenta però anche alcune variazioni, che costituiscono altrettante spie del mutare delle esigenze poste dalla crescita edilizia e funzionale della città e, a partire dal 1870, dall'interferenza con lo sviluppo delle linee tranviarie. Per quanto i tram tendano a ricalcare in più tratti i percorsi degli omnibus esercitando una logorante concorrenza e causando la crisi fino alla completa cessazione nel 1891²¹, i due mezzi coesistono infatti per ben due decenni. Ne risulta un sistema in qualche modo integrato e a trama sempre più fitta, dove mezzi diversi possono seguire gli stessi tracciati o occupare assi viari paralleli, ma in cui gli omnibus riescono a resistere grazie alla loro flessibilità, anche esercitando un ruolo di complementarietà e di supplenza

¹⁸ Si veda AST, *Archivio sistemato*, Vetture pubbliche, mm. 437-438. La data della concessione al Rissone si ricava dal *Registro generale delle Concessioni* conservato nel m. 438, oltre che dalla documentazione in ASCT, *Vicariato*, cart. 67, f. 113, pratica 117, che riporta anche il dettaglio dei percorsi.

¹⁹ Per maggiore semplicità, nella descrizione dei percorsi delle linee di trasporto si fa sempre riferimento alle denominazioni attuali delle vie, piuttosto che a quelle eventualmente diverse citate dalle fonti dell'epoca.

²⁰ Il 27 agosto 1846 entra in scena un nuovo concessionario, Giovanni Saccone, che gestisce un servizio di omnibus a cavalli che, oltre ad affiancarsi alle due linee già esercite dal Rissone, ne prevede appunto una terza, da piazza della Consolata a piazza Maria Teresa. Tale linea viene tuttavia eliminata nell'aprile dell'anno successivo, quando Saccone cede l'attività a Luigi Borelli, che successivamente subentra anche al Rissone, riducendo la rete ai due assi originari. Le date delle concessioni sono ricavate dal *Registro generale delle Concessioni* in AST, *Archivio sistemato*, Vetture pubbliche, m. 438, mentre il dettaglio dei percorsi è in ASCT, *Vicariato*, cart. 75, f. 128, pratica 6.

²¹ I primi echi della crisi degli omnibus si avvertono attraverso il dibattito in seno al Consiglio comunale fin dagli anni ottanta dell'Ottocento (*ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, verbali del Consiglio comunale del 29 aprile 1885, del 12 novembre 1887, del 3 maggio 1889 e del 28 febbraio 1890), mentre il fallimento dell'ormai unico concessionario di omnibus e la chiusura delle due ultime linee attive risalgono al 31 marzo 1891 (*ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 27 aprile 1891).

rispetto ai tram. Non essendo soggetti ai rigidi condizionamenti tecnici e finanziari imposti ai tram dall'impianto dei binari, essi possono infatti adattare rapidamente i loro percorsi, orientandosi verso gli spazi meno appetibili per le linee tranviarie perché di più difficile percorrenza o a minore utenza, o esercitare una funzione sostitutiva in occasioni contingenti, come nel caso di neviccate che impongono la sospensione dei servizi tranviari²².

Concentrando per ora l'attenzione sull'evoluzione della sola rete degli omnibus, emerge piuttosto precocemente la tendenza al prolungamento e alla creazione di diramazioni dai due percorsi iniziali, in significativa coincidenza con le direttrici seguite dall'espansione residenziale e dall'insediamento di nuove funzioni urbane. È il caso del prolungamento per via San Donato della linea di porta Susa, istituito in modo saltuario fin dal 1846 e stabilizzato dagli anni sessanta. La variazione esprime il primo manifestarsi del problema della connessione tra centro cittadino ed espansioni periferiche, costituite nella fattispecie da uno dei borghi di più antica formazione, localizzato entro la prima cinta daziaria, ma separato dalla città dalla linea ferroviaria per Novara. Se tra la metà degli anni quaranta e i primi anni cinquanta dell'Ottocento il semi-rurale borgo San Donato può ancora essere collegato al centro cittadino da un servizio di omnibus limitato alla «bella stagione»²³, negli anni successivi, anche a seguito delle proteste dei residenti, tale connessione diviene stabile, per assicurare il servizio a un nucleo demico e di localizzazione di attività artigianali e industriali in forte crescita²⁴. Appena oltrepassata la metà del secolo si estende anche la portata dell'altro asse di attraversamento cittadino, con una diramazione che oltre porta Nuova segue via Nizza fino alla chiesa di San Salvario, costeggiando l'area a est della ferrovia, interessata in quegli anni dal piano di espansione del borgo omonimo. La linea viene poi ulteriormente prolungata fino alla nuova sede della facoltà di Veterinaria, collocata in via Nizza nel 1859²⁵. Alla fine degli anni sessanta il medesimo asse si allunga anche all'estremità opposta, con il prolungamento tendente alla stazione della ferrovia per Ciriè-Lanzo (costruita nel 1868) e al ponte Mosca sulla Dora.

Più radicali appaiono le innovazioni introdotte nella rete degli omnibus nel corso degli anni ottanta, anche dietro pressione dell'amministrazione comunale, che cerca di orientare lo sviluppo dei trasporti a favore dei quartieri periferici facendo leva sulla concorrenza tra gli operatori privati: oltre alla diramazione da porta Susa lungo la strada di Rivoli, in una direzione verso cui si andava intensificando in quegli anni l'edificazione residenziale e la localizzazione di impianti produttivi, si inserisce in tale disegno l'istituzione delle nuove linee per Vanchiglia e barriera di Milano, anch'esse teatro di una vivace espansione demografica, edilizia e industriale, e di quella tendente al nuovo polo dei grandi servizi che si era formato nella parte nord-occidentale della città a partire dagli anni sessanta, con la costruzione delle carceri giudiziarie, del mattatoio civico e foro boario e delle officine delle strade ferrate²⁶. Si tratta tuttavia degli ultimi sussulti di un sistema

²² Si veda *ibid.*, 1889, verbale del Consiglio comunale del 3 maggio 1889.

²³ GUGLIELMO STEFANI, DOMENICO MONDO, *Torino e suoi dintorni. Guida storico-artistica, amministrativa e commerciale*, Torino: Schieppati, 1852, p. 308.

²⁴ Si veda la petizione per il ripristino del servizio, sottoscritta dai residenti del quartiere in ASCT, *Vicariato*, cart. 75, f. 128, pratica 6. Sul borgo San Donato si veda ELISABETTA CALDERINI, SANDRA CAVALLO, SABINA LORIGA, *Terra, uomini e istituzioni in una città che si industrializza: indagine su San Donato 1850-1900*, Torino: Città di Torino-Assessorato alla Cultura, Circoscrizione San Donato Campidoglio, s.d.

²⁵ Negli anni ottanta dell'Ottocento, quando lo sviluppo delle linee tranviarie nella zona sud della città ha occupato via Nizza e via Madama Cristina, tale direttrice della rete degli omnibus sussiste ancora, ma si è attestata lungo via Principe Tommaso, nello spazio intermedio tra le due linee tranviarie. Si veda la *Pianta geometrica della Città di Torino* del 1886 in ASCT, *Tipi e disegni*, 64.9.5.

²⁶ Indicazioni sull'attivazione delle nuove linee omnibus e sul ruolo dell'amministrazione comunale nel sollecitarne la realizzazione si ricavano dalla relazione svolta dal sindaco Bertone di Sambuy in apertura della sessione autunnale dei lavori consiliari (*ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1886, verbale del Consiglio comunale dell'8 ottobre 1886) e dagli atti degli anni successivi (*ibid.*, 1889, verbale del Consiglio comunale del 3 maggio 1889). Per un



ormai nettamente perdente nella competizione con la rete tranviaria: all'apertura delle nuove linee – che danno peraltro risultati assai modesti – fa infatti rapidamente riscontro la segnalazione di cessazioni sui tratti percorsi dai tram, fino alla totale dismissione degli omnibus nel 1891.

I primi progetti per l'introduzione di ippoferrovie o tram a cavalli nella città di Torino vengono discussi dal Consiglio comunale fin dal 1856²⁷ e riguardano connessioni extraurbane, che probabilmente in una fase di primo sviluppo potevano garantire esiti commerciali più sicuri rispetto ai percorsi interni a un centro abitato di dimensioni ancora limitate e già servito dalla rete degli omnibus. Il vero e proprio avvio del nuovo servizio data però al 1870, con la concessione da parte del comune a Zaverio Avenati per l'impianto della prima linea tramviaria da piazza Castello alla barriera di Nizza (per via Lagrange e via Nizza). A pochi anni di distanza il medesimo concessionario progetta la creazione di una seconda linea – in parte extraurbana – da piazza Castello per via Po alla chiesa della Gran Madre:

Lo sviluppo della rete degli omnibus tra 1845 e 1891. La carta evidenzia il tracciato della cinta daziaria del 1853 e l'espansione raggiunta dall'incasato all'epoca della cessazione degli omnibus (elaborazione su *Nuova pianta di Torino*, Torino: Toffaloni, 1892 in ASCT, *Collezione Simeom*, D 122).

quadro complessivo della crescita edilizia e funzionale della città nella seconda metà dell'Ottocento si veda VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Roma-Bari: Laterza, 1983, capp. 7-9.

²⁷ Si veda ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1856, verbali del Consiglio comunale del 29 aprile, 7 giugno e 10 giugno 1856. Un'ulteriore proposta viene esaminata nel 1858 (*ibid.*, 1858, verbale del Consiglio comunale del 28 dicembre 1858), ma solo nel 1863 prevale un orientamento favorevole e il Consiglio concede l'autorizzazione per la prima posa di binari in via Po (*ibid.*, 1863, verbali del Consiglio comunale del 26 maggio e del 16 luglio 1863).

Lo sviluppo delle reti tranviarie gestite dai tre concessionari privati: A) Linee realizzate e proposte da Zaverio Avenati (1870-74); B) Rete della Società Belga (1875-1922); C) Rete della Società Torinese (1882-1922); D) Rete della Società Anonima Elettricità Alta Italia (1897 -1906) (elaborazione su *Nuova pianta di Torino*, Torino: Toffaloni, 1892 in ASCT, *Collezione Simeom*, D 122).

da qui essa si sdoppia seguendo la strada pedecollinare che costeggia il Po nelle due direzioni opposte di Moncalieri e della barriera di Casale²⁸. La scelta di questi percorsi tendenti verso le periferie della città e incardinati sui grandi assi stradali per Nizza, Piacenza e Casale, già da tempo battuti dagli omnibus, soddisfa una domanda di mobilità che in parte è di natura urbana in senso stretto, ma allo stesso tempo è generata dalla gravitazione terziaria dei centri e nuclei minori verso il capoluogo e dagli usi ricreativi delle periferie rurali, soprattutto collinari, da parte dei cittadini torinesi²⁹. A queste prime iniziative di portata limitata fa rapidamente seguito l'intervento di più forti gruppi finanziari, in parte stranieri, che, nella fase di incertezza economica della città, orientano i propri investimenti verso «impieghi urbanistici, cioè quelli nell'edilizia e nei servizi pubblici come l'illuminazione e i trasporti»³⁰, piuttosto che verso il settore manifatturiero. I nuovi operatori investono e ripongono elevate attese di profitto nella creazione non più di singole linee tendenti verso l'esterno, ma di una vera e propria rete tranviaria interna all'area urbanizzata. A differenza di altre città italiane, come Milano dove nella fase precedente alla municipalizzazione il servizio tranviario viene sviluppato da un unico gestore privato in condizioni pressoché monopolistiche, nel caso di Torino il settore è dominato fino a fine secolo dal progressivo affiancarsi di più società concorrenti. La Società generale dei tramways di Torino – detta la Belga in ragione della provenienza dei suoi capitali – subentra all'Avenati nella concessione della linea verso Moncalieri e la barriera di Casale nel 1874 e dall'anno successivo avvia l'impianto della prima rete urbana. Dal 1882 a questa se ne affianca progressivamente una seconda gestita dalla Società torinese di tramways e ferrovie economiche. Infine, nel 1897, l'ingresso di un terzo gestore – la Società anonima elettricità Alta Italia – è invece connesso alla svolta tecnologica, fortemente sostenuta dall'amministrazione comunale, rappresentata dall'abbandono della trazione animale a favore di quella elettrica. Ne deriva la creazione di una rete ulteriore e un accordo tra le due società preesistenti per la gestione unificata e l'elettrificazione delle proprie linee, compiuta entro la fine del secolo. La successione di tali interventi, puntualmente documentabile attraverso le fonti municipali³¹, produce una rete tranviaria la cui struttura spaziale non riflette un disegno unitario, ma è il frutto delle interferenze reciproche tra le diverse reti di cui è la somma.

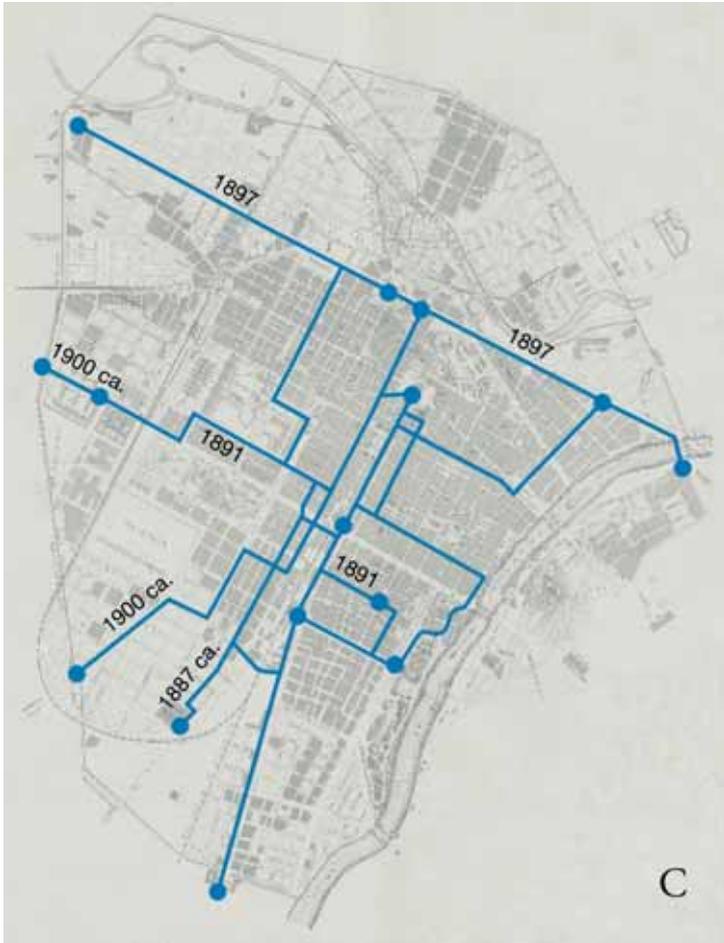
La rete della società Belga inquadra compattamente l'area di più antica e consolidata urbanizzazione – grosso modo corrispondente alla città costruita entro gli anni quaranta dell'Ottocento – con un intreccio interno a maglie fitte e un percorso perimetrale attestato sui viali di circonvallazione definiti tra Età napoleoni-

²⁸ L'Avenati è in trattativa con il Comune e con la Provincia di Torino per la concessione della nuova linea dal 1873, ma già nell'anno successivo gli subentra la Società generale dei tramways di Bruxelles, che realizza i lavori di impianto e ne gestisce l'esercizio (ASPT, verbale del Consiglio provinciale del 12 agosto 1873 e *ibid.*, III-9 trasporti, fald. 956; ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1875, verbale del Consiglio comunale del 24 maggio 1875).

²⁹ L'uso ricreativo del nuovo mezzo è attestato, tra l'altro, dalla produzione di specifiche guide turistiche, quali LUIGI ROCCA, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*, Torino: Camilla e Bertolero, 1876 e *Id.*, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello a Moncalieri*, Torino: Bocca, 1876. L'impiego del tram per gite domenicali verso le periferie o per il servizio dei villeggianti nelle sedi collinari è testimoniato anche dalle fonti amministrative, tanto che uno dei maggiori problemi di controllo tariffario discussi dal Consiglio municipale negli ultimi decenni dell'Ottocento è proprio quello posto dall'abolizione della sovrattassa sulle corse festive (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1883, verbali del Consiglio comunale del 9 febbraio e del 16 novembre; 1884, verbale del Consiglio comunale dell'11 febbraio 1884).

³⁰ F. LEVI, *Da un vecchio a un nuovo modello economico* cit., p. 43.

³¹ Poiché l'impianto dei binari tranviari sulla sede delle strade pubbliche è subordinato alla concessione da parte delle autorità locali competenti (Comune per le strade comunali, Provincia per le strade provinciali), l'apertura o la variazione anche minima delle linee tranviarie entro il territorio cittadino è sempre puntualmente registrata dalle deliberazioni del Consiglio comunale. Anche dopo la municipalizzazione del 1907 il regolamento dell'Azienda Tranvie Municipali riserva la deliberazione sulle nuove linee al Consiglio comunale, mantenendo la validità della serie dei relativi verbali – o delle delibere dei funzionari che in varie circostanze sostituiscono tale organo elettivo (commissari regi o prefetti e, dal 1927, podestà) – come fonte primaria per documentare nel dettaglio le variazioni subite dalla rete tranviaria.



ca e Restaurazione³². Da questo nucleo di addensamento, che ha i suoi centri generatori in piazza Castello, ove si attestano diversi capilinea, e in misura minore in piazza Solferino e della Repubblica, si protendono progressivamente alcuni assi di connessione radiale selettivamente indirizzati verso le aree di espansione urbana: borgo San Donato, la barriera di Francia, l'area di via San Secondo, borgo San Salvatoro (percorrendo via Madama Cristina), la zona dell'Oltre Po e la zona della barriera di Lanzo.

Dal 1882 la società Torinese impianta le sue nuove linee all'interno dei condizionamenti imposti dalla rete preesistente. Essa privilegia gli assi viari dell'area centrale ancora liberi o sovrappone le proprie linee a quelle degli omnibus, che offrono una più debole resistenza, e punta su direttrici di connessione periferica parallele o complementari a quelle già battute dalla società Belga: verso l'area dei grandi servizi a nord-ovest, verso la Crocetta, lungo via Nizza (incorporando la prima linea creata dall'Avenati, di cui viene rilevata la concessione), verso il borgo di Vanchiglia e l'asse di corso Regina Margherita.

Da ultimo, la Società anonima elettricità Alta Italia si inserisce entro lo spazio cittadino già solcato dalle diciotto linee preesistenti, incontrando forti difficoltà. Ne sono testimonianza non solo la lite giudiziaria intentata al comune dalle società Belga e Torinese per la concessione di alcune nuove linee in parte coincidenti con i tracciati dei propri binari³³, ma anche il progressivo ridimensionamento del progetto che impegnava inizialmente (1896) il terzo gestore alla creazione di otto linee a trazione elettrica, ridotte a sette da una successiva convenzione con il comune (1900) e solo parzialmente realizzate negli anni seguenti³⁴. Sei linee vanno quindi ad aggiungersi a quelle della rete unificata Belga-Torinese, occupando i pochi assi viari ancora liberi nell'area centrale e ribadendo alcune preesistenti direttrici di sviluppo periferiche: verso la barriera di Nizza, verso l'area delle carceri giudiziarie, verso la barriera di Lanzo. Risalta tuttavia anche l'affermazione di un nuovo percorso di circonvallazione più ampio e spostato verso sud, che collega attraverso il cavalcaferrovia di via Valperga Caluso i quartieri sorti ai due lati della linea di Genova³⁵. Emergono infine anche alcuni inediti assi di connessione con nuove aree di espansione periferica e nuclei funzionali (cimitero centrale, barriera di San Paolo, zona pedecollinare di Crimea).

Nei primi anni del Novecento, l'intreccio delle tre reti offre ai torinesi un insieme di connessioni ampio e relativamente unitario, poiché sia i meccanismi economici della concorrenza sia l'azione regolatrice del comune impongono ai diversi gestori una certa uniformità nelle caratteristiche tariffarie e tecniche del servizio. Non si possono però ignorare la crescente insoddisfazione per la bassa qualità offerta dalla società Belga, ripetutamente richiamata dalle autorità municipali, le forti diseconomie gestionali e i conflitti innescati dal frazionamento tra più concessionari³⁶, né gli squilibri nei livelli di accessibilità garantiti alle diverse aree

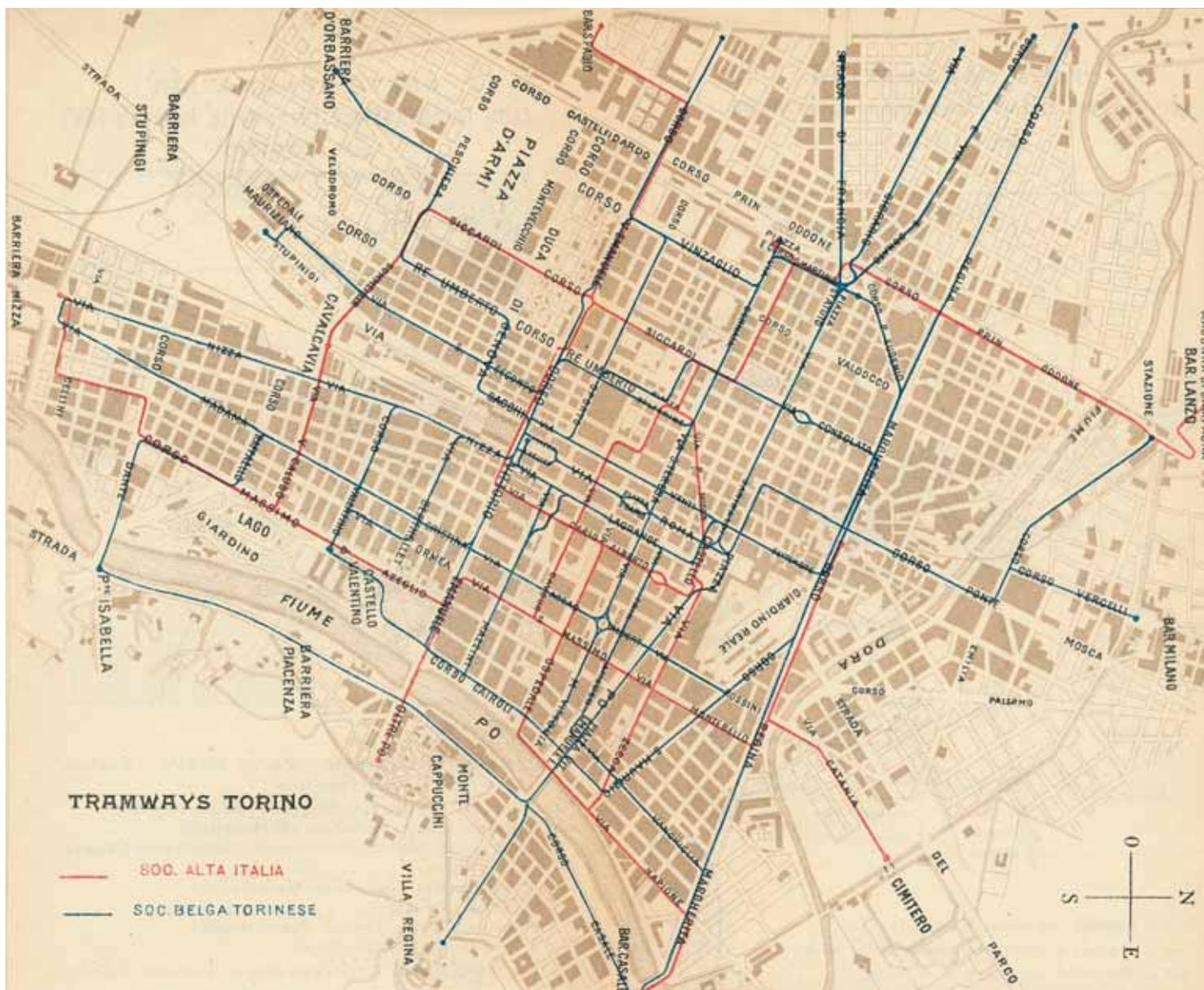
³² Il percorso perimetrale deriva dalla giustapposizione di segmenti di linee diverse, che progressivamente si chiudono ad anello secondo tale tracciato: piazza Statuto-corso San Martino-via Cernaia (segmento della linea dalla barriera del Martinetto a piazza Vittorio, istituita nel 1875) più piazza Solferino-corso Re Umberto-corso Vittorio Emanuele II (1875) più corso Cairoli-via Bonafous-piazza Vittorio (1875) più piazza Vittorio-via Bava-corso San Maurizio-corso Regina Margherita-corso Principe Eugenio-piazza Statuto (1879).

³³ Se ne vedano gli echi nel dibattito consiliare in ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1901, verbali del Consiglio comunale del 1° marzo, 1° aprile, 27 maggio, 16 giugno 1901; 1903, verbali del Consiglio comunale del 2 gennaio e del 16 marzo 1903.

³⁴ Per i testi delle diverse convenzioni tra il Comune e la Società anonima elettricità Alta Italia si veda *ibid.*, verbali del Consiglio comunale del 16 dicembre 1896 e del 4 luglio 1900. Un riepilogo analitico delle linee realizzate da tale concessionario è *ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 26 novembre 1906.

³⁵ Secondo il tracciato seguente: piazza Castello-via Carlo Alberto-Cavour-San Massimo-corsi Vittorio Emanuele II-Massimo d'Azeglio-Marconi-via Madama Cristina-Valperga Caluso-cavalcavia ferroviario-corsi Sommeiller-Galileo Ferraris-piazza Solferino-via Pietro Micca-piazza Castello.

³⁶ Alle diseconomie causate – in termini di spese di impianto per i concessionari e di consumo di suolo pubblico per i cittadini – dalla moltiplicazione dei binari sugli stessi tracciati o dalla scelta di percorsi paralleli e tortuosi, per evitare le liti derivanti dalle sovrapposizioni di linee appartenenti alle diverse società, si aggiungono quelle



cittadine. Sotto quest'ultimo profilo, che è il più rilevante nella prospettiva analitica proposta, appare in primo luogo evidente l'altissima densità della rete nell'area centrale della città, in coincidenza con il quadrilatero compreso tra gli assi di via Garibaldi-via Verdi a nord-est, corso Vittorio Emanuele II a sud-ovest, corso Umberto I a nord-ovest e via San Massimo a sud-est. Invece che spartirsi in modo esclusivo i diversi settori dell'abitato, le società tranviarie tendono infatti a focalizzare gli interventi sul centro cittadino, creandovi una fitta griglia di percorsi paralleli e sovrapposti e attestandovi molti capilinea, con effetti importanti sulla dislocazione delle funzioni urbane. Godendo di per sé della migliore accessibilità assoluta entro la città, le zone centrali vengono infatti privilegiate dalla localizzazione delle attività terziarie di livello più elevato, generatrici di intensi flussi gravitazionali provenienti da tutta la città e dall'esterno. L'alta domanda di mobilità verso il centro che ne deriva stimola la concentrazione spa-

Tramways Torino. Le reti tranviarie urbane alla vigilia della prima municipalizzazione, in Cesare Isaia, *Torino Dintorni e Provincia*, Torino: Streglio, 1905 (ASCT, Collezione Simeom, G 47).

implicate dalla mancata realizzazione delle economie di scala altamente consigliabili con il passaggio alla trazione elettrica. La consapevolezza di tali problemi è ben presente nel dibattito consiliare degli anni novanta dell'Ottocento in cui emerge anche l'autorevole, ma inascoltato, parere tecnico di Galileo Ferraris a favore di «un grande impianto unico esercito da un solo ente» (*ibid.*, 1896, verbale del Consiglio comunale del 9 dicembre 1896). Per una puntuale ricostruzione di tale dibattito, che sfocia nei primi anni del secolo successivo nella decisione di municipalizzare i trasporti tranviari, si veda S. Musso, *L'Azienda Tranvie Municipali* cit.



ziale degli investimenti tranviari che, migliorando ulteriormente i valori dell'accessibilità, agiscono a loro volta come fattore di ulteriore polarizzazione funzionale³⁷. Attorno a questo nucleo più denso le maglie della rete si ampliano, mantenendo comunque la configurazione ortogonale imposta dallo schema viario degli ampliamenti urbanistici della seconda metà dell'Ottocento. Per quanto la rete sia prevalentemente formata dalle intersezioni di linee tranviarie di andamento centrifugo, al suo interno, come si è visto, sono presenti anche i due percorsi perimetrali realizzati in momenti successivi dalla società Belga e dalla Società anonima elettricità Alta Italia e sovrapposti proprio in coincidenza con il nucleo centrale. Nonostante la minor densità, anche in questa seconda fascia il sistema dei trasporti mantiene dunque una struttura a griglia che garantisce a tutta l'area inclusa un discreto livello di accessibilità³⁸. Oltre i suoi margini³⁹ le connessioni si fanno invece più rarefatte e assumono una struttura marcatamente radiale, con pochi assi separati da ampi vuoti, protesi verso l'esterno e attestati entro la cinta daziaria del 1853.

È proprio dall'esame della sequenza storica dello sviluppo dei singoli assi radiali, in rapporto con i tempi e le direttrici spaziali assunte dall'espansione urbana, che emergono le più forti asimmetrie nei livelli di accessibilità offerti dalla rete tranviaria, al di là dell'ovvio squilibrio tra centro e periferia. In generale si può rilevare come i collegamenti periferici di più precoce sviluppo – realizzati tra il 1870 e il 1877 – precedano o accompagnino con una buona corrispondenza cronologica le tappe dell'estensione dell'edificato. Si tratta per lo più di linee che ricalcano tracciati già aperti nei decenni precedenti dagli omnibus e che inizialmente rispondono ancora a una logica di connessione della città con il suo intorno rurale più che intra-urbana: come quelle rivolte alle barriere di Nizza (1870), di Piacenza e Casale (1874) e di Lanzo (1877). In particolare appare significativo il caso della direttrice di sviluppo verso sud. La rapida espansione edilizia lungo via Nizza, tra il borgo San Salvatore e la barriera della cinta daziaria, trova infatti nell'avvio della prima connessione tranviaria un forte fattore propulsivo e che, come ricordato da un osservatore coevo, alimenta l'innalzamento della rendita fondiaria: «fa notare i vantaggi che questa linea portò al borgo San Salvatore. La fabbricazione di case vi prese grande sviluppo, il borgo risentì il vantaggio del crescere della popolazione che dianzi non cercava volentieri alloggio all'estremità di via Nizza per la lontananza dai quartieri centrali e per l'incomodo della strada in tempo cattivo. Ora questi inconvenienti non esistono più; triplicò il valore dei terreni fabbricabili; gli alloggi nel borgo e fino alla cinta sono ricercatissimi ed in ogni dì festivo e di tempo buono il tramway trasporta da piazza Castello alla barriera di Nizza non meno di ottomila persone con un incasso di 800 lire»⁴⁰. La direttrice tranviaria lungo via Nizza è poi rafforzata dallo sviluppo, per tappe suc-

Torino: piazza Statuto, via Cernaia e caserma Cernaia e piazza della Repubblica (già piazza Emanuele Filiberto), foto di Giancarlo Dall'Armi, 1920 circa (ASCT, *Fototeca*, Fondo Dall'Armi R0310189, R0310272, R0310543).

Po e piazza Vittorio Veneto vista dalla chiesa della Gran Madre di Dio, in primo piano il ponte Vittorio Emanuele I, foto di Guido Cometto, 1930 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 1/175).

Capolinea al Lingotto dei tram della linea n. 7 da piazza Statuto al Lingotto, 1930 circa (ASCT, *Fototeca*, 14A15/11).

Scorcio di piazza Carlina con il monumento dedicato a Cavour e passaggio di tram, 1930 circa (ASCT, *Fototeca*, 14A15/28).

Vetture tranviarie adibite al trasporto dei bambini alla Colonia Elioterapica, s.d. (ASCT, *Fototeca*, 14A15/33).

Corso Regina Margherita, s.d. (ASCT, *Fototeca*, 14A15/170).

³⁷ È stato notato come la riconversione funzionale del centro cittadino da usi residenziali a funzioni terziarie di rango superiore si avvii dagli anni ottanta dell'Ottocento (VERA COMOLI MANDRACCI, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione*, in MARIO ABRATE et al., *Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1980. Cento anni di vita cittadina. Politica, economia, società, cultura*, Torino: Centro Studi Piemontesi, 1980, vol. I, pp. 215-237 e in particolare p. 233) e quindi parallelamente al primo sviluppo della rete tranviaria. Gli effetti della concentrazione delle connessioni tranviarie nelle aree centrali sono stati sottolineati da G. FALCO, L. MORBELLI, *Torino. Un secolo di sviluppo urbano* cit., p. 37 e da M. MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano a Torino* cit., p. 54.

³⁸ Se la distanza media tra le linee che solcano in senso longitudinale e latitudinale il nucleo centrale è di due isolati, in questa fascia intermedia essa aumenta fino a quattro-cinque isolati, mantenendo quindi una discreta rapidità di accesso anche alle vie interne, non servite direttamente dal tram.

³⁹ Grosso modo identificabili con il corso del fiume Po, con l'asse di via Valperga Caluso e corso Sommeiller, con corso Galileo Ferraris (con una protuberanza verso ovest corrispondente all'espansione urbana verso porta Susa del primo Settecento) e, infine, con corso Regina Margherita.

⁴⁰ Intervento del consigliere Corrado Noli in ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1875, verbale del Consiglio comunale del 30 giugno 1875, p. 739 (della serie originale). Sulla crescita dell'area sud di Torino dalla seconda metà dell'Ottocento si veda DANIELE JALLÀ, *Sviluppo urbano, quartieri operai e senso di appartenenza territoriale: Lingotto e barriera di Nizza*, in Id., STEFANO MUSSO, *Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino (1900-1940)*, Torino: Regione Piemonte, 1981, pp. 106-193.



cessive (1877-1884-1891) e coincidenti con le diverse ondate di espansione edilizia del borgo San Salvario, della linea per via Madama Cristina e, più tardi (1903), da quella per corso Massimo d'Azeglio e via Ormea, istituita quando ormai il tram rappresenta un mezzo di connessione importante anche per il servizio dei nuclei abitati in crescita oltre la cinta daziaria (in zona Molinette soprattutto e, più avanti, anche al Lingotto).

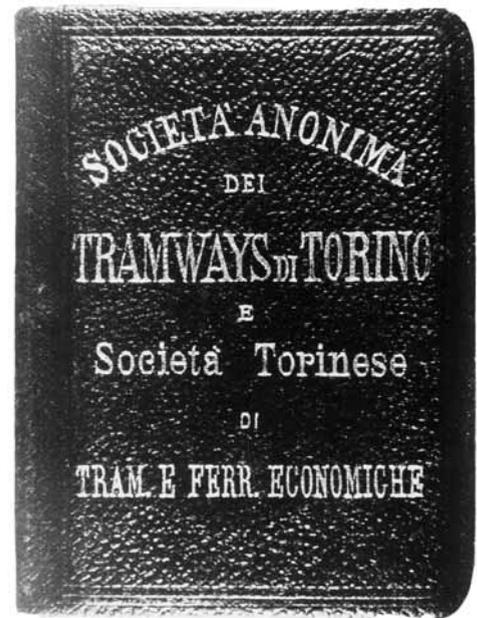
Le linee tranviarie urbane che percorrono – insieme ai tram a vapore o ferrovie extraurbani – i corsi Moncalieri e Casale e la strada di Lanzo segnano invece direttrici lungo le quali la crescita edilizia e funzionale della città procede più lentamente e le prime sollecitazioni verso un potenziamento dei servizi tranviari si pongono solamente nei primi decenni del Novecento, trovando in alcuni casi relativamente rapida risposta da parte della Società anonima elettricità Alta Italia (con l'istituzione di prolungamenti verso le zone di Crimea e di Madonna di Campagna nel 1903). Un'altra area per cui è documentato uno sviluppo precoce e immediatamente aderente alle spinte provenienti dalla crescita della domanda è quella del borgo di San Donato, già servito dagli omnibus, e poi da due linee tranviarie (per via San Donato nel 1875 e per via Cibrario nel 1897), cui si aggiunge il tracciato per il vicino borgo della barriera del Martinetto (1897), realizzato lungo l'asse di corso Regina Margherita a pochi anni di distanza dal suo prolungamento fino alla cinta daziaria.

A partire dalla fine degli anni settanta emergono invece frequenti sfasature cronologiche tra il rapido avanzare delle espansioni periferiche della città e la creazione di collegamenti tranviari con il centro, a testimonianza di una crescente riluttanza delle società concessionarie a sostenere i costi per la creazione di linee necessarie sul piano del servizio pubblico, ma di redditività incerta in termini di volumi di domanda. È il caso della connessione del quartiere di San Secondo, in cui lo sviluppo edilizio e demografico appare assai lento rispetto al vicino San Salvario e che viene integrato nella rete tranviaria con molti decenni di ritardo rispetto all'avvio della sua formazione⁴¹. Tenendo conto del fatto che l'area non è

⁴¹ Il primo sviluppo dell'edificazione lungo via San Secondo data già alla seconda metà degli anni quaranta, in connessione al processo di valorizzazione innescato, come nel vicino San Salvario, dai lavori per l'apertura della ferrovia di Genova. La prima autorizzazione per una linea da piazza Castello al borgo San Secondo è concessa dal comune alla società Belga nel 1878 (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1878, verbale del Consiglio comunale del 29 aprile 1878), ma la sua realizzazione fu bloccata fino all'inizio degli anni ottanta per le forti resistenze manifestate dai proprietari degli immobili per l'impianto di binari in via Roma.

servita nemmeno dagli omnibus non si può escludere che – in modo speculare a quanto riscontrato per San Salvario – proprio l'isolamento tranviario possa aver costituito un freno alla crescita del quartiere. E anche i successivi prolungamenti di tale settore della rete verso l'ospedale Mauriziano (localizzato nell'area nel 1885) e la barriera di Orbassano, attivati dalla società Belga-Torinese a inizio Novecento, seguono di parecchi anni, più che procedere parallelamente, alla crescita dei residenti e delle funzioni del quartiere. Molto travagliato – come testimoniato dalle reiterate richieste dei residenti e dagli echi nel dibattito consiliare⁴² – è anche lo sviluppo di connessioni tranviarie per il quartiere di Vanchiglia, con un ritardo forse imputabile alla sua stessa vicinanza al centro. Cresciuta con una connotazione mista, residenziale e industriale, a partire dal piano di ingrandimento del 1852, tale area è servita da un omnibus dal 1886 e solo dall'anno successivo da una prima linea tranviaria della società Torinese, cui a inizio Novecento si affiancano quelle della Società elettricità Alta Italia. Relativamente più rapida, seppur con uno sfasamento di qualche anno, è la soluzione dei problemi di isolamento di cui soffre la zona di espansione interna alla cinta daziaria in direzione della barriera di Francia, precocemente attraversata da diversi mezzi di carattere extraurbano (ferrovia di Rivoli dal 1869; tram a vapore per la Tesoriera e Pozzo Strada dal 1877) e dall'omnibus (1884), ma effettivamente servita dai tram della società Belga solo dal 1891. Assai ritardata e sofferta è infine la realizzazione delle connessioni verso tre importanti quartieri operai che vanno formandosi oltre la cinta daziaria dalla fine dell'Ottocento e che conoscono una fortissima espansione demografica e come sedi di impianti industriali nei primi anni del Novecento: le barriere di Milano e di borgo San Paolo e il nucleo del Regio Parco, dotati solo tra 1902 e 1903 di connessioni tranviarie per lo più inadeguate e attestate entro i margini del confine daziario. Hanno infatti scarsa presa sulla Società elettricità Alta Italia le pressioni esercitate dal comune per la realizzazione dei necessari prolungamenti fuori cinta, verso borgate dove i processi di suburbanizzazione operaia iniziavano a creare addensamenti di domanda forti sul piano quantitativo, ma non sostenuti da un'adeguata capacità di spesa, in presenza di tariffe tranviarie ancora piuttosto elevate.

La seconda fase nel processo di formazione della rete dei trasporti urbani di Torino si apre nel 1907 con la municipalizzazione parziale del servizio, sancita dalla presa in carico da parte dell'Azienda Tranvie Municipali delle sei linee fino a quel momento realizzate dalla Società anonima elettricità Alta Italia⁴³. Tale passaggio è preparato dai lavori di una specifica commissione tecnica nominata dall'amministrazione Frola nel settembre 1903, a pochi mesi dall'insediamento del nuovo sindaco. Con il sostegno di un'ampia inchiesta presso altre amministrazioni civiche italiane e della consultazione della popolazione attraverso la stampa locale, la commissione presenta i risultati dei suoi lavori al Consiglio comunale tre anni dopo⁴⁴, delineando un piano di riorganizzazione del servizio teso a risolverne le molteplici criticità: sul piano tecnico e della sicurezza, dei rapporti con il personale, tariffario e di organizzazione della rete. Relativamente a quest'ultimo aspetto, è forte la consapevolezza degli squilibri nel grado di copertura delle diverse zone della città offerto dal servizio esistente e la volontà di risolvere soprattutto gli urgenti problemi di connessione delle periferie. Più ampiamente appare chiara – e ripetutamente ribadita negli anni successivi – la volontà di procedere a una



Società anonima dei tramways di Torino e società Torinese di tram e ferrovie economiche, tessera di circolazione, 1930 circa (ASCT, Fototeca, 14A15/162).

⁴² *Ibid.*, 1886, verbali del Consiglio comunale del 31 marzo e 2 aprile 1886; 1887, verbale del Consiglio comunale del 28 marzo 1887.

⁴³ La municipalizzazione è deliberata nel novembre 1906 (*ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 28 novembre 1906), il regolamento dell'ATM nel luglio del 1907 (*ibid.*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 12 luglio 1907) e l'esercizio municipale della rete fu avviato dal mese successivo.

⁴⁴ *Ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 20 giugno 1906.



Dipendenti dell'ATM in divisa, 1920 circa (ASCT, Foto-teca, 14A15/67-68).

razionalizzazione complessiva della rete, fino all'elaborazione di un progetto generale per dare un «assetto organico all'impianto tranviario municipale» nel 1914⁴⁵. Tuttavia, in presenza dell'ostacolo rappresentato dall'ingombrante coesistenza con la rete dei gestori privati più antichi – vincolata allo scadere delle concessioni nel 1920 – e per il subentrare dei problemi posti dallo scoppio del primo conflitto mondiale, l'amministrazione municipale espresse la sua azione attraverso successivi interventi settoriali, procrastinando l'applicazione di un piano di riordino complessivo fino al 1923. Se si confrontano le linee progettuali emergenti dalle diverse ipotesi di riassetto rimaste sulla carta con gli interventi autorizzati dal Consiglio comunale e realizzati dall'ATM tra 1908 e 1922 emerge innanzi tutto la limitatezza e l'aleatorietà di questi ultimi per la razionalizzazione della rete nell'area centrale: trascurando l'eliminazione di alcuni tratti di linee paralleli per decongestionare il traffico tranviario nella zona del borgo Nuovo e di contraddittori esperimenti sulla linea tra il monumento ai caduti della guerra di Crimea e Porta Palazzo (abolita nel 1910, ripristinata nel 1911 e poi nuovamente abolita nel 1912), tale area non pare investita da mutamenti di rilievo. Analogamente significativa è la totale assenza di riscontro pratico della proposta di una nuova linea di circonvallazione lungo i corsi creati sulla sede dell'ex cinta daziaria, dopo il suo spostamento nel 1912. Tale innovazione viene ipotizzata per alcuni tratti lungo il lato settentrionale della cinta già nelle ipotesi di riordino formulate dalla Giunta comunale e dall'ATM nel 1911 e, dopo lo spostamento della linea daziaria, nel piano ATM del 1914 secondo una configurazione anulare quasi completa, escludente il solo tratto oltre il Po. La nuova linea dovrebbe sostituire, entro una città molto dilatata rispetto ai decenni precedenti, il vecchio percorso perimetrale ereditato dalla Società anonima elettricità Alta Italia, che «racchiude ora un cerchio non grande e quindi non risponde più completamente agli interessi della cittadinanza che sono andati spostandosi verso le periferie»⁴⁶. Se gli studi sulla localizzazione delle industrie e delle residenze operaie segnalano già per il periodo anteriore al primo conflitto mondiale la presenza di una rilevante mobilità della manodopera all'interno della città, tale fenomeno si accentua tra le due guerre, quando lo sviluppo di impianti produttivi di grandi dimensioni, come la sede Fiat del Lingotto, rompe necessariamente i vincoli di vicinanza tra residenza e lavoro e innesca movimenti pendolari che travalicano addirittura i confini dello spazio urbano⁴⁷. In tali condizioni un'ampia linea di circonvallazione capace di consentire agli operai spostamenti diretti tra casa e sede di lavoro entrambe periferiche, ma spesso non coincidenti, appariva decisiva per ridurre la congestione dell'area centrale e abbattere gli alti costi di trasporto risultanti dalla sommatoria dei biglietti per più tratte delle diverse linee radiali. Se quindi l'ipotesi formulata dal piano del 1914 appare per l'epoca lungimirante, la lacuna derivante dalla sua mancata applicazione diviene ancor più grave nel primo dopo-

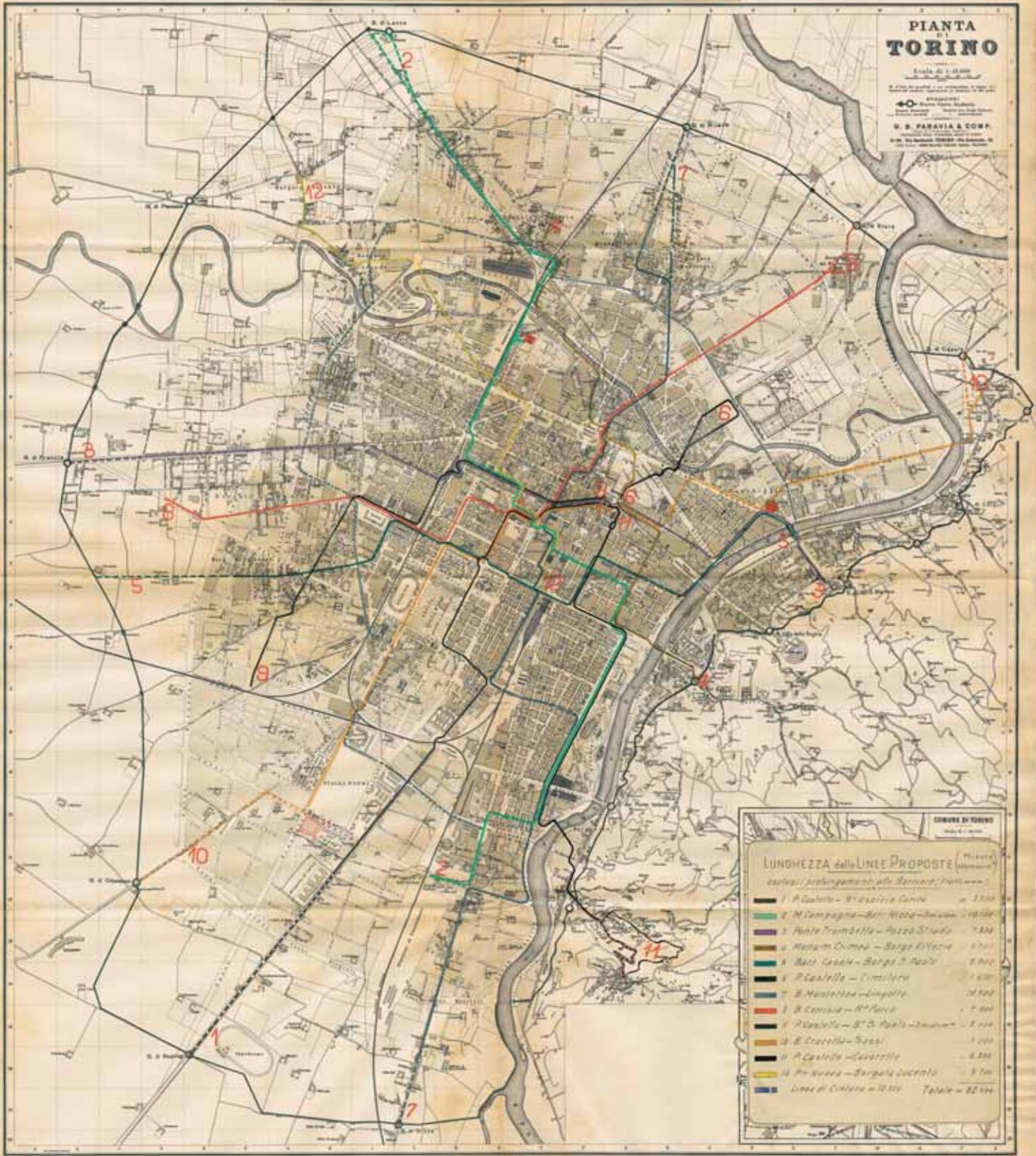
⁴⁵ Ne è testimonianza, al di là delle articolate indicazioni progettuali contenute nella relazione della commissione operante tra 1903 e 1906 (si veda la nota precedente) e di quelle delineate da una nuova commissione attiva tra il novembre 1910 e il febbraio 1911 (*ibid.*, 1911, verbale del Consiglio comunale del 17 febbraio 1911), che orientarono gli interventi degli anni successivi, il ricorrere di riferimenti alla volontà di studiare la questione tranviaria da «punti di vista generali, tenendo conto dei nuovi ponti, delle nuove strade e di ogni altro elemento, sia topografico, sia commerciale, sia sociale, sia morale» come obiettivo dei lavori condotti dalla Giunta municipale e dall'ATM (*ibid.*, 1910, verbale del Consiglio comunale del 25 febbraio 1910, p. 362 della serie a stampa). Ai tecnici di quest'ultima si devono due piani di riordino generale della rete, elaborati nel 1912 e nel 1914 (*ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 442 bis, fasc. anno 1914 e *Affari Servizi pubblici e industriali*, cart. 16, fasc. 16). Quest'ultimo fu sottoposto all'esame di una nuova commissione consiliare, attiva tra il marzo 1915 e il gennaio 1916, ma non fu mai presentato in Consiglio comunale, a causa del blocco dei lavori causato dalla guerra. Si vedano i verbali della commissione: *ibid.*, cart. 442 bis, fasc. anno 1915.

⁴⁶ Si rimanda a p. 11 della *Relazione sulla sistemazione della rete dell'Azienda* elaborata dall'ATM il 24 settembre 1914, *ibidem*.

⁴⁷ STEFANO MUSSO, *Industria e classe operaia a Torino nel primo quindicennio del secolo*, in D. JALLÀ, S. MUSSO, *Territorio, fabbrica e cultura operaia* cit., p. 36 e *Id.*, *La società industriale nel ventennio fascista* cit., pp. 321-322, 326-327.

ATM. Progetto di riordinamento della rete. Pianta di Torino, Torino: Paravia, 1914 (ASCT, *Affari Servizi pubblici industriali*, cart. 16, fasc. 16).

AZIENDA TRAMVIE MUNICIPALI
 PROGETTO DI RIORDINAMENTO DELLA RETE



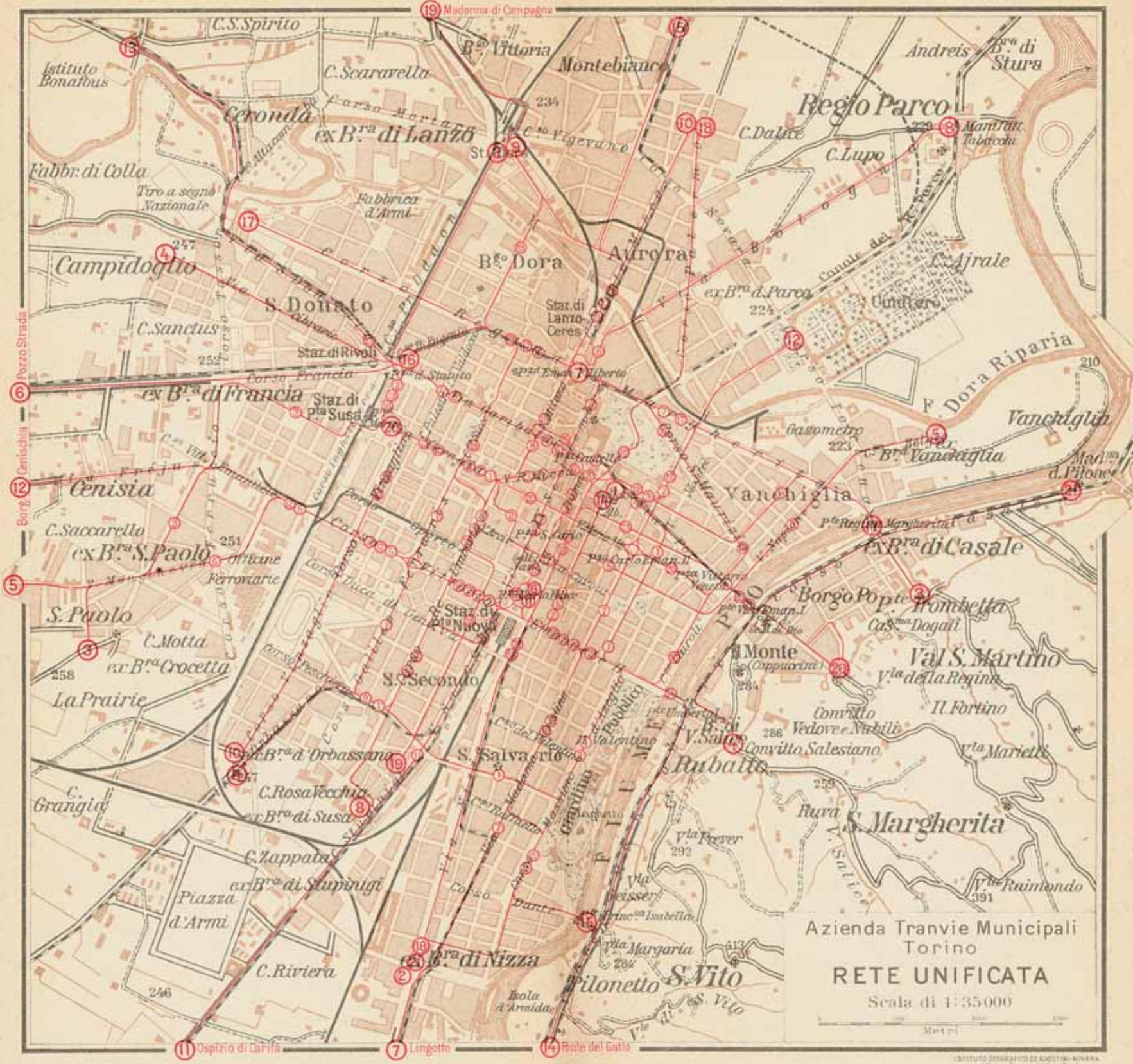
guerra, come denunciato da più voci, interne ed esterne all'amministrazione comunale⁴⁸.

Tra 1907 e 1922 lo sforzo maggiore del comune è piuttosto teso a soddisfare la domanda di connessioni tra il centro cittadino e le periferie attraverso il prolungamento o la creazione di nuove linee radiali. Le sollecitazioni già emerse in tal senso nella fase precedente trovano infatti un'ulteriore e ineludibile spinta nella fortissima crescita demografica e industriale delle borgate sviluppatesi al di fuori della vecchia cinta e poi incluse a tutti gli effetti nell'area urbana dal 1912. La decisione di estendere le principali linee di collegamento periferico viene presa piuttosto rapidamente – considerando che la maggior parte delle delibere si concentra tra il 1908 e lo scoppio della prima guerra mondiale – e relativamente a tutte le direttrici di espansione, a eccezione dei soli borghi di Vanchiglietta e Ceronda⁴⁹. Tale modalità di sviluppo della rete, che le imprime una duratura impostazione radiocentrica, pare quindi riflettere con una discreta approssimazione spaziale e cronologica le modalità di sviluppo del tessuto cittadino. Tuttavia i prolungamenti, realizzati talora in più tappe e rallentati dalla guerra, non sempre risultano adeguati rispetto alla celerità e alle dimensioni della crescita urbana e l'isolamento tranviario dei borghi periferici viene pienamente superato solo nel periodo post-bellico⁵⁰. È inoltre da rilevare che in questa fase l'estensione delle linee tranviarie verso le periferie tende comunque ad attestarsi a una certa distanza dalla nuova cinta daziaria. Tale portata relativamente contenuta, se da un lato risponde agli effettivi limiti toccati in quegli anni dall'espansione del costruito, che dopo il 1912 trova davanti a sé una nuova e amplissima fascia da colmare e che è frenata dal blocco dell'attività edilizia durante la guerra, dall'altro lato è anche il riflesso della cautela dell'amministrazione comunale di fronte al possibile innesco di fenomeni speculativi. Analogamente a quanto si era già verificato con la disordinata crescita delle borgate esterne al vecchio confine daziario, si riteneva infatti che l'immediata estensione della rete dei trasporti fino alla nuova cinta avrebbe condotto a un ingiustificato innalzamento dei valori della rendita fondiaria in prossimità dei punti di accesso, per il sommarsi dei vantaggi di esenzione dal regime daziario e di accessibilità: «Noi sappiamo infatti che una delle ragioni che indussero l'amministrazione a proporre l'allargamento della cinta daziaria fu quella di far scomparire quella zona verde di territorio che intercedeva deserta tra il suburbio rigoglioso ed il concentrico della città. Solo con l'allargamento della cinta si sarebbe potuto attuare un organico piano regolatore a vantaggio dell'edilizia in special modo e soprattutto necessario per far scomparire quel brutto fenomeno di vedere cioè la speculazione di terreni esercitarsi sui terreni fuori cinta con grave scapito di quelli entro cinta [...]. Questa creazione artificiale di un suburbio la città nostra non ha ragione di volere né deve incorag-

⁴⁸ Si veda in proposito l'interpellanza del consigliere Giuseppe Longhi nella seduta del Consiglio comunale del 27 febbraio (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1922, verbale del Consiglio comunale del 27 febbraio 1922) e le sollecitazioni al municipio espresse dal presidente della Lega industriale nella lettera datata 2 agosto 1923: *ibid.*, *Affari Servizi pubblici industriali*, cart. 89, fasc. 20.

⁴⁹ Verso borgo San Paolo nel 1908, con successivi miglioramenti nel 1911 e 1914; verso la vecchia barriera di Francia nel 1908 e poi fino a Pozzo Strada nel 1910; fino alle scuole del Lingotto nel 1908 e poi al centro della borgata omonima nel 1910; a Regio Parco nel 1911; alla borgata Cenischia nel 1912; alle borgate Monterosa e Montebianco tra 1912 e 1913; in direzione della nuova barriera daziaria di Lanzo oltre Madonna di Campagna nel 1914. Inoltre, nella fascia pedecollinare si registrano moderati sviluppi delle linee tranviarie in direzione del nucleo del ponte Trombetta, allo sbocco della Val San Martino (1911-1912), della barriera della Val Salice (1912) e di Cavorretto (1914).

⁵⁰ Al di là dei citati casi delle borgate Vanchiglietta e Ceronda, collegate al centro solo nel periodo tra le due guerre, emergono comunque ritardi anche nella realizzazione delle linee già approvate prima della guerra. Inoltre per le borgate a più forte espansione demografica e industriale, come Lingotto e borgo San Paolo, le nuove linee risultano già congestionate a pochi anni dall'apertura (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1911, verbali del Consiglio comunale dell'8 febbraio e dell'8 novembre 1911; 1912, verbale del Consiglio comunale del 10 gennaio 1912). In generale sull'isolamento delle barriere operaie fino agli anni venti e trenta si veda S. MUSSO, *La società industriale nel ventennio fascista* cit., pp. 321-322, 326.



Lavori di sistemazione della rete tramviaria in via della Consolata, via XX settembre, corso Re Umberto, via XX settembre angolo via Pietro Micca e in corso Vinzaglio angolo via Cernaia, 1930 circa (ASCT, *Fototeca*, 14A15/93, 95, 96, 99, 109, 111).

giare con mezzi di comunicazione»⁵¹. Infine emergono in questa fase anche alcune limitate modifiche alla rete dei trasporti motivate dall'esigenza di allacciarvi singoli poli funzionali, come lo *Stadium* – servito a partire dal 1911 da una linea speciale in occasione delle manifestazioni sportive – e i nuovi quartieri militari localizzati nella zona sud-ovest della città e collegati tramite diverse linee tranviarie tra il 1911 e il 1915, in applicazione degli accordi stipulati in tal senso con le autorità militari fin dal 1904.

Nel 1922 l'estensione della municipalizzazione alle linee urbane ancora gestite dalle vecchie società Belga e Torinese pone le premesse per realizzare finalmente l'organica ristrutturazione della rete più volte invocata e accantonata nei decenni precedenti. Il progetto di riordino del servizio tranviario unificato approntato dall'ATM e approvato dall'amministrazione commissariale nel 1923⁵² si fonda più che su un'innovazione radicale – come quella rappresentata dal passaggio dallo schema radiocentrico a quello a griglia, che pure fu considerata – su una linea di continuità e di moderata razionalizzazione dell'esistente: per non turbare eccessivamente le abitudini della cittadinanza e per ridurre gli alti costi implicati dalla totale sostituzione dei binari già posati. Il piano comporta la fusione delle due reti (quindici linee rilevate dalle società Belga e Torinese e quasi altrettante create dall'ATM in sedici anni di attività) e la loro semplificazione, mediante eliminazione delle duplicazioni e tortuosità di percorso, in una ventina di linee organizzate secondo uno schema fortemente debitore verso il passato: con un'area centrale modellata sulla struttura a scacchiera imposta dall'impianto urbanistico, da cui si dipartono assi radiali privi di connessioni reciproche dirette. Tra il 1923 e il 1925 il piano subisce una fase di assestamento, con la realizzazione di imponenti lavori di spostamento dei binari per la razionalizzazione dei percorsi e delle prime limitate modifiche, volte a rispondere ai bisogni delle aree in cui erano state soppresse vecchie linee e ai riscontri relativi alla domanda sui nuovi tracciati. A partire dal 1926 si avviano ulteriori e più estese variazioni della rete, che tuttavia fino al 1939 paiono riprodurre le stesse linee d'azione seguite dall'ATM nei due decenni precedenti: limitati interventi nell'area centrale e a favore dell'allacciamento di nuovi poli funzionali (lo stadio Mussolini nel 1935; i mercati generali orto-frutticoli in via Giordano Bruno tra il 1933 e il 1935), presenza di linee circolari di limitato respiro⁵³, che non si spingono oltre i limiti delle espansioni urbane di metà Ottocento, e ulteriore prosecuzione degli assi radiali verso le periferie. Grazie a questa seconda ondata di prolungamenti vengono progressivamente colmate le lacune nelle connessioni con le borgate rimaste tagliate fuori dagli interventi precedenti⁵⁴ e con le aree di più recente sviluppo, con una particolare attenzione per quelle ove si localizzano gli interventi di edilizia popolare⁵⁵. Inoltre, stimolati dall'ampliarsi del raggio della mobilità della manodopera, alcuni assi radiali della rete ATM si spingono ora fino agli ingressi della nuova cinta daziaria e oltre, intrecciandosi e sovrapponendosi alle linee del trasporto extraurbano, con una significativa coincidenza con le principali direzioni lungo cui si

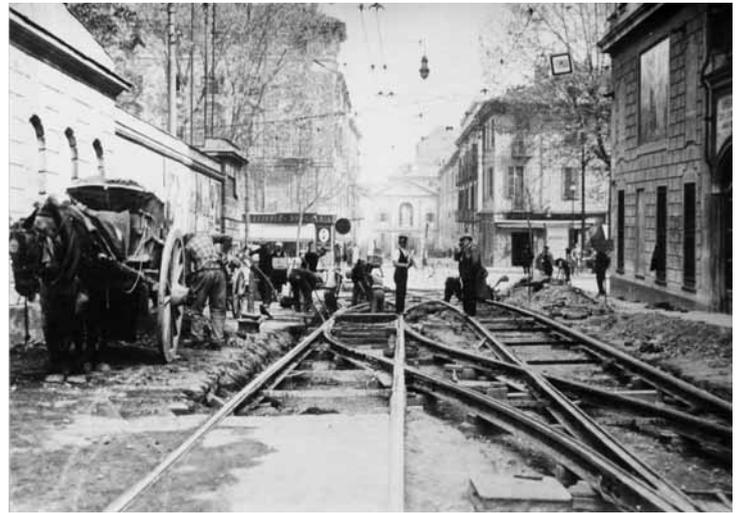
⁵¹ Dall'intervento del consigliere Ferdinando Bocca nel Consiglio comunale (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1914, verbale del Consiglio comunale del 20 aprile 1914, p. 1005 della serie a stampa).

⁵² *Ibid.*, 1923, deliberazione del commissario prefettizio del 25 luglio 1923, n. 110.

⁵³ Si tratta della linea n. 1 detta del cavalcavia, che riprende la linea circolare della ex rete della Società elettrica Alta Italia (vedi nota 35), e della linea 16 o dei Viali, che replica con un percorso lievemente più ampio l'anello perimetrale della vecchia società Belga (vedi nota 32).

⁵⁴ Se il collegamento di borgata Ceronda e quello di Vanchiglietta fino all'altezza di corso Chieti sono già previsti dal piano del 1923, il tram giunge a percorrere completamente corso Belgio fino al ponte sul Po solo nel 1932.

⁵⁵ Già la linea tranviaria per Regio Parco istituita nel 1912 è collocata lungo via Bologna per garantire il servizio alle case popolari edificate lungo tale asse, che altrimenti rischiano di rimanere sfitte. Preoccupazioni analoghe guidano gli interventi di connessione tranviaria delle case Fiat e municipali di via Dina nel 1929 e delle case popolari di corso Grosseto nel 1930. Il problema delle case popolari sfitte pare peraltro riconducibile anche a cause diverse dall'isolamento tranviario e in particolare ai loro costi relativamente alti per le possibilità di spesa dei ceti più disagiati: si veda in proposito S. MUSSO, *La società industriale nel ventennio fascista* cit., p. 333.





Mirafiori. Arrivo del tram, 1930 circa (ASCT, Fototeca, 14A15/51).

sviluppano i primi flussi di pendolarismo dai centri limitrofi⁵⁶. È proprio in tale margine di sovrapposizione e di frizione tra urbano ed extraurbano – che si sposta nello spazio con l'avanzare della crescita della città e la progressiva ridefinizione dei suoi confini daziari e amministrativi – che emergono e si contrappongono gli interessi dei molteplici attori interagenti nel controllo e nella gestione del sistema dei trasporti torinese.

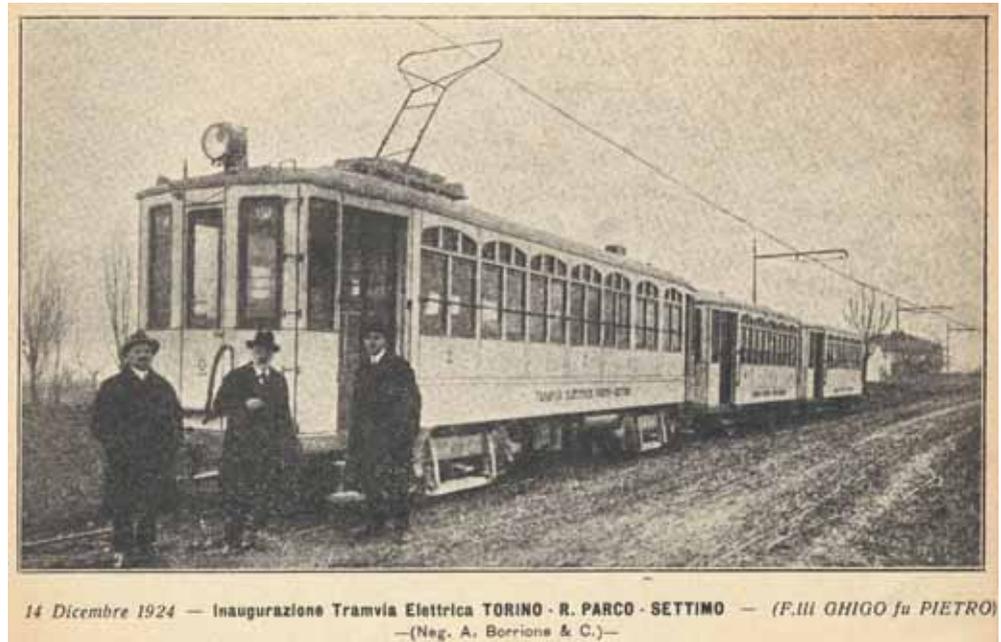
LE SCALE DI GOVERNO DEL TRASPORTO PUBBLICO: ATTORI, RETI, CONFINI. Fino ai primi anni del Novecento le dimensioni assunte dall'espansione della città – contenute per un cinquantennio entro il limite fisico e formale della prima cinta daziaria – consentono di distinguere in modo netto i trasporti di carattere urbano da quelli extraurbani di corto raggio. I primi sono rivolti a soddisfare una domanda di mobilità entro uno spazio costruito che va lentamente dilatandosi oltre la portata dei soli spostamenti pedonali e in cui le distanze tra nuclei funzionali e luoghi di residenza aumentano. E, come si è visto, lo sviluppo della rete dei trasporti urbani è orientato dall'intreccio tra gli interessi speculativi dei concessionari privati e l'azione regolatrice di un unico ente pubblico, rappresentato dal comune di Torino. I mezzi di trasporto che connettono la città ai centri vicini – dapprima omnibus a cavalli e poi tranvie extraurbane, in cui la trazione animale è rapidamente sostituita da quella a vapore – sostengono invece flussi di più varia composizione: movimenti di persone dirette verso gli spazi esterni alla città per scopi ricreativi o attratti verso il capoluogo dalla gravitazione terziaria, ma anche spostamenti di merci per l'approvvigionamento dei mercati cittadini o tendenti verso gli scali ferroviari torinesi⁵⁷. Gli attori che nella seconda metà dell'Ottocento intervengono nella creazione di tali linee extraurbane sono di natura privata, come per le reti cittadine, e talora coincidono con le stesse società concessionarie di queste ultime. A differenza però di quanto accade all'interno della città, le società che

⁵⁶ Si segnalano in tal senso gli assi tendenti verso Rivoli, Orbassano, Settimo Torinese, Stupinigi e Lucento/Pianezza.

⁵⁷ Sulla storia del trasporto extraurbano tra Otto e Novecento si vedano B. VECCHIO, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto* cit., pp.150-151; STEFANO MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna: il Mulino, 2005 e, per il caso torinese, M. MORAGLIO, *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003* cit.

Rete tranviaria dell'ATM, 1939 (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.9.40).

Inaugurazione Tramvia Elettrica Torino-R. Parco-Settimo, 14 dicembre 1924, foto Ghigo (ASCT, Nuove acquisizioni, cart. 545).



gestiscono i servizi di trasporto tendono a spartirsi progressivamente il controllo delle connessioni rivolte all'area peri-urbana per settori geografici, con limitati margini di interferenza reciproca. Ben più articolata rispetto al contesto cittadino appare invece la trama delle relazioni che i concessionari privati intrattengono con gli enti pubblici, cui la legge affida il controllo sul servizio: si moltiplicano infatti i comuni da cui dipende l'autorizzazione all'occupazione delle sedi stradali con l'impianto dei binari, poiché al municipio torinese si affiancano anche quelli ove hanno sede le stazioni intermedie o terminali delle linee. Inoltre, nel caso in cui queste corrano su strade provinciali o statali, per le tratte esterne alla cinta daziaria le concessioni dipendono da livelli di governo superiori a quello comunale, aumentando ulteriormente il numero degli interlocutori con cui i gestori privati devono confrontarsi (Provincia o ministero dei Lavori pubblici).

Nei primi decenni del Novecento la forte accelerazione impressa alla crescita urbana dal decollo industriale sposta rapidamente i confini della città costruita e insieme ridefinisce su nuove basi quelli più ampi e invisibili della sua area di influenza, ponendo le premesse per il successivo sviluppo dell'area metropolitana. Ne scaturiscono un riassetto complessivo dei flussi di carattere urbano ed extraurbano e problemi di gestione del sistema dei trasporti torinesi di inedita complessità, per la scala territoriale a cui si pongono e per l'intreccio delle relazioni tra gli attori e i livelli di governo che vi sono implicati. Le prime difficoltà emergono già a inizio secolo per la connessione tranviaria delle borgate situate oltre i limiti daziari, che, come si è visto, costituisce l'obiettivo più tenacemente perseguito dall'ATM fin dalla sua istituzione. Anche se i prolungamenti periferici delle linee urbane si collocano completamente all'interno del territorio comunale, in diversi casi essi insistono infatti su assi stradali provinciali e richiedono quindi un accordo tra l'amministrazione comunale e la Provincia di Torino, da cui dipende l'autorizzazione dei lavori. La definizione di convenzioni tra i due enti può però implicare una dilatazione nei tempi di attuazione degli interventi e un onere finanziario aggiuntivo per l'amministrazione municipale, tanto che diversi consiglieri comunali si pronunciano a favore della «sprovvincializzazione» dei tratti stradali interessati⁵⁸. Se tali problemi sono generalmente risolti attraver-

⁵⁸ La necessità di un accordo tra Comune e Provincia era emersa per la prima volta nel 1902 per la formazione della linea tendente a Madonna di Campagna, ancora realizzata dalla Società anonima elettricità Alta Italia, e si risolse con una convenzione che prevedeva un rimborso da parte del Comune alla Provincia per l'occupazione

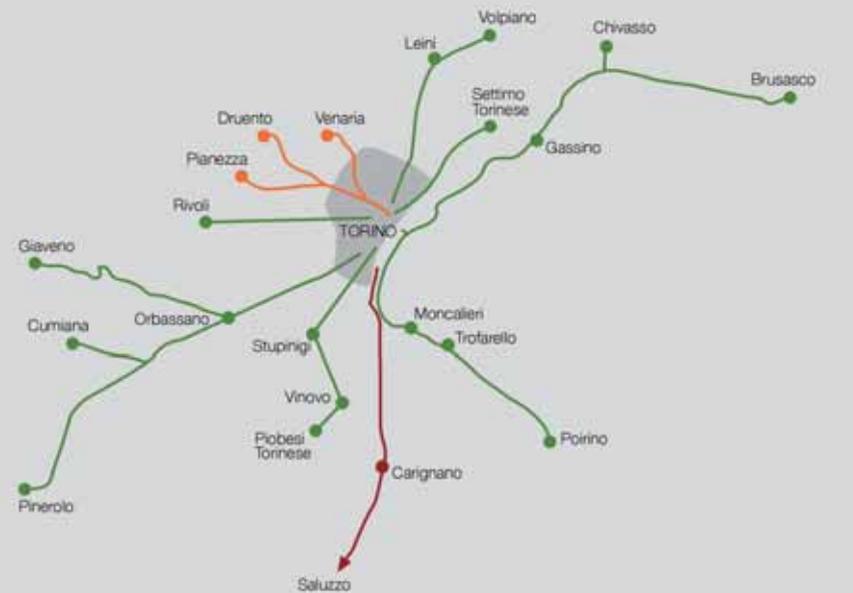
1920



- Società anonima strada ferrata centrale e tranvie del Canavese
- Società generale ferrovie economiche
- Società anonima dei tramways di Torino (Belga)
- Compagnia generale dei tramways a vapore piemontesi
- Società torinese di tramways e ferrovie economiche (Torinese)
- Consorzio tranvia elettrica Torino - Rivoli
- Società anonima tranvie occidentali della Città e Provincia di Torino

La rete tranviaria extraurbana e i suoi gestori tra 1920 e 1939.

1939



- Satti
- Step
- Società anonima tranvie interprovinciali piemontesi

LINEA VENARIA															
S. T. E. P.				CORSA SEMPLICE											
				Classe 2 ^a											
Torino - Venaria															
BIS		1	3	5	7	9	11	13							
		15	17	19	21	23	25	27							
NUMERO	TRENI	29	31	33	35	37	39	41							
		43	45	47	49	51									
		2	4	6	8	10	12	14							
		16	18	20	22	24	26	28							
		30	32	34	36	38	40	42							
		44	46	48	50	52									
GIORNI	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	26	27	28							
	29		30	31											

G. Massarani & C., Torino

Biglietto tranviario di corsa semplice per la linea Torino-Venaria, 1930 circa (ASCT, Fototeca, 14A15/142).

so il coordinamento tra i due enti pubblici e rapidamente superati con lo spostamento della cinta daziaria nel 1912, molto più lenta e sofferta appare la risoluzione delle questioni che coinvolgono anche i concessionari privati delle linee extraurbane. Questi ultimi si appellano infatti alla Provincia – e in alcuni casi anche alle autorità giudiziarie – per tutelare le proprie linee dalla concorrenza esercitata da quelle urbane dell'ATM, in espansione sui medesimi assi. Ne emerge un complesso groviglio di interessi e di competenze, al cui scioglimento non giova la presenza di orientamenti non sempre coincidenti tra l'amministrazione provinciale, più a lungo attestata su posizioni di *laissez faire* e quindi incline a trattare l'ATM al pari dei gestori privati, e quella comunale, che dal 1906 è invece nettamente schierata per un intervento diretto e per la prevalenza degli obiettivi dell'operatore pubblico nella gestione dei trasporti⁵⁹.

Fino agli anni venti i conflitti e i problemi emergenti dalla progressiva sovrapposizione tra rete urbana e linee extraurbane vengono risolti di volta in volta attraverso le differenti forme di accordo tra enti pubblici e soggetti privati previste dalla legislazione sui trasporti, che vanno dal concorso nelle spese di impianto e, più avanti, di elettrificazione delle linee gestite dalle società tranviarie da parte dei comuni interessati, ad accordi di gestione integrata tra ATM e concessionari privati, fino alla creazione di consorzi tra enti pubblici per il riscatto e l'esercizio dei servizi di trasporto extraurbano, come nel caso della ferrovia tra Torino e Rivoli⁶⁰. Dopo il primo conflitto mondiale le crescenti difficoltà mostrate dai gestori privati nel far fronte alle esigenze di ammodernamento di impianti e materiali ormai obsoleti⁶¹ favoriscono uno stemperarsi della contrapposizione con gli enti locali e spingono verso un sempre più forte coinvolgimento finanziario e gestionale di questi ultimi. Al contempo, viene maturando sia negli apparati tecnici sia nel dibattito politico che anima i diversi livelli dell'amministrazione pubblica la consapevolezza dei limiti di un sistema di trasporti extraurbano frazionato tra più gestori e oggetto di interventi settoriali e contingenti. È in questo quadro che, vincendo una pluriennale resistenza verso l'intervento pubblico in materia di trasporti, nel 1920 il Consiglio provinciale affida a una specifica commissione lo studio di un piano per la *Provincializzazione e elettrificazione delle tranvie e ferrovie secondarie*⁶². Tuttavia tale studio, portato avanti non solo con riferimento al territorio della provincia torinese, ma prevedendo più ambiziose forme di coordinamento interprovinciale per le comunicazioni con il Piemonte meridionale, non ebbe alcuna applicazione pratica, scontrandosi con i costi eccessivi implicati dalla sua attuazione, nonché forse con il nuovo clima politico, nel quale un progetto che era stato fortemente sostenuto dai consiglieri socialisti non poteva più trovare accoglienza⁶³. Di fronte al vuoto di iniziative espresso dal-

della strada provinciale (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1902, verbale del Consiglio comunale del 3 gennaio 1902). Sulla questione della «sprovincializzazione» delle strade interessate dai lavori tranviari si veda *ibid.*, 1910, verbali del Consiglio comunale del 22 giugno, 15 luglio, 2 settembre e 26 ottobre 1910.

⁵⁹ È il caso dei contrasti sorti nel 1907 per il prolungamento della linea ATM lungo la strada di Francia, già percorsa dalla ferrovia Torino-Rivoli e dalla tranvia a vapore per la Tesoriera e Pozzo Strada gestita dal medesimo concessionario privato, o delle questioni analoghe sorte per il prolungamento fuori cinta della linea urbana per il Lingotto sull'asse di via Nizza, già percorsa dalla tranvia extraurbana per Carignano (1913), per lo sviluppo di connessioni verso Cavoretto lungo l'asse seguito dalla tranvia per Moncalieri (1913), per la linea ATM su corso Stupinigi in concorrenza con quella extraurbana per Stupinigi e Vinovo (1912) o per la linea ATM verso Lucento in concorrenza con quella extraurbana per Pianezza (1916-1917).

⁶⁰ Sulla vicenda della formazione nel 1909 del consorzio tra i Comuni di Torino e Rivoli e la Provincia di Torino per il riscatto e la gestione della ferrovia e tranvia lungo la strada di Francia si vedano, oltre ai riscontri offerti dalle serie dei verbali dei Consigli comunale e provinciale, l'abbondante documentazione conservata in ASPT, III-9 trasporti, fald. 953 e 983.

⁶¹ Particolarmente grave è il problema costituito dalla perdurante prevalenza della trazione a vapore, resa sempre meno sostenibile finanziariamente dal rincaro del carbone, ma alla cui sostituzione ostano i costi elevati implicati dall'elettrificazione delle linee.

⁶² La formazione della commissione è deliberata dal Consiglio provinciale nel 1920 (ASPT, verbale del Consiglio provinciale del 27 dicembre 1920) mentre la documentazione relativa ai suoi lavori è in ASPT, III-9 trasporti, fald. 982.

⁶³ Sul fallimento del progetto si vedano i brevi accenni contenuti nel *Resoconto morale della Deputazione provin-*



l'amministrazione provinciale, il comune di Torino prende quindi direttamente in mano anche la gestione delle connessioni tranviarie con i centri vicini, attraverso il riscatto progressivo delle linee dai gestori privati e il loro esercizio attraverso società di differente configurazione (Etos, Satto, Satti), ma a partire dalla metà degli anni trenta dotate di un capitale azionario completamente municipale. Attraverso accordi e acquisizioni successive, tra 1926 e 1939 il comune di Torino giunge quindi a unificare sotto il suo controllo anche buona parte delle linee tranviarie extraurbane⁶⁴.

Tale assunzione di responsabilità diretta nel settore del trasporto extraurbano da parte del comune avviene significativamente proprio nel periodo in cui i mutamenti economico-sociali che investono la città iniziano a esprimersi, oltre che

Gli assi radiali di comunicazione extraurbana e i confini della città nel progetto della «Grande Torino». La tavola è allegata alla *Modifica della circoscrizione territoriale della Città*, 6 giugno 1932 (ASCT, *Atti municipali*, deliberazioni del Podestà, 1932, verbale n. 24).

ciale sull'amministrazione 1923-24, ibid. e nella discussione sul bilancio provinciale, verbale del Consiglio provinciale del 6 febbraio 1925, serie originale, p. 24. Nessun seguito parrebbe aver avuto anche la nomina di una successiva commissione speciale per lo studio di un *Piano regolatore delle comunicazioni stradali, ferroviarie, tranviarie, acquedotti ed aeree della Provincia*, di cui si dà notizia nella seduta del Rettorato provinciale del 23 dicembre 1938 (*ibid.*, verbale del Rettorato provinciale, seduta del 23 dicembre 1938).

⁶⁴ Sulle diverse tappe di tale processo di municipalizzazione dei trasporti extraurbani si veda l'esautiva ricostruzione offerta da M. MORAGLIO, *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003* cit.

nella sua dilatazione demografica e fisica, anche a una scala differente, con l'avvio della «formazione di una regione economica comprendente Torino e alcuni comuni della cintura»⁶⁵. Favorito anche dall'espulsione delle funzioni residenziali «povere» con l'ampliamento di via Roma realizzato nei primi anni trenta, si rafforza infatti il processo di polarizzazione dei servizi di livello elevato capaci di attrarre flussi gravitazionali di portata sovraurbana verso le aree centrali della città. Allo stesso tempo, seppur in forme ancora limitate rispetto al secondo dopoguerra, iniziano a profilarsi fenomeni di localizzazione industriale che investono, oltre alle aree periferiche della città, anche diversi comuni vicini. Con una dislocazione che privilegia soprattutto le direttrici di comunicazione rivolte verso la Francia e verso Milano, i comuni della cintura ospitano infatti imprese sempre più numerose e connesse da intense relazioni funzionali ai poli di servizi e alle grandi industrie localizzate nella città⁶⁶. È infine proprio dagli anni trenta che si affermano i primi consistenti movimenti pendolari diretti verso il capoluogo torinese dai comuni limitrofi ai settori urbani ove si localizzano gli stabilimenti industriali di maggiori dimensioni: in particolare l'area sud, dove si collocano i grandi impianti della Fiat Lingotto e, dal 1939, lo stabilimento di Mirafiori, che attraggono manodopera da Moncalieri e Nichelino, e l'area di nord-ovest, dove la Snia-Viscosa richiama lavoratori dai comuni compresi tra Rivoli e Venaria⁶⁷. Si segnala inoltre la presenza di flussi di professionisti e impiegati residenti nei comuni dell'area collinare che lavorano in città e a sostegno dei quali il comune di Torino fin dagli anni venti stringe accordi con i gestori di servizi di trasporto automobilistico diretti a Chieri, Pecetto, Baldissero, Pavarolo e Montaldo⁶⁸. Per far fronte alle sollecitazioni emergenti dall'infittirsi della trama delle relazioni economico-sociali entro un'area che travalica ormai gli stessi confini comunali, l'amministrazione municipale torinese non solo estende progressivamente il raggio del suo controllo al settore dei trasporti extraurbani, ma riserva attenzione alla loro organizzazione anche in occasione di più ampi tentativi di pianificazione territoriale. È il caso dei progetti, avanzati a più riprese tra il 1930 e il 1940, ma mai accolti dal governo, per un'estensione del territorio comunale, che si fondano sempre su un'attenta analisi dei problemi di organizzazione dei servizi di trasporto nelle aree verso cui si propone l'espansione territoriale, così come degli effetti che le linee esistenti esercitano sui processi di crescita della città⁶⁹. Tuttavia, nonostante i buoni risultati conseguiti attraverso la Satti nell'organizzazione unificata dei servizi di trasporto extraurbano⁷⁰ e l'interesse manifestato

⁶⁵ L. FALCO, G. MORBELLI, *Torino. Un secolo di sviluppo urbano* cit., p. 47.

⁶⁶ Si tratta di Settimo, sull'asse delle comunicazioni verso Milano; Grugliasco, Collegno, Rivoli e Avigliana sull'asse della strada di Francia; Venaria, Borgaro, Caselle e Leini nel settore nord-ovest; Trofarello, Orbassano, Piassasco e Pinerolo a sud-ovest. Sul loro ruolo nell'industrializzazione e nella formazione della regione economica torinese si vedano P. GABERT, *Turin ville industriali* cit., pp. 157-158 e L. FALCO, G. MORBELLI, *Torino. Un secolo di sviluppo urbano* cit., pp. 47-48.

⁶⁷ Si vedano P. GABERT, *Turin ville industriali* cit., p. 152; L. FALCO, G. MORBELLI, *Torino. Un secolo di sviluppo urbano* cit., p. 48 e S. MUSSO, *La società industriale nel ventennio fascista* cit., pp. 322-323.

⁶⁸ Si rimanda alle delibere di sussidi a favore della ditta Autoindustriale in ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1923, delibera del Commissario regio del 9 luglio 1923 e *ibid.*, 1925, delibera del Commissario regio del 15 luglio 1925.

⁶⁹ Dopo un primo studio portato avanti dall'amministrazione Sambuy nel 1928, l'amministrazione podestarile del comune di Torino formulò una proposta di rettifica dei confini con l'inclusione della frazione di San Pietro-Basse del Lingotto distaccata dal comune di Moncalieri nel 1930 (*ibid.*, 1930, deliberazione del podestà del 30 agosto 1930, n. 40), seguita nel 1932 da un ampio progetto di accorpamento di comuni contermini (Beinasco, Grugliasco, Venaria, Borgaro, San Mauro) e porzioni di territorio (*ibid.*, 1932, deliberazione del podestà del 6 giugno 1932, n. 24), da una riproposizione dell'aggregazione della frazione di borgo San Pietro-Basse del Lingotto quattro anni dopo (*ibid.*, 1936, deliberazione del podestà del 21 dicembre 1936, n. 51) e infine da un nuovo progetto di rettifica dei confini con scambi di porzioni di territorio in direzione di Moncalieri, Grugliasco, San Mauro e della collina (*ibid.*, 1940, deliberazione del podestà del 26 febbraio 1940, n. 49). Sul contesto entro cui si inserisce tale progettualità si rimanda a MARIA LUISA STURANI, *Il Piemonte*, in LUCIO GAMBÌ, FRANCESCO MERLONI (a cura di), *Amministrazioni pubbliche e territorio in Italia*, Bologna: il Mulino, 1995, pp. 107-154.

⁷⁰ Risultati in termini di razionalizzazione gestionale, rinnovamento degli impianti e miglioramento tariffario (con l'emissione di biglietti integrati per le linee extraurbane e ATM), cui fecero riscontro aumenti dell'utenza e degli utili aziendali orgogliosamente rivendicati in UGO SARTIRANA, *I servizi tranviari intercomunali e la loro municipalizzazione*, in «Torino», XVII (1937), 9, pp. 3-11.

verso i problemi delle comunicazioni e dei trasporti nel quadro degli abortiti tentativi di modifica della circoscrizione comunale, è stato giustamente rilevato come la dirigenza tecnica e politica torinesi non abbiano saputo in quegli anni andare oltre la semplice razionalizzazione del «servizio di trasporto collettivo sorto nella seconda metà dell'Ottocento, senza ripensare in forma più matura e strutturata l'intero assetto dei servizi di trasporto pubblici tra la città e il suo hinterland»⁷¹. È quindi con la contraddittoria eredità di questa modernizzazione parziale, oltre che con le sfide poste dalla nuova fase espansiva, che nel secondo dopoguerra si trovano a misurarsi i tecnici e gli amministratori torinesi di fronte alla transizione della città verso l'area metropolitana⁷².

⁷¹ M. MORAGLIO, *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003* cit., p. 99.

⁷² Sui ritardi accumulati tanto sul fronte della riorganizzazione dei servizi di trasporto quanto della pianificazione territoriale integrata a scala intercomunale in tale fase si vedano *ibidem* e ALESSANDRO DE MAGISTRIS, *Il piano intercomunale e il dibattito urbanistico degli anni '50-'60*, in ATTILIA PEANO (a cura di), *Insegnamento, ricerca e pratica in urbanistica. Scritti in onore di Giampiero Vigliano*, Torino: Cortina, 1993, pp. 271-282.

Lo spazio conteso

di Massimo Moraglio



*Le automobili e le motociclette
sono strumenti più pericolosi
che una rivoltella od un fucile.*

Zino Zini

La definizione degli attori e delle pratiche relative alla viabilità tra fine Ottocento e inizio Novecento è ambivalente. Se da un lato infatti nello spazio pubblico e sulla strada si svolgevano attività assai lontane dalle attuali che comportavano forme d'uso solo parzialmente riferibili alla mobilità, dall'altro la viabilità era, come oggi, soggetta a regole e consuetudini che dovevano tener conto degli usi particolari che le diverse tipologie di utenti facevano di uno spazio comunque limitato e, per i tempi, affollato.

Data la complessità del tema si è deciso di seguire come principale linea di ricerca il dibattito nel Consiglio comunale. Le discussioni in tale sede offrono naturalmente un punto di vista particolare e parzialissimo, ma consentono anche di esplorare come i poteri pubblici, permeati dall'idea di progresso ma nel contempo forzati da più interessi, rispondessero alla necessità di regolare lo spazio collettivo. In tal senso i dibattiti degli organi municipali divennero, nonostante la sostanziale omogeneità di classe, una specie di cassa di risonanza dei bisogni del maggior corpo sociale, offrendo talvolta, al di là dei paludati interventi, scorci insospettabili delle reali condizioni d'uso della strada.

Quale punto di partenza della nostra esplorazione si può presupporre l'assunto, peraltro comune, che nel passato la distinzione tra spazio pubblico e privato fosse ben più labile. Era del tutto normale e socialmente accettato considerare la strada come luogo di rappresentazione sociale (primo fra tutti il rito della passeggiata domenicale), spazio di scambio commerciale, di gioco per i bambini, di socializzazione, di incontro; uno spazio che ospitava anche attività moralmente riprovevoli o del tutto illegali, dalla prostituzione all'accattonaggio, dalla minzione alla rapina. Ovviamente, per l'intera epoca qui analizzata, le strade furono *anche* via di transito per i mezzi di trasporto, per lo più carri e carretti; poi, sul finire dell'Ottocento, per le prime tranvie, velocipedi e automobili.

È forse opportuno però anticipare che la strada non era uno spazio tranquillo di ritrovo e socialità, ma – anche ai tempi – pericoloso e pieno di rischi. Già nel Settecento, come ci ricorda la poesia *La caduta* di Giuseppe Parini, camminare per le strade cittadine, in quel caso milanesi, era un'attività rischiosa, in cui «infermo

il piede/tra il fango e tra l'obliqua/furia de' carri la città gir vede». Ma non erano solo il pantano e i carrettieri a preoccupare i pedoni dell'epoca: quando la strada urbana non era in terra battuta (il che significava polvere d'estate e fango con la pioggia), essa era ricoperta dal selciato, temibile per i passanti (talvolta scalzi) soliti «per avverso sasso/mal fra gli altri sorgente/o per lubrico passo/lungo il cammino stramazzar sovente».

I dati sulla mortalità dovuta a investimento presentano un quadro addirittura tragico, evidenziando per Torino 7 morti travolti da carri o da ferrovie nel 1873, cifra che sale a 15 nel 1882, a 18 nel 1892 e 25 per il 1903, anno in cui già circolano sia i velocipedi sia le prime automobili. Un simile incremento di mortalità e pericolosità dello spazio pubblico risulta evidente ai contemporanei, come Edmondo De Amicis, che, rimpiangendo il passato, testimonia nel 1904: «La città [...] non è più quella di un tempo. [...] Il peggio è che bisogna uscire di casa col testamento in tasca. [...] Un pericolo, un'apprensione continua di tutti; un perpetuo suonare d'avvertimenti, di grida, che vogliono dire: – Bada alla tua vita – Scappa che ti schiaccio – Scansati o sei morto»¹. Le continue rimostranze dei contemporanei sulla pericolosità del traffico erano più che legittime, visto che l'ascesa della popolazione residente era inferiore all'incremento della mortalità stradale. I dati di fine Ottocento e inizio Novecento sono però difficilmente comparabili con quelli odierni, che registrano circa 60 morti l'anno per incidenti stradali, perché, anche fatto salvo l'aumento di popolazione, va tenuto conto che le modalità di pronto soccorso e assistenza medica sono oggi ben più sofisticate ed efficaci che nel secolo precedente. Va infine ricordato che la vera mattanza provocata dal traffico avviene negli anni sessanta e settanta del Novecento, quelli della motorizzazione di massa, quando la città registrava oltre 150 morti per incidenti stradali ogni anno².

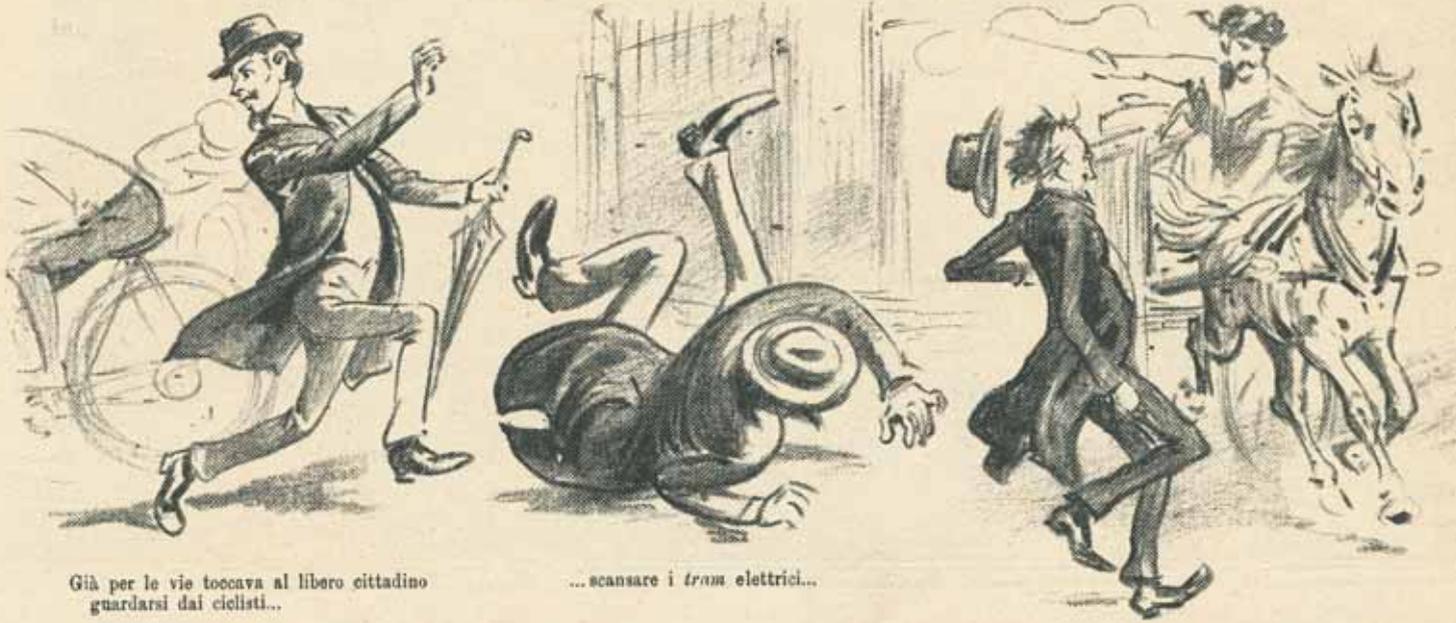
La strada emerge dunque come spazio pubblico complesso, pericoloso e dagli usi insospettabili, largamente adoperato dai cittadini non tanto come luogo di mobilità ma in forme più complesse ed elaborate. Uno spazio con proprie regole e una pluralità di utenti, con i suoi rischi, anche mortali. Emerge l'idea di uno spazio 'denso' di funzioni, per noi in apparente contraddizione con gli enormi spazi 'vuoti' che sembrano restituirci le fotografie d'epoca. La stessa rappresentazione iconografica del resto va osservata con riserva, in quanto offre per lo più ritratti di maniera delle auliche piazze cittadine, sgombre, pulite, prive di utenti, in cui lo spettacolo da raffigurare sembra essere quello dei palazzi e della piazza in sé. Poche le eccezioni, tra cui le fotografie urbane di Mario Gabinio, che invece rivelano spazi pubblici improvvisamente densi di attività e di azioni, per lo più di scala micro locale³. La strada appare insomma luogo sociale più che di mobilità, il che può forse spiegare come ciclisti e automobilisti, con i loro invadenti e pericolosissimi veicoli, fossero oggetto di sentimenti di ostilità e rabbia. In altre parole automobili e velocipedi invasero, in senso letterale, spazi intesi sino allora come collettivi e auto-regolati, interrompendo con violenza e impunità una consolidata pratica comunitaria.

¹ EDMONDO DE AMICIS, *La strada nuova e l'antica*, in «L'Illustrazione italiana», 20 marzo 1904, citato in SARA MOSCATELLI, *Il veicolo della modernità. L'automobile*, in PARIDE RUGAFIORI (a cura di), *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venezia: Marsilio, 1999, p. 123. Il saggio di Sara Moscatelli riporta anche i dati delle autovetture circolanti a Torino e, più in generale, sugli albori dell'automobilismo in città.

² Sui dati statistici si rimanda alle varie edizioni dell'*Annuario statistico della città di Torino*.

³ Si veda PIERANGELO CAVANNA, PAOLO COSTANTINI (a cura di), *Mario Gabinio. Dal paesaggio alla forma: fotografie 1890-1938*, Torino: Allemandi, 1996 e il Cd-rom *Immagini di un nuovo secolo. Repertorio delle fotografie di Mario Gabinio dal 1890 al 1938*, Torino: Poliedra, 1997.

PER LA CITTÀ



Già per le vie toccava al libero cittadino guardarsi dai ciclisti...

...scansare i tram elettrici...

... ed i carretti dei margari...



.. con un po' di agilità egli riusciva ad evitare le vetture automobili..

... ed i veicoli a motore umano lo mantenevano in utile esercizio ginnastico.



A molti, e spesso, era d'uopo di grande oculatezza per tenersi lontani da impazienti creditori...

... e giocando d'astuzia, si riusciva a sottrarsi alle furie dell'improvviso incontro d'un'amante abbandonata.

Ora, un altro malanno minaccia i viandanti! L'incontro di chi vuole dire la sua sulle elezioni! Si salvi chi può!



Piazza San Carlo, in *Ricordo di Torino*, 1910 circa (ASCT, Fototeca, 19A02/3).

SCOMODE, RISCHIOSE, INDECENTI: LE STRADE NELLA SECONDA METÀ DELL'OTTOCENTO. Pur essendo Torino ritenuta la capitale dell'igienismo, non mancavano in città i problemi legati alla presenza dei cavalli. I quadrupedi e le loro deiezioni attiravano in città nugoli di mosche e tafani e costituivano un assillo sanitario. Il Consiglio comunale si ritrova spesso a trattare l'argomento della pulizia urbana sia sotto il profilo dell'igiene sia sotto quello del decoro. Il numero dei cavalli infatti preoccupa molto i consiglieri comunali, consapevoli che la presenza degli animali costituisce una pericolosa falla nel sistema igienico e sanitario cittadino, che proprio nell'ultimo quarto dell'Ottocento registra una straordinaria attenzione alle infrastrutture con la costruzione di una capillare rete idrica e fognaria. Tra i molti interventi, significativo quello del consigliere Giacomo Arnaudon che nella seduta del 7 novembre 1879 attira l'attenzione dei suoi colleghi sulle «cause di infezione del suolo. Una di esse si riscontra in tutte le stazioni di vetture, massime in quelle che non hanno il beneficio delle piogge che lava il terreno [...]». Chiede che sia provveduto con appositi canali allo scolo delle materie lasciate dai cavalli⁴. È facile gioco per i colleghi Giacinto Pacchiotti e Giovanni Piana suggerire la posa di lastre di pietra o di asfalto, materiali a tenuta e dunque più igie-

⁴ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1880, verbale del Consiglio comunale del 7 novembre 1879.

nici, nelle aree di sosta. La situazione evidentemente non è cambiata di molto sette anni dopo, se è vero che il Consiglio torna a occuparsi del tema nel 1887 quando il consigliere Filiberto Frescot, nonostante l'uso di un carro-botte comunale per lavare le strade, chiede che «il suolo dove stazionano le vetture cittadine sia sistemato con cemento od asfalto affinché abbiano a cessare i cattivi odori che si lamentano attualmente»⁵.

Non meno preoccupanti erano poi le «pietre di decenza», parallelepipedi in pietra che avrebbero dovuto offrire un riparo visivo per la minzione in strada. Si trattava, come è facile capire, di veri e propri orinatoi a cielo aperto, assai poco decenti a dispetto del nome, senza allacciamento alla fognatura e con fosse di dubbia tenuta e ancor più dubbia cura da svuotare periodicamente; i consiglieri avrebbero voluto sopprimerle in nome dell'igiene e del decoro (soprattutto se nei loro dintorni era presente una scuola femminile). Ma la loro eliminazione sarebbe potuta avvenire solo a condizione – come avvenne – di installare a spese del Comune vespasiani coperti, peraltro costosi⁶. E non va dimenticato, aggiungendo disgusto a disgusto, che in città si «sputa[va] dappertutto» come ricordava a inizio Novecento il consigliere (e già sindaco) Ernesto Balbo Bertone di Sambuy⁷.

Le strade offrivano poi lo spettacolo della questua da parte di fanciulli e anziani, assai visibile tra Otto e Novecento soprattutto nella stagione invernale, confermando come la città offrisse, nei momenti di più grande difficoltà per le masse povere del contado, maggiori possibilità delle campagne. Tra il paternalistico e l'allarmato, nel 1896 il consigliere Giuseppe Demichelis lamentava lo «sconcio dell'accattonaggio, specialmente ora che i soliti disgraziati vengono dalle valli vicine in città per fare quella che essi chiamano “campagna d'inverno”»⁸. Questi soggetti «per la maggior parte non sono infelici, ma viziosi» ma gli strali di Demichelis erano rivolti sia agli accattoni sia a coloro che, invece di finanziare gli istituti per poveri, concedevano la sospirata elemosina, contribuendo così alla permanenza del fenomeno. La situazione era la stessa nel pieno dell'industrializzazione giolittiana, se è vero che nel 1911 l'assessore Camillo Tacconis lamentava come le autorità pubbliche non potessero fare molto, anzi potessero ben poco: «In febbraio vennero accompagnati dalle nostre guardie in questura sessanta mendicanti, ma quelli di Torino vengono rilasciati, perché il Comune dovrebbe ad essi provvedere; quelli di fuori sono da essa mandati ai rispettivi loro comuni. Ivi rimangono breve tempo e dopo pochi giorni ritornano alla questua nella nostra città»⁹. L'accattonaggio non era che una delle attività illecite che avvenivano in strada. Ben peggio era la rapina pura e semplice. Che la notte e la scarsità di illuminazione pubblica favorissero la grassazione era evidente già ai contemporanei, come risulta dagli atti consiliari del 1874. Preoccupati dall'elevato costo del gas necessario per l'illuminazione, alcuni premevano addirittura per la sua riduzione, sottolineando la necessità di far economie in un periodo di minori entrate. Così come avrebbe fatto un qualunque privato, anche il Comune avrebbe dovuto ridurre le spese, prima fra tutte quelle dell'illuminazione, peraltro già carente in luoghi pur centralissimi come piazza Carlo Felice, via Cernaia, via Doragrossa (ora via Garibaldi). Bertone di Sambuy osservava invece come le spese di illuminazione dovessero essere incrementate, adducendo che se un «privato per fare economia risparmiasse di illuminare le scale, ed una sera si esponesse a farsi rubare l'orologio, avrebbe fatto una assai cattiva economia»¹⁰. La sua risposta è molto interessante perché ci rivela la familiarità

⁵ *Ibid.*, 1887-1888, verbale del Consiglio comunale del 11 novembre 1887.

⁶ *Ibid.*, 1883, verbale del Consiglio comunale del 26 gennaio 1883.

⁷ *Ibid.*, 1902, verbale del Consiglio comunale del 14 febbraio 1902.

⁸ *Ibid.*, 1896, verbale del Consiglio comunale del 16 ottobre 1896.

⁹ *Ibid.*, 1911, verbale del Consiglio comunale del 6 marzo 1911.

¹⁰ *Ibid.*, 1874, verbale del Consiglio comunale del 15 dicembre 1873.



– Alto là! Fuori i de... – Vale a dire?... – Facciano la carità, buoni signori, ad un povero disgraziato, che con assiduo lavoro... notturno si era assicurato vari mesi di alloggio e vitto, e che l'amnistia ha privato di tutto il suo risparmio, zincografia su disegno di Dalsani (Giorgio Ansaldo) (ASCT, Fondo Gec, «Pasquino», XLV (1900), n. 46, 18 novembre, p. 1).

dei torinesi con la rapina tanto nei luoghi pubblici quanto in quelli privati, consuetudine tale da divenire a inizio Novecento oggetto di numerose e pungenti vignette satiriche del giornale «Pasquino». Armati di coltellacci, i rapinatori aggredivano ricchi borghesi, la cui unica speranza di salvezza consisteva nell'essere armati del più efficace revolver. Nonostante il progressivo silenzio imposto dal regime fascista sulle condizioni dell'ordine pubblico, la rapina in strada pare avere caratteristiche di massa ancora a metà anni venti soprattutto nelle periferie lontane e buie, come ricorda Pietro Abate-Daga nei suoi articoli, poi raccolti in volume¹¹. Anche la prostituzione si svolgeva sul suolo pubblico. Le case chiuse, in teoria e solo in teoria, avrebbero dovuto ospitare tutte le attività di meretricio, ma la disperazione e le «tristi condizioni» morali ed economiche portavano non poche torinesi, spinte dal protettore di turno, ad affrontare il marciapiede. Lo ricordava Mario Gioda, anarchico e non ancora fascista, nel suo pungente pamphlet del 1914 su *Torino sotterranea*, annotando che l'intera area intorno a via Bellezia costituiva la base di attività per le prostitute «da una lira»¹².

La stessa strada era oggetto di assidue attenzioni, a causa dell'inadeguatezza delle condizioni del fondo viario anche nelle vie centrali. Il regolamento comunale prevedeva la presenza di marciapiedi, ovviamente a raso, da eseguirsi in lastre di pietra, mentre il fondo era realizzato in selciato di pietrame a spigoli arrotondati su un letto di sabbia. Completava l'assetto una coppia di rotaie in pietra al centro della via, per il transito delle ruote dei carri e delle carrozze, secondo un sistema sperimentato da millenni in area urbana, come testimoniano le rovine di Pompei. Tale sistema garantiva alte prestazioni: le ruote percorrevano le rotaie con un attrito minimo, mentre gli zoccoli degli animali da traino facevano presa grazie all'irregolarità del selciato. Come confermano le fotografie d'epoca, si tratta di una modalità che comporta un'alta specializzazione del traffico: data la scomodità di transito sul selciato, i pedoni avrebbero camminato sui marciapiedi e i carri seguito l'andamento delle rotaie in pietra. Ben inteso, era un sistema teoricamente funzionale, ma compiutamente realizzato solo in alcuni tratti, come in via Cernaia; ancora a fine Ottocento, ad esempio, i marciapiedi non erano realizzati neppure in piazza San Carlo, mentre le strade di 'periferia', come a San Salvario, erano in terra battuta o, nella migliore delle ipotesi, in macadam, cioè in pietra-rame compresso.

Nonostante le lacune, la costruzione dei marciapiedi era ritenuta importantissima, non certo per ragioni di sicurezza dei pedoni, che fino all'arrivo dei velocipedi non erano sentite come problema, ma più semplicemente perché camminare sul selciato era assai disagiata. Confermando i versi di Parini già citati, si susseguivano continue lamentele, al punto che lo stesso sindaco Bertone di Sambuy «si associa al consigliere Compans nel riconoscere che il selciato a Torino è pessimo per i pedoni oltreché cagiona scosse fortissime ai veicoli che vi transitano sopra»¹³. Il transito dei carri provocava inoltre, dato il peso delle vetture, un dissesto del manto viario, con conseguente necessità di continui e costosi interventi di sistemazione e ripristino. L'arrivo delle rotaie dei tram, anch'essi a traino animale, aggravò tali problemi, spingendo i consiglieri a interrogarsi sul sistema di pavimentazione preferibile. Vi era il partito delle lastre in pietra, troppo costose però per essere applicate all'intera viabilità; vi era quello dei quadretti in legno, «perché [tale sistema] ha maggiore durata, è più igienico, attutisce i rumori, è più estetico, diventò popolare nelle principali città»¹⁴. Vi era anche chi, «in fatto di

¹¹ PIETRO ABATE-DAGA, *Alle porte di Torino. Studio storico-critico dello sviluppo della vita e dei bisogni nelle regioni periferiche della città*, Torino: Italia industriale artistica editrice, 1926.

¹² MARIO GIODA, *Torino sotterranea illustrata*, Torino: Stabilimento tipografico De Bianchi, Righini e C., 1914.

¹³ ASCT, *Atti del Municipio di Torino, 1886-1887*, verbale del Consiglio comunale del 8 novembre 1886.

¹⁴ *Ibid.*, 1886-1887, verbale del Consiglio comunale del 8 novembre 1886.



lastricati, propone[va] di adottare il sistema che diede ottimi risultati nelle prove fatte in via Roma e in via Santa Teresa»¹⁵, cioè dei «quadrettoni di pietra», ovvero i cubetti di porfido. Si trattò di una discussione che si protrasse a lungo, almeno fino agli anni trenta del Novecento, quando – dopo gli esperimenti di pavimentazione in gomma realizzati in via Nizza – via via si asfaltarono tutte le strade cittadine.

Per quanto l'attenzione del Consiglio si concentrasse sui problemi tecnologici di manutenzione stradale e la mobilità divenisse nel corso del tempo dominante nell'uso dello spazio pubblico, va ricordato ancora una volta come esso venisse inteso non solo e non tanto come luogo deputato agli spostamenti, ma in senso più ampio come spazio sociale e di relazione. Possiamo dunque immaginare del tutto normale non solo incontrarsi, salutarsi e chiacchierare nel bel mezzo di una via o di una piazza, ma ritenere quei luoghi anche aree di gioco, mercato e altro pur con la necessità di spostarsi, all'ultimo minuto, per scansare, possibilmente in tempo, carri e tranvie. La stessa mobilità dei pedoni, molto più di adesso, assecondava la 'minore' resistenza offerta dalla strada. Nelle vie e nelle aree senza

La legge sul coltello, zincografia su disegno di Gaido (ASCT, Fondo Gec, «Pasquino», LIII (1908), n. 16, 24 maggio, p. 9).

¹⁵ *Ibid.*, 1876, verbale del Consiglio comunale del 20 dicembre 1875.

pavimentazione è da supporre che i pedoni zigzagassero tra pozzanghere e buche, preferendo d'estate le zone in ombra e d'inverno quelle al sole, più o meno incuranti dei veicoli circolanti che, a loro volta, non sembravano così attenti al senso di marcia (fino al 1926, a Torino, la sinistra). Nelle aree centrali o comunque sistemate, data la scomodità della marcia sul selciato, chi camminava preferiva muoversi sulle lastre di pietra dei marciapiedi oppure sulle rotaie in pietra destinate ai carri, ingenerando una diffusa e socialmente accettata promiscuità d'uso.

IPPOTRAINATI, A VAPORE, ELETTRICI: L'ARRIVO DEI TRAMWAYS. Il servizio di omnibus venne istituito a Torino nel 1845, per poi tramutarsi nel 1871 in servizio tranviario ippotrainato su rotaie. Tale servizio diede luogo a una vera e propria mania tranviaria, come del resto già era avvenuto per le ferrovie. Si diffuse la convinzione che esso potesse disimpegnare una mole praticamente infinita di compiti, e ciò proprio in funzione della sua capacità di svolgersi sulla viabilità ordinaria raggiungendo una capillarità impensabile per la ferrovia. Vi era chi, come la deputazione dell'amministrazione provinciale di Torino, si spingeva oltre e, alla fine degli anni settanta dell'Ottocento, in un eccesso di entusiasmo, immaginava funzioni onnicomprensive per i veicoli tranviari: «ormai anche le strade, con i tanti e complicati loro riparti in nazionali, provinciali, comunali, consortili e vicinali, hanno fatto il loro tempo, e stanno per passare al museo delle anticaglie per cedere il posto ai più rapidi mezzi di locomozione, i *tramways*»¹⁶. L'atteggiamento dell'amministrazione provinciale, governata più o meno dagli stessi uomini alla guida del Consiglio comunale di Torino, rivela il classico atteggiamento nei confronti dei nuovi mezzi di trasporto descritto da Louis Girard alcuni decenni fa: il mezzo più 'moderno' tecnologicamente viene inteso, in modo darwiniano, come quello destinato a uscire vincitore nella competizione con le altre modalità di trasporto, divenendo così dominante in quanto meglio adatto alle necessità ambientali¹⁷. Ne consegue che, secondo questa visione, a lungo prevalente anche in ambito storiografico, chiunque si opponesse al successo del mezzo più efficiente era destinato a essere superato dagli eventi e derubricato alla categoria di reazionario o luddista. Una simile impostazione delle evoluzioni tecnologiche nel campo dei trasporti può essere applicata anche al tram, così come alla bicicletta e, ancor meglio, all'automobile. Come osservato in tempi più recenti soprattutto fra gli storici anglosassoni, Thomas Hughes in primo luogo, la tecnologia è innanzitutto una costruzione sociale¹⁸. Lo dimostra proprio il caso delle tranvie a Torino, conservatesi in città lungo tutto il Novecento nonostante l'imperante motorizzazione di massa, l'arrivo di un nuovo mezzo di trasporto non significa *sic et simpliciter* la fine delle altre modalità. Le vicende della mobilità vanno dunque inserite in un contesto ben più ampio che non quello della sola innovazione tecnica, coinvolgendo e incarnando valori, aspettative e persino identità che non possono essere ricondotte alle categorie di progressista/conservatore. Basti pensare che il pure attivo e 'riformatore' Consiglio comunale di Torino nel 1856 aveva respinto, per i timori legati alla sua pericolosità, l'arrivo del tram su rotaie in città, per poi approvare la posa dei binari solo nel 1871 e con parecchi dubbi e limitazioni. La prima linea torinese di tranvia ippotrainata su rotaie correva tra piazza Castello e la barriera di Nizza, lungo le vie Accademia delle Scienze, Lagrange e Nizza.

¹⁶ ASPT, *Atti del Consiglio provinciale di Torino*, 1878, «Conto morale della Deputazione Provinciale sull'amministrazione dell'anno 1877-1878», corsivo nell'originale.

¹⁷ LOUIS GIRARD, *I trasporti*, in *Storia economica Cambridge*, VI, HROTHGAR J. HABAKKUK, MICHAEL M. POSTAN (a cura di), *La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*, Torino: Einaudi, 1974.

¹⁸ THOMAS P. HUGHES, *Networks of power. Electrification in Western society, 1880-1930*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1983.



L'amministrazione, a tutela dei pedoni e dei carri a trazione animale, impose che il convoglio tranviario dovesse annunciarsi a ogni incrocio di strada con uno squillo di tromba e mantenere una bassa velocità. Inoltre, assai indicativamente, la stessa Giunta municipale nella speranza di trovare il voto favorevole del Consiglio faceva notare come si trattasse di tranvia a cavalli e non a vapore, pertanto meno rischiosa per la popolazione¹⁹.

Se l'arrivo delle rotaie creava timori, l'uso della trazione a vapore, pochi anni dopo, preoccupava ancora di più i torinesi. Il passaggio dalla lenta e tutto sommato silenziosa trazione animale al rumoroso e assai più potente motore a vapore doveva aver rallegrato gli utenti che potevano ora contare su un servizio assai più celere, ma anche inquietato non poco le autorità locali. Lo sferragliamento dei pesanti veicoli, gli sbuffi di vapore, il rumore stesso del motore avevano costituito una novità assoluta in campo sonoro, in una città – per noi inimmaginabile – altrimenti priva di rumori che non fossero le grida dei carrettieri e il trambusto delle ruote: il fragore del treno era ben noto da decenni, ma confinato al di fuori dello spazio urbano. La questione del rumore non si poneva solo in termini di fastidio e disturbo per i cittadini, bensì, in una città in cui si muovevano moltissimi cavalli, rappresentava un elemento di difficile coesistenza tra diversi mezzi di

Torino. Palazzo Reale, foto di Giacomo Brogi, 1880 circa (ASCT, Nuove acquisizioni fotografiche 1A/7).

¹⁹ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1870, verbale del Consiglio comunale del 7 febbraio 1870.

Tramways di Torino. Orario estivo e tariffe, 1° maggio 1902 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 249, fasc. 6).

trasporto. I poveri e maltrattati ronzini spesso imbizzarrivano a causa del frastuono dei motori, mettendo a repentaglio la sicurezza stradale. La velocità delle tranvie era poi un altro motivo di preoccupazione, poiché riduceva i margini di manovra per gli altri veicoli e, soprattutto, per i pedoni.

La risposta dei poteri politici locali ai problemi fu duplice. Da un lato si impose alle tranvie una nuova serie di obblighi e limitazioni, dall'altro si fece affidamento sull'abitudine come forma auto-educativa per gli altri utenti della strada. Ne era portavoce il sindaco Luigi Ferraris che nel 1879, rispondendo alle preoccupazioni del Consiglio sulla pericolosità del tram a vapore in via Po e in corso Moncalieri, rilevava come tra gli obblighi della tranvia vi fosse quello «di dare alle locomotive una velocità non superiore al passo del cavallo sul ponte in pietra e nel tronco più stretto della via di Moncalieri. Oltracciò i fattorini [cioè i conducenti] hanno l'obbligo non solo di fermare immediatamente la macchina appena vedano che un cavallo si adombri, ma di prestare l'opera loro per calmare il cavallo od i cavalli che si fossero spaventati». Non mancava poi di aggiungere come, in fin dei conti, la strada del progresso avesse costi ai suoi occhi del tutto accettabili. «Osserva che tutti i perfezionamenti, tutte le nuove invenzioni, hanno i loro inconvenienti, mentre bisogna scegliere tra il rinunciare ai miglioramenti, o subirne gli inconvenienti: che questi però colle abitudini si attenuano e si vincono»²⁰. Quindici anni dopo, con un certo ottimismo, il consigliere Severino Casana poteva affermare che «nei primi tempi le ferrovie e le tranvie furono causa di grandi timori ed incontrarono da parte della popolazione infinite difficoltà [...] Gradatamente le popolazioni si avvezarono e si educarono alle necessità dell'innovazione, ed ora non hanno quasi più a lamentare disgrazie»²¹. Gli faceva eco Tacconis, paladino di tram e biciclette, che lamentava nel 1901 l'eccessiva lentezza dei tram: «Nei primi tempi, in cui cominciarono a funzionare, si lamentò la eccessiva velocità dei tramways elettrici, ma ormai devesi riconoscere che la popolazione si è abituata al passaggio dei veicoli»²².

A scorrere i verbali del Consiglio pare però di notare che le lamentele per l'eccessiva velocità fossero comunque assai numerose, specialmente dopo che a fine Ottocento fu introdotto il motore elettrico in sostituzione di quello a vapore. Il conseguente aumento di velocità – e di economie gestionali, al punto da consentire anche alla classe operaia di usare il mezzo – riapriva prepotentemente la discussione, facendo emergere come la strada fosse concepita e usata dai cittadini in forme del tutto libere. Gli incidenti aumentarono proprio a causa dell'incremento della velocità, generando due tipi di sciagure. Da una parte vi erano gli incidenti di chi usava il tram, che cioè saliva e scendeva in corsa, in curva, su scalinii scivolosi, talvolta finendo incastrato negli ingranaggi dei rimorchi, oppure cadendo sotto le ruote del locomotore. A differenza di oggi, i tram non avevano fermate fisse, sicché si poteva salire e scendere a piacimento e, beninteso, a proprio rischio e pericolo. Particolarmente rischiosa appariva la salita dal lato anteriore, al punto da proporre il divieto. Ma non era così facile attuare la decisione, perché imporre la salita posteriore comportava un corridoio centrale più largo in modo da consentire il passaggio degli utenti, mentre le vetture torinesi avevano un corridoio stretto²³. Né i consiglieri vedevano con favore le fermate fisse introdotte a fatica dall'ATM nel 1907, al momento della sua costituzione.

L'elettrificazione aveva poi sollevato, come del resto in moltissime città europee, il problema estetico dei cavi elettrici aerei, mostrando ancora una volta come la

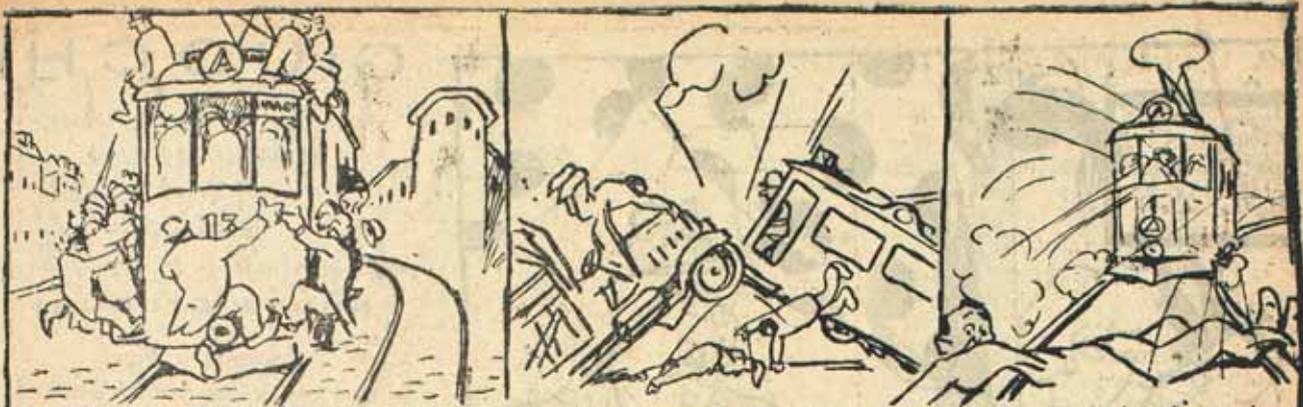
²⁰ *Ibid.*, 1879, verbale del Consiglio comunale del 25 giugno 1879 (seduta segreta), dal § 9.

²¹ *Ibid.*, 1893-1894, verbale del Consiglio comunale del 12 novembre 1894.

²² *Ibid.*, 1901, verbale del Consiglio comunale del 27 maggio 1901.

²³ *Ibid.*, 1900, verbale del Consiglio comunale dell'11 giugno 1900.

I tram andranno a la mano destra, zincografia su disegno di Mariani (ASCT, *Fondo Gec*, «Pasquino», LXIX (1924), n. 5, 3 febbraio, p. 11).



Effettivamente i tram alla mano sinistra avevano dei seri inconvenienti.....

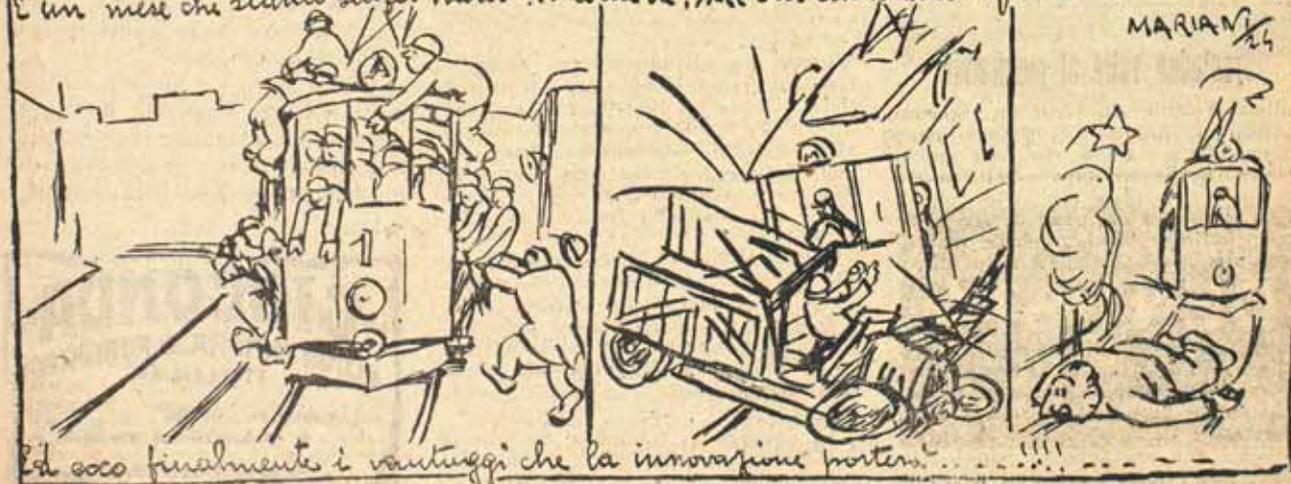


ma ora andranno alla destra. «Sanate come va che i tram non vanno?». «Caro signore, i tram per andare a destra debbono avere gli scambi invertiti è affare di pochi giorni...»



È un mese che siamo senza tram!... come va?». «Ora cambiamo i fili della corrente...»

MARIANI 24



Eh ecco finalmente i vantaggi che la innovazione porterà...!!!

I tram andranno a la mano destra. (I giornali).

(Dis. di Mariani).

percezione sociale della tecnologia ne mutasse il campo di applicazione. Infatti, nel caso di Torino nel perimetro interno della città, quello storico, venne a lungo preferita l'alimentazione tranvia interrata o ad accumulatori, mentre nel perimetro esterno non si posero problemi estetici per i cavi aerei²⁴. Ma la posa di nuovi binari e le conseguenti innovazioni aprivano altri problemi di mobilità, tra cui quello dei binari che sporgevano di alcuni centimetri dal piano stradale, costituendo un ostacolo per gli altri veicoli²⁵. Bertone di Sambuy interviene ancora nel 1904 sul tema: «[Egli] fa poi eco del lamento generale della cittadinanza sul pessimo stato del selciato lungo i regoli tranviari; ne descrive le condizioni, citando ad esempio la via Lagrange, e fa notare che i ciottoli, smossi e determinanti piccoli avvallamenti del suolo, costituiscono un pericolo continuo di distorsioni ai viandanti e di zoppicature ai cavalli»²⁶.

L'accesso di massa al trasporto su tram apre inoltre un nuovo campo di confronto fra le classi. Come denunciava nel 1906 il consigliere Tacconis, alcuni operai avevano protestato per la sosta forzata avvenuta in occasione della processione della Consolata, per poi aggiungere che spesso proprio gli operai schiamazzavano e cantavano canzoni politiche o sconce, al punto che molte signore avevano abbandonato l'idea di usare il tram. La risposta dei consiglieri socialisti fu la controdenuncia delle molestie cui erano soggette sartine e cameriere da parte dei ricchi e oziosi clienti dei caffè cittadini, mostrando nel complesso uno spazio pubblico molto insidioso per le donne²⁷.

L'APOGEO DELLA BELLE EPOQUE: I VELOCIPEDI CONQUISTANO LA CITTÀ. Il 7 dicembre 1868 veniva pubblicato un manifesto contenente un regolamento per i velocipedi. Il termine comprendeva una pluralità di mezzi di trasporto a due o tre ruote, diversi tra loro, aventi in comune la propulsione umana. La città impose regole stringenti per il loro impiego: obbligo d'uso continuo di un campanello per avvisare pedoni e carrettieri, divieto di transito nelle vie più strette e velocità massima pari a quella di una «persona a passo accelerato»²⁸. Dopo le bizzarrie meccaniche di metà Ottocento, verso la fine del secolo il velocipede si perfezionò, in particolare con l'applicazione della ruota libera, e assunse una forma sempre più simile a quella attuale. Da un lato la domanda di un mezzo personale di trasporto e dall'altro il raggiungimento di una certa maturità tecnica consentirono al velocipede, ormai trasformatosi in bicicletta, di avere un successo di massa, ben presto interclassista, incarnando i valori e «i sentimenti di libertà, come appunto quelli di velocità ed eguaglianza»²⁹. Detto altrimenti, il ciclismo si impose «come piacere, come attività sportiva, come mezzo di trasporto e concentra[va] in sé la rappresentazione e i miti che la società industriale cerca[va]»³⁰. Proprio per assecondare tale sviluppo, il Consiglio comunale approvava nel 1883 – su pressione del Veloce-club torinese – un nuovo regolamento che liberalizzava, in parte, l'uso dei cicli. Nonostante l'approvazione di un nuovo regolamento, la pratica del ciclismo era ancora rudimentale, come ricordava nel novembre 1887 il consigliere Alessandro Malvano, che faceva anche voti «perché [i velocipedi] si perfezionino al punto da poter far senza delle tranvie»³¹. In pochi anni però si ebbe anche a

²⁴ *Ibid.*, 1896, verbali del Consiglio comunale del mese di dicembre 1896.

²⁵ *Ibid.*, 1900, verbale del Consiglio comunale del 10 dicembre 1900.

²⁶ *Ibid.*, 1904, verbale del Consiglio comunale del 22 febbraio 1904.

²⁷ *Ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 22 giugno 1906.

²⁸ *Ibid.*, 1868, II parte, p. 233: manifesto del 7 dicembre 1868 relativo al regolamento per i velocipedi.

²⁹ CATHERINE BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris: Jacob, 1999, p. 88.

³⁰ *Ibid.*, p. 87.

³¹ ASCT, *Atti del Municipio di Torino, 1887-1888*, verbale del Consiglio comunale dell'11 novembre 1887.



Torino un impressionante sviluppo del nuovo mezzo di locomozione e nacquero, di conseguenza, non pochi problemi di coesistenza sulla strada. La bicicletta infatti irrompeva nell'agone sociale frantumando le consuetudini sino ad allora dominanti e creando di conseguenza tensioni e conflitti.

A partire dal 1893 si susseguirono per un buon decennio, con frequenza sempre maggiore, lamentele, critiche e richieste di intervento da parte di numerosi consiglieri comunali, primo tra tutti Bertone di Sambuy, che si incentravano sulla sicurezza dei cittadini, intesa come libera possibilità di uso dello spazio pubblico secondo le modalità fino ad allora praticate. A giugno del 1893 egli reclamava da parte della Giunta municipale maggior fermezza nel controllo del fenomeno legando gli usi scorretti del mezzo a problemi di educazione e status, senza comprendere la rivoluzione in corso: «in quanto si riferisce ai velocipedi, espone gli inconvenienti ed i pericoli a cui dà luogo l'uso di questi veicoli per parte di persone inesperte o meno educate, e raccomanda di non tollerare tali abusi a danno della sicurezza dei cittadini, ma di esigere colla massima severità l'osservanza del regolamento attuale, per cui i velocipedi debbono avere, oltre al segnale a tromba ora in uso, il campanello costante, affinché i passanti possano sentire l'avvicinarsi della macchina ed abbiano il tempo di scansarsi»³². Nella discussione consiliare del novembre del 1894, come riferiva il consigliere Demichelis, il tema non erano più gli «inconvenienti» creati dai velocipedi, ma gli «incidenti» che essi cagionavano: si chiedeva dunque «all'assessore per la polizia se, di fronte alle frequenti disgrazie per causa del velocipedismo nell'interno della città, disgrazie che non sono di regola neppure seguite dal risarcimento dei danni, non sia necessaria una riforma dei regolamenti attuali»³³. L'adozione nel 1894 di un nuovo regolamento per i cicli comportò una lunghissima discussione in cui si fronteggiarono due partiti, quello dei velocipedi e quello a esso contrario. Il consigliere Casana, facile profeta, notava «come occorra ai velocipedi ciò che succede per tutte le innovazioni», cioè del tempo per essere socialmente accettate. Divideva poi «in tre categorie le persone che usano del ciclismo: 1° per ricreazione, 2° come mezzo necessario al disbrigo degli affari, 3° per servirsi delle vie e delle piazze della città come di palestra di esercitazione. A questi ultimi si devono imporre misure restrittive, non ad altri»³⁴. Veniva qui introdotto un punto dirimente della discussione: occorre lasciare massima libertà ai nuovi veloci mezzi di locomozione, escludendo da tale privilegio chi se ne serviva in forma oziosa; gli spazi pubblici della città dunque venivano ripensati come canali di scorrimento e, come ricorda Paolo Capuzzo, «il termine "circolazione" diventò così uno dei principali elementi della progettazione urbana, con un'enfasi metaforica segnata dal parallelismo con la circolazione sanguigna studiata dalla medicina coeva»³⁵.

Prima di essere accettata dalle élite politiche e tecniche, però, una simile idea della città dovette attendere ancora qualche anno, e qualche decennio per essere assimilata nel maggiore corpo sociale. È significativo che sempre Bertone di Sambuy nel febbraio del 1902 lamentasse ancora e insistentemente l'inconveniente dei «ciclisti, cui si lascia impunemente condurre a mano le biciclette sotto i portici, anche nell'ora della passeggiata, con pericolo per i passanti e specialmente per le signore di insudiciarsi i vestiti»³⁶. La lamentela aveva toni marcatamente classisti, ma occorre ricordare che il passeggio delle signore aristocratiche di Torino, con le loro

³² *Ibid.*, 1892-1893, verbale del Consiglio comunale del 19 giugno 1893. Ma lo stesso Bertone di Sambuy lamentava nel maggio del 1902 il continuo uso di trombette da parte dei ciclisti.

³³ *Ibid.*, 1893-1894, verbale del Consiglio comunale del 7 novembre 1894.

³⁴ *Ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 12 novembre 1894.

³⁵ PAOLO CAPUZZO, *Dalla città all'automobile e ritorno. Un percorso del Novecento*, in «Parolechiave», 2004, fasc. 34, p. 80.

³⁶ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1902, verbale del Consiglio comunale del 14 febbraio 1902.

voluminose *toilettes*, occupava l'intera area sotto i portici. Ancora a proposito dell'uso pubblico della città e della ritualità della passeggiata, quando nel 1904 la Giunta municipale propose, con successo, il taglio dei doppi filari lungo corso Vittorio Emanuele, trovò un'opposizione trasversale. Per Lorenzo Ceppi occorreva mantenere gli alberi, decoro e ombra per il rito della passeggiata festiva, anzi avrebbe voluto «che la parte centrale del corso venisse destinata esclusivamente a pedoni: infatti le attuali banchine laterali del corso Vittorio Emanuele, specialmente nei giorni di festa, riescono assai ristrette ed incomode per il movimento della gente che vi si reca a passeggio»³⁷. Anche il socialista Pietro Daghetto era contrario al taglio dei filari, come «tutela quindi di quella parte di popolazione, essenzialmente operaia, che non può recarsi fuori città per godere la campagna».

A inizio Novecento vi era quindi ancora chi tentava di salvare i tradizionali spazi di socialità, ma la realtà si muoveva altrove. Bertone di Sambuy deplorava «un fatto anormale relativamente alla sicurezza dei cittadini, e cioè che nelle vie dove vi sono meno botteghe molti ciclisti corrono sui marciapiedi radenti ai muri, in modo pericoloso per i viandanti e soprattutto per chi esce dalle case»³⁸. Simili rimostranze erano ripetute nel 1904, quando si faceva notare che «troppo sovente le biciclette invadono i marciapiedi con evidente pericolo dei pedoni, specialmente agli angoli delle strade; disgrazie gravi fortunatamente si verificano di rado, ma numerosi dovettero registrarsi gli urti di persone atterrate e ferite in tali circostanze»³⁹.

Visto in prospettiva, gli oppositori alla bicicletta e poi all'automobilismo restavano ancorati all'idea dominante di spazio urbano, lamentandone la violenta rottura a opera dei nuovi mezzi e pretendendo una maggiore severità di norme nella speranza, risultata poi vana, di regolare per controllare e limitare il fenomeno. Ad esempio il consigliere Edoardo Roggeri affermava «essere indispensabile la targhetta numerata per segnalare coloro che fuggono dopo aver causato disgrazie ed infliggere la meritata pena, perché se è vero che i gentiluomini non cercano di eludere la responsabilità che in tali casi loro incombe, non è meno vero che i rompicolli sono privi di questi sentimenti e fuggono dileggiando gli agenti incapaci di raggiungerli. [...] La frequenza delle disgrazie rende necessarie discipline severe»⁴⁰. La stessa amministrazione municipale non tardava a manifestare i suoi dubbi sullo sviluppo del fenomeno. L'assessore Roberto Perrone di San Martino annotava l'incredibile frequenza degli incidenti, numeri ancora più sbalorditivi se paragonati con quelli tranviari: «invero, su dieci milioni di passeggeri tranviari nel corso dell'anno succedono tre o quattro disgrazie; col ciclismo ne succedano talvolta tre o quattro al giorno».

Il regolamento approvato nel novembre 1894, reso operativo solo due anni dopo, rappresentava un compromesso, introducendo la targa di riconoscimento dei veicoli, una tassa annuale di dieci lire, ma nel contempo abolendo il campanello costante. Il regolamento subì ben presto duri attacchi in nome dello sviluppo del «sano ed economico» velocipede, dei suoi effetti benefici sulla popolazione, del suo uso ai fini produttivi. La tassa era ad esempio ritenuta eccessiva, soprattutto perché si riferiva «alle persone [e] perché in molte famiglie, come in molti stabilimenti, tre o quattro persone si servono dello stesso velocipede e dovrebbero pagare altrettante quote; e perché ormai la bicicletta è usata da tutti, anche dagli operai»⁴¹. Ma l'uso del velocipede aveva anche risvolti morali: il consigliere Tacconis annotava come «la questione del ciclismo assume una importanza assai maggiore quando venga considerata in rapporto all'educazione della gioventù.

³⁷ *Ibid.*, 1904, verbale del Consiglio comunale del 7 marzo 1904.

³⁸ *Ibid.*, 1899, verbale del Consiglio comunale del 15 maggio 1899.

³⁹ *Ibid.*, 1904, verbale del Consiglio comunale del 26 febbraio 1904.

⁴⁰ *Ibid.*, 1893-1894, verbale del Consiglio comunale del 12 novembre 1894.

⁴¹ *Ibid.*, 1897, verbale del Consiglio comunale del 25 gennaio 1897, intervento di Roberto Nasi.

Ricorda con piacere le parole del consigliere Tommaso Villa circa l'obbligo del Municipio di incoraggiare tutte le istituzioni che concorrono all'educazione della gioventù. [...] Nell'interesse delle famiglie e della gioventù il Municipio dovrebbe favorire il ciclismo, che non è solo salutare esercizio fisico, ma è stimolo morale potente per combattere il vizio; ed i giovani attratti da questo piacevole lavoro muscolare non cercano altrove il consumo della loro esuberante vitalità». Non si trattava solo di impegnare le «esuberanti» energie dei giovani, altrimenti destinate alla dissolutezza: oltre che tenere occupati i rampolli borghesi, il «bi-ciclo» assecondava i «bisogni degli operai, dei fattorini, degli impiegati e dei professionisti: di tutti coloro, insomma, pei quali la bicicletta è una necessità e non solamente un divertimento». Né poteva essere dimenticata la produzione di velocipedi (di cui si favoleggiava il numero degli addetti), perché la tassa colpiva una simile «industria [...], e cioè oltre cento negozianti e fabbricanti, i quali rappresentano alla loro volta circa due mila operai, che sarebbero gettati sul lastrico dall'applicazione del regolamento»⁴². Non mancava infine il dato anti-aristocratico, perché come esponeva Mario Vicarj, a Torino venivano «usate misure tanto diverse per i vari generi di sport, di modo che, mentre si danno tutte le agevolazioni possibili a chi usa cavalli di lusso [che non pagavano alcuna tassa], si impongono le massime restrizioni ai ciclisti»⁴³. Punto di arrivo della tendenza a favorire il ciclismo era la destinazione esclusiva di una parte della carreggiata ai velocipedi, in modo che venisse meno la confusione di utenti della strada e il mezzo potesse dispiegare tutte le sue potenzialità. Era il consigliere Vicarj nel dicembre del 1903 a proporre che «si faccia una banchina ad uso dei ciclisti sul corso stesso per tutta la strada di Francia da Torino fino a Rivoli»⁴⁴.

VELOCI, AGGRESSIVE, IMPUNITE. L'OPPOSIZIONE ALLA MINACCIA DELLE AUTOMOBILI. Al suo apparire l'automobile per la mole, la velocità e i pericoli connessi suscitò una lunga e ostinata riprovazione sociale, ma non di meno ebbe il sopravvento e causò una vera e propria rivoluzione nell'uso degli spazi pubblici e della viabilità. L'uso sociale di tali spazi, prevalente ancora a inizio Novecento, per quanto già minacciato da tranvie e cicli, cedette via via il passo alla ineluttabile destinazione delle strade alla circolazione, che eliminò a forza, con violenza e lutti, altri usi. Vi è chi, come lo storico tedesco Kurt Moser, ha visto nell'automobilismo di inizio Novecento la rappresentazione iconica della violenza e dell'aggressività delle classi dirigenti europee e una delle forme più sofisticate di preparazione alla guerra⁴⁵. Senza spingersi così avanti, l'opposizione all'automobilismo, la condanna dei suoi nefasti effetti sulla vita in città, la diffusa convinzione che l'automobile fosse prima di tutto uno strumento di violenza e non un mezzo di trasporto risultava un dato comune all'intera Europa e al Nord America. In particolare vanno ricordati i lavori di Clay McShane e Ronald Kline sugli Stati Uniti, di Sean O'Connell sull'Inghilterra e di Catherine Bertho-Lavenir sulla Francia, ricerche che concordano nel definire l'automobile come oggetto ambivalente⁴⁶. Da un lato essa incarnò con successo e a livello di massa – più e meglio del velocipede – i valori di velocità e libertà, di dominio dello spazio, di proiezione meccanica del corpo.

⁴² *Ibidem*.

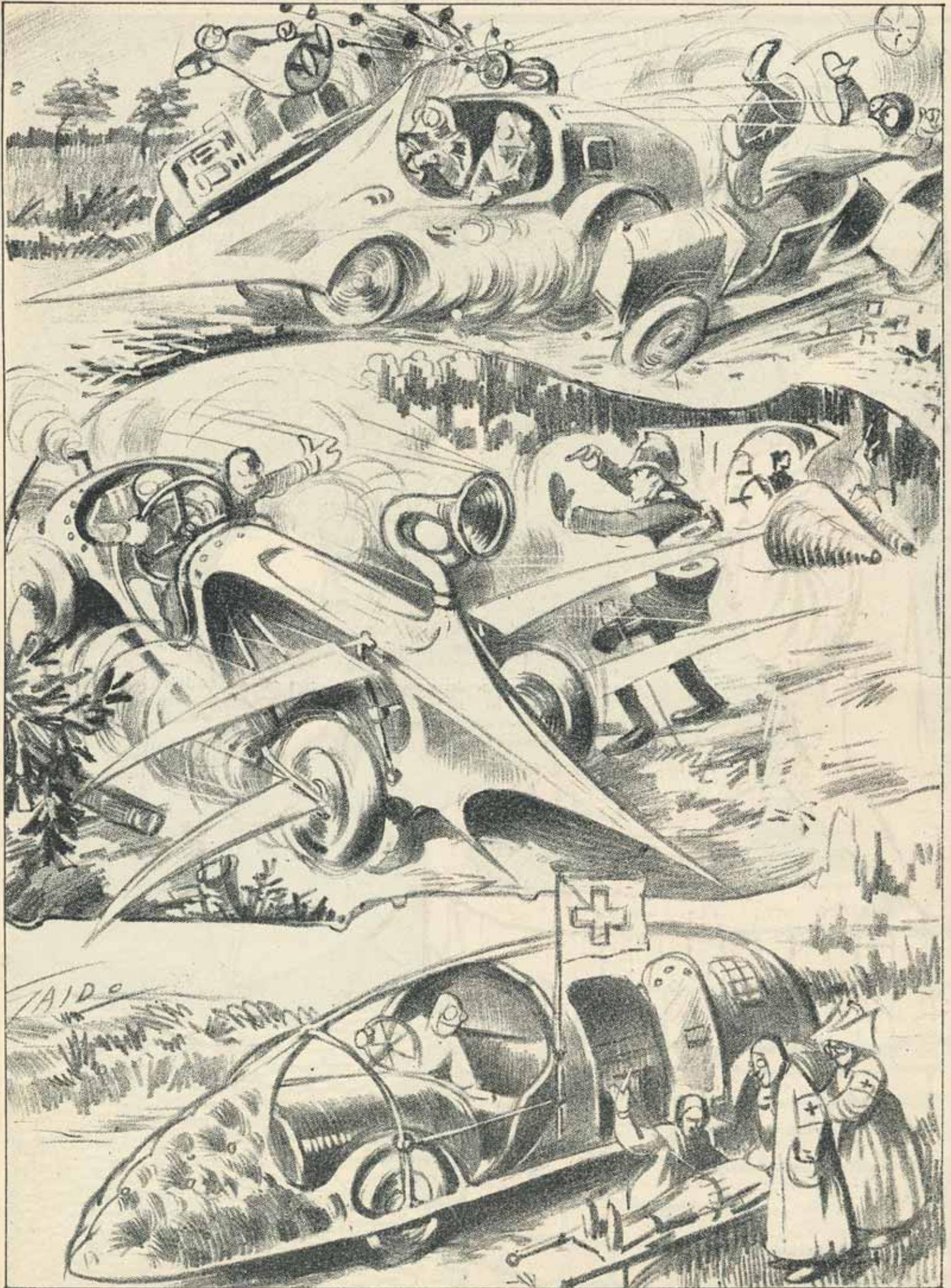
⁴³ *Ibid.*, 1897, verbale del Consiglio comunale del 24 marzo 1897.

⁴⁴ *Ibid.*, 1903, verbale del Consiglio comunale del 21 dicembre 1903.

⁴⁵ KURT MOSER, *The dark side of 'automobilism', 1900-30: Violence, war and the motor car*, in «Journal of Transport History», XXIV (2003), fasc. 2.

⁴⁶ CLAY MCSHANE, *Down the asphalt path. The automobile and the American city*, New York: Columbia University Press, 1994; RONALD R. KLINE, *Consumers in the country. Technology and social change in rural America*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000; SEAN O'CONNELL, *The car and British society. Class, gender and motoring. 1896-1936*, Manchester: Manchester University Press, 1998; C. BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo cit.*

LE CONQUISTE DEL PROGRESSO



Le Corse automobilistiche dell'avvenire.

Dall'altro una simile conquista dello spazio avvenne in forma impunemente violenta a spese degli altri utenti dello spazio pubblico e privato. La risposta all'arrivo delle 'macchine' fu certamente un incontenibile entusiasmo per i successi della tecnica, ma anche un diffusissimo e oggi dimenticato rifiuto, al punto che l'automobilismo fu visto come attività riprovevole, brutale e intollerabile. Il semplice fatto che, non solo a Torino, gli automobilisti fossero comunemente chiamati «i cavalieri della morte» dà il senso della rappresentazione sociale del fenomeno. Le vignette di «Pasquino» di inizio Novecento (ma anche dei giornali satirici tedeschi e inglesi) offrono un'immagine dell'automobile sempre connessa alla violenza e ai lutti, quando non ad agghiaccianti paralleli. L'omicidio di bambini, travolti dalle auto, venne considerata una «strage di innocenti», la cui responsabilità, come ha mostrato Peter Norton nel caso degli Stati Uniti, era socialmente imputata ai guidatori, non ai bambini né alle madri disattente. Anzi, in molte città statunitensi le famiglie che avevano avuto un bimbo investito dalle automobili ricevevano la White Star, a somiglianza della Gold Star conferita alla madre che aveva perso il figlio in guerra⁴⁷. A Philadelphia e altrove, a memoria e monito, vennero persino eretti monumenti per i bimbi uccisi dal traffico. Non dobbiamo dunque stupirci se «Pasquino» raffigurava in una sua vignetta un pedofilo omicida stringere la mano al guidatore che nel 1907 aveva travolto e ucciso tre bimbi in via del Corso a Roma. Un'altra vignetta della stessa rivista (di orientamento borghese e anticlericale) raffigurava invece due *gentlemen* alla guida delle proprie vetture che, dopo un incidente, dicevano con atteggiamento *blasé*: «Eh, quanto chiasso per un morto e pochi feriti!»: una raffigurazione che sembra fatta apposta per convalidare l'ipotesi di Moser sull'automobilismo come pratica dichiaratamente violenta.

Anche i verbali del Consiglio comunale di Torino riecheggiano di lamentele, voti, interrogazioni sulla velocità «degli automobili». Il primo a sollevare il problema era stato nel maggio del 1899 Carlo Compans di Brichanteau, che deplorava che si permettesse «agli automobilisti di percorrere in modo sfrenato le vie interne della città, [facendo] vivo eccitamento perché si impongano maggiori cautele per evitare i pericoli continui che derivano da questo abuso»⁴⁸. Il tema era ripreso nell'ottobre del 1901 quando il Consiglio si rallegrava del fatto che il sindaco, Severino Casana, fosse scampato a più gravi conseguenze in un incidente d'auto. Pare che questi, al volante della sua vettura nel Canavese, avesse preferito uscire di strada piuttosto che investire alcuni pedoni. Compans si compiaceva «ad un tempo con lui di esserne uscito illeso colla generale soddisfazione e di aver anzi, in tale occasione, dimostrato il suo spirito e la sua fibra giovanile, e per provare che se incidenti possono succedere sulle larghe strade provinciali in aperta campagna, ben più gravi accidenti possono manifestamente verificarsi all'interno della città dove la circolazione è molto più attiva». Il sindaco a sua volta sperava «che il suo esempio ri[uscisse] di eccitamento in simili eventualità a sacrificare piuttosto la propria persona che non l'altrui incolumità»⁴⁹. Il progressivo sviluppo dell'automobilismo, sia pure fenomeno esclusivamente di élite, fece aumentare via via le lamentele dei consiglieri. Giuseppe Musso deplorava nel maggio del 1902, «come già si fece altra volta, il contegno di coloro che si valgono di un bel trovato della industria senza riguardo alcuno ai passanti, correndo sui viali e nelle traverse delle vie con velocità che impensieriscono»⁵⁰. Luigi Mattiolo, nell'ottobre del 1903, quando Torino registrava 71 autovetture circolanti, notava come

⁴⁷ PETER NORTON, *Fighting traffic. The dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2008.

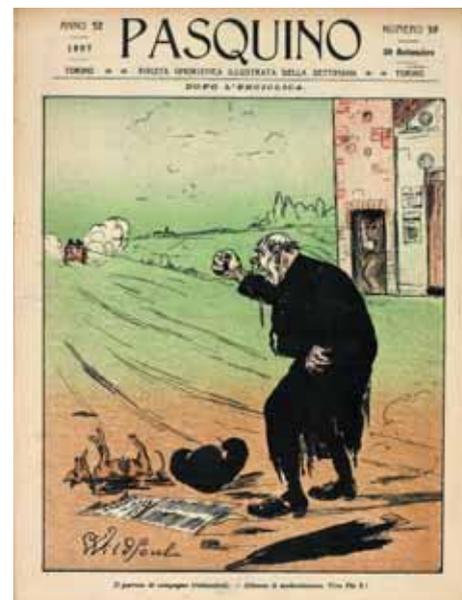
⁴⁸ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1899, verbale del Consiglio comunale del 15 maggio 1899.

⁴⁹ *Ibid.*, 1901, verbale del Consiglio comunale del 16 ottobre 1901.

⁵⁰ *Ibid.*, 1902, verbale del Consiglio comunale del 30 maggio 1902.

«ogni giorno si lamentano danni e sventure irreparabili causati dall'eccessiva velocità degli automobili; e non esita ad affermare che nessuna violazione di regolamenti è così sfacciata come quella dei conduttori di tali macchine»⁵¹. Dal 1904 le rimostranze, fino ad allora episodiche, prendono la forma di un fiume in piena e diventano più precise e puntuali. La seduta del Consiglio comunale del 26 febbraio vede un continuo susseguirsi di interventi contro l'automobile: Compans denuncia la velocità delle automobili e come le loro targhe siano troppo piccole per permettere l'identificazione. Bertone di Sambuy apre un nuovo terreno di rimostranze: al pari delle automobili, «così pure le motociclette corrono con velocità oltre quella concessa, con permanente pericolo alla viabilità dei pedoni; ed inoltre col rumore speciale, spesso insopportabile per se stesso, dei loro apparecchi spaventano i cavalli e possono così esser causa di disgrazie gravissime: un soldato di artiglieria fu, per tale motivo, buttato, da uno scarto del proprio cavallo, contro un muro, e ieri stesso una donna fu ad un pelo di venire schiacciata da un cavallo adombratosi dallo schioppo d'una motocicletta»⁵². Anche Pietro Daghetto si associava «alle raccomandazioni dei precedenti consiglieri ed osserva che nelle vicinanze dei *garages* e delle officine di automobili si verificano spesso degli investimenti e delle disgrazie, perché appunto in tali località si provano gli apparecchi e se ne sperimenta la velocità per accertare il funzionamento dopo le riparazioni eventualmente eseguite». Pochi mesi dopo un altro socialista, Michele Dutto, «lamenta come la banchina destra dello stradale di Vercelli sia veramente infestata da ciclisti e motociclisti, di modo che il passaggio dei pedoni vi resta impedito»⁵³. In fin dei conti, anche se fosse stata accettata una forma di regolamentazione, come poi avvenne, era impossibile perseguire gli automobilisti, vuoi per la loro velocità, vuoi per il loro status, vuoi per l'impossibilità di riconoscerli. Emanuele Luserna di Rorà ad esempio nota che nel regolamento vigente «un apposito articolo riguarda le contravvenzioni e stabilisce che per le medesime gli agenti devono intimare l'arresto delle macchine ai conduttori: ora come può fare un agente ad arrestare un automobile in corsa? O corre rischio di venirne travolto, oppure di essere unicamente canzonato»⁵⁴. Si spera che, come al solito, copiando il modello francese si metta freno al fenomeno dell'eccessiva velocità: «Circa l'accertamento delle contravvenzioni per eccesso di velocità, [Di Rorà] prega di adottare anche in Torino, come si è fatto a Parigi con buoni risultati, il sistema di munire le guardie di cronometro indicatore della velocità. Così due agenti posti ad una distanza nota potranno, coll'aiuto del cronometro, valutare la velocità di un automobile in corsa ed elevare le contravvenzioni del caso senza far fermare il veicolo»⁵⁵.

I problemi però non mancavano ed erano di natura, come detto, molteplice. Lo ricordava nel 1905 Francesco Barberis, socialista, dagli scranni del Consiglio provinciale. Forte della sua esperienza diretta sulla strada come carrettiere, rammentava che «troppo numerose sono le disgrazie che si deplorano; e spesso accade che ignoti ne rimangano gli autori, perché l'eccessiva velocità degli automobili, le nuvole di polvere da essi sollevate e l'insufficiente grandezza delle targhe distintive, impediscono le opportune contestazioni»⁵⁶. Pochi anni dopo lo stesso Barberis nota come la condizione sociale dei guidatori sia un pesante freno alla punizione degli abusi: «È presto fatto il dire agli agenti di elevare contravvenzioni. Ma nelle automobili viaggiano pezzi grossi, e le povere guardie ci pensano



Dopo l'enciclica. Il parroco di campagna (rialzandosi). – Abbasso il modernismo. Viva Pio XI, zincografia su disegno di Wildfoul (ASCT, Fondo Gec, «Pasquino», LII (1907), n. 39, 29 settembre, p. 1).

⁵¹ *Ibid.*, 1903, verbale del Consiglio comunale del 26 ottobre 1903.

⁵² *Ibid.*, 1904, verbale del Consiglio comunale del 26 febbraio 1904.

⁵³ *Ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 20 aprile 1904.

⁵⁴ *Ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 13 luglio 1904.

⁵⁵ *Ibidem.*

⁵⁶ ASPT, *Atti del Consiglio provinciale di Torino*, 1905, verbale del Consiglio provinciale del 14 agosto 1905.

due volte prima di toccarli. Accenna ad un ex consigliere provinciale e consigliere comunale che fu visto entrare in Torino, attraversando un sobborgo, affollato di bambini, colla velocità di 60 km. all'ora, e, quantunque avesse l'automobile carico di bauli, non si arrestò nemmeno alla barriera daziaria»⁵⁷. Il consigliere comunale Alberto Geisser da parte sua propone di usare gli stessi mezzi dell'automobilismo per colpirne gli eccessi. La sua idea è di «studiare se non sia il caso di formare una piccola squadra di agenti motociclisti; essi potrebbero così inseguire efficacemente automobilisti e motociclisti trasgressori delle norme regolamentari; e costoro finirebbero una buona volta di infischiarne impunemente delle norme stesse»⁵⁸. Compans, nobile e progressista, non solo conferma la difficoltà di identificare i colpevoli, ma rileva l'evidente solidarietà di classe che accomuna magistratura e automobilisti. Nel corso del dibattito consigliere del 15 novembre 1907, – quando le autovetture a Torino avevano raggiunto il numero di 767 – sottolinea come «l'opera di tutti è insufficiente, perché coloro che proteggono le infrazioni alla legge sono i pretori, che non condannano i trasgressori alle norme regolanti la circolazione di tali macchine, oppure li condannano alla multa di lire una, poggiandosi su di una sentenza della Corte di cassazione di Roma. Così può avvenire che i *chauffeurs*, proprietari o non dell'automobile, pratici o no della sua manovra, diventano di una prepotenza senza confini. Cita questo caso: giorni orsono egli stava attraversando i portici municipali della casa già Sclopis ed altre persone stavano per compiere lo stesso atto, quando sopraggiunse un'automobile che volle superare e superò a grande velocità il passo difficile, sì che se tutti i pedoni, l'oratore compreso, non fossero stati più che sollecitati nello scansarsi, numerose e gravi sarebbero state le disgrazie. Generale fu il coro di indignazione e di protesta; ed egli richiese alla guardia municipale, solita essere di piantone in quel punto, se avesse preso il numero dell'automobile. L'agente nicchiò perché al numero non aveva badato ed allora gli venne in aiuto perché preventivamente quel numero aveva preso egli stesso. Ora, se fatti di questa natura accadono a pochi passi dal municipio, dove può essere lusso di agenti per constatare le imprudenze degli automobilisti, che cosa accadrà in altri luoghi dove minore o nulla sia la sorveglianza municipale!»⁵⁹. Ha ben ragione ancora una volta Barberis a dire che «è un voler prendere a gabbo i cittadini il pretendere che, quando passa un'automobile a velocità vertiginosa, si debba andar a cercare le guardie, che non ci sono o non si vedono, perché accertino la contravvenzione. Quindi non rimarrà più che sbarrare le strade con corde e paracarri (*ilarità*)»⁶⁰. A Torino in effetti nessuno giunse mai a tendere corde lungo le strade per impedire il passaggio di automobili, né pare vennero lanciati sassi contro di esse, ma la cosa accadde in Germania, con numerosi incidenti, anche mortali, a spese degli automobilisti coinvolti⁶¹. Non mancava poi chi, in Francia, si armava di revolver per sparare contro gli autisti quando si sentiva minacciato di investimento⁶².

Resta inteso che ampi settori borghesi e industriali via via si mossero verso una maggiore regolamentazione del traffico e videro poco favorevolmente gli eccessi dell'automobilismo, anzi inventassero per certi versi l'idea stessa di eccesso e di incidente, da contrapporre a una visione a-conflittuale e non pericolosa di mobilità automobilistica. Ne è testimone Teofilo Rossi di Montelera, futuro sindaco e presidente della Camera di commercio che, nella seduta del 5 maggio 1905, ripor-

⁵⁷ *Ibid.*, 1908, verbale del Consiglio provinciale del 10 agosto 1908.

⁵⁸ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 15 novembre 1907.

⁵⁹ *Ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 15 novembre 1907.

⁶⁰ ASPT, *Atti del Consiglio provinciale di Torino*, 1906, verbale del Consiglio provinciale del 13 agosto 1906.

⁶¹ K. MOSER, *The dark side of 'automobilism'* cit.

⁶² Si veda PIER LUIGI BASSIGNANA (a cura di), *Automobili. L'infanzia di un mito*, Torino: Selcom, 1995, p. 87.



Gioie e dolori del turismo

ta la sua versione dei fatti circa un grave incidente occorso a causa di un'automobile. «Martedì scorso, verso del otto del mattino, fu testimonia di un fatto doloroso che destò in lui ed in altre persone presenti un senso di vivo raccapriccio. Un'automobile, svoltando velocemente dal corso Massimo d'Azeglio sul corso Valentino e senza dare i dovuti segnali di allarme, gettò a terra un poveretto. La legge ed il regolamento, pur troppo, non servono per impedire i danni di quei guidatori che con poco criterio lanciano le loro macchine a velocità eccessive; egli anzi ha saputo che qualcuno di questi meccanici, i quali pur avevano procurato la morte di persone per loro imperizia o imprudenza, pochi giorni dopo avevano ottenuto di nuovo il permesso di guidare automobili. Chiede se non vi sia proprio mezzo d'impedire che questi, *giustamente denominati cavalieri della morte*, possano rendersi ulteriormente strumenti di danni o se, almeno nell'ambito dell'abitato, non si possa limitare la velocità in modo da garantire la pubblica incolumità. L'oratore non può essere sospetto in questo argomento, perché egli stesso adopera il mezzo di locomozione dell'automobile e riconosce che si tratta di un'industria la quale dà lavoro e pane a molte famiglie operaie, ma appunto per questo vorrebbe si trovasse il modo, ed anzi fa viva raccomandazione al riguardo, che il fatto, a cui alluse ed altri analoghi, troppo frequenti, i quali danno un senso di ribrezzo, *non siano per far nascere antipatia verso un'importante industria*, alla quale è serbato un grande avvenire (*approvazioni*)»⁶³. È interessante notare come le acute osservazioni di Teofilo Rossi siano state alla base di una nuova politica di sostegno dell'automobilismo. La condanna delle esuberanze, l'accettazione delle critiche e la richiesta di più stringenti norme regolamentari – il tutto nel maggior quadro dell'auspicato progresso industriale – miravano a legittimare l'automobilismo, proprio mentre i suoi oppositori intendevano usare la normativa, come detto, per limitare il fenomeno.

RUMOROSE, INQUINANTI E PERICOLOSE. Un altro esempio di tale contrapposizione è la *querelle* sullo scappamento libero. Le prime autovetture avevano in genere lo scappamento senza limitazioni, cioè per l'appunto libero, e facevano così un frastuono insopportabile, ancora più udibile nelle silenziose città del tempo. A fine Ottocento era tecnicamente possibile inserire sul veicolo un silenziatore, che però pochi automobilisti e motociclisti applicavano in ragione della loro volontà di rendere le loro vetture il più possibile rumorose: quello della rumorosità è proprio una delle spiegazioni date da Gijs Mom al successo del motore a combustione interna e, per contro, del fallimento del motore elettrico, pure diffusissimo, ma considerato per la sua silenziosità e semplicità d'uso troppo «femmineo»⁶⁴. Ancora una volta a lamentarsi era Bertone di Sambuy che citava l'esempio di Parigi dove lo scappamento libero era vietato. La mancanza a Torino di un simile divieto comportava un grande fastidio, ma anche incidenti stradali: «cita il caso da lui medesimo notato la settimana scorsa di un'automobile davanti all'*hotel d'Europe*, che appunto per avere lo scappamento libero, produceva tale un fracasso che un cavallo di pubblica vettura si adombrò, si voltò indietro urtando la carrozza che seguiva e fu un caso che non sieno verificate disgrazie personali»⁶⁵. Come aveva già sostenuto lo stesso Bertone di Sambuy, «il sindaco [Secondo Frola, nel 1905] aveva emanato una grida per impedire il chiasso fastidioso delle motociclette, del resto facilmente attenuabile mediante la chiusura

⁶³ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1905, verbale del Consiglio comunale del 5 maggio 1905, corsivo aggiunto.

⁶⁴ GIJS MOM, *The electric vehicle. Technology and expectations in the automobile age*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2004.

⁶⁵ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1908, verbale del Consiglio comunale del 8 maggio 1908.

della cosiddetta marmitta: ebbene tutte le motociclette ora corrono per le nostre vie ed i nostri viali con questo intollerabile e pericoloso rumore»⁶⁶. Il sindaco a sua volta rispondeva che le multe comminate erano poi tutte annullate in pretura, confermando ancora una volta il particolare occhio di riguardo di cui pare godessero gli automobilisti in Italia (ma su questo aspetto occorrono ulteriori studi: per esempio negli Stati Uniti, fino agli anni venti, molti giudici condannavano *a priori* gli automobilisti⁶⁷).

Il ruolo dell'industria nel favorire l'accettazione sociale dell'automobile fu anche in questo caso fondamentale, attraverso nuove e più stringenti forme di regolamentazione, in grado di resistere alle assoluzioni pretorili. Alberto Geisser con altri consiglieri propose un ordine del giorno per l'installazione obbligatoria del silenziatore, solo dopo aver «consultati parecchi fabbricanti di automobili, [che] tutti consentirono nella mozione proposta, riconoscendo che *il peggior nemico dell'automobilismo sta in certe categorie di automobilisti*»⁶⁸. Circa l'obbligo del silenziatore alle motociclette, questo «fu già oggetto di speciali disposizioni del sindaco fin dal marzo 1905, ma non è punto osservato; tanto che notte e giorno si è acerbamente colpiti dal rumore assordante di motocicli percorrenti in tutti i sensi la città, con danno grande per la tranquillità diurna e notturna dagli abitanti e con pericolo grave di subiti spaventi per i cavalli attaccati a vetture od a carri»⁶⁹. Finalmente nella seduta dell'8 maggio 1908 il Consiglio approvava una modifica al regolamento di polizia urbana, vietando lo scappamento libero e proibendo l'uso delle automobili in prova entro la cinta daziaria. In tal modo, ancorando la norma al regolamento comunale, si riduceva la possibilità di assoluzioni da parte della magistratura e si poteva dunque limitare efficacemente la rumorosità dei veicoli.

Se i cavalli creavano problemi igienici, l'idea che le automobili ammorbassero l'aria era già patrimonio dei contemporanei. Oggi, certo, la città vanta poco invidiabili record europei di inquinamento, riconducibili in buona parte proprio alla mobilità su gomma, ma non di meno fin dal suo apparire l'automobile creò apprensioni circa la qualità dell'aria. La prima testimonianza è data dall'intervento del consigliere Luigi Pagliani. Nella seduta del 20 giugno 1906, egli riconosceva «che è una vera fortuna per Torino lo sviluppo preso da questa fiorente industria [automobilistica], ma ciò non esclude che il transito degli automobili per le pubbliche vie interne dia luogo al grave inconveniente causato dalla cacciata dei vapori di benzina o altri olii incombusti, i quali ammorbano l'aria in modo tale da doversi provvedere»⁷⁰. Pagliani tornava sull'argomento l'anno seguente⁷¹, tema che suscitò l'attenzione anche di Bertone di Sambuy. Quest'ultimo lamentava, nel 1908, che «spesso si è presi alla gola dai prodotti gassosi di tali macchine, certo antipatici e *forse addirittura malsani*»⁷². Né vi era modo di scampare agli effluvi delle automobili nei parchi cittadini, che anzi erano terreno prediletto dagli *chauffeur*. Come sottolineava Musso, nella seduta del 27 giugno 1906, «il parco del Valentino [è] ormai diventato una pista degli automobili della Fiat. Egli non vede di mal occhio l'estendersi di questa importante industria nella nostra città, ma vuole che anche i diritti dei pedoni siano rispettati, e che nel caso concreto sia loro riservata una parte almeno del giardino. Cita a conforto del suo asserto, la dichiarazione di alcuni avventori del ristorante Russo

⁶⁶ *Ibid.*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 12 aprile 1907.

⁶⁷ P. NORTON, *Fighting traffic* cit., p. 19 e sgg.

⁶⁸ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 15 novembre 1907, corsivo aggiunto.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ *Ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 20 giugno 1906.

⁷¹ *Ibid.*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 16 gennaio 1907.

⁷² *Ibid.*, 1908, verbale del Consiglio comunale del 8 maggio 1908, corsivo aggiunto.

Alle pagine seguenti:

Gli estremi si toccano. A Roma...e altrove, zincografia su disegno di Filiberto Scarpelli (ASCT, *Fondo Gec*, «Pasquino», LII (1907), n. 6, 10 febbraio, p. 1).
Nizza-Abbazia e viceversa (ASCT, *Fondo Gec*, «Pasquino», XLVII (1902), n. 15, 13 aprile, p. 169).

ANNO 52

1907

TORINO

PASQUINO

NUMERO 6

10 Febbraio

TORINO ∞ ∞ RIVISTA UMORESTICA ILLUSTRATA DELLA SETTIMANA ∞ ∞ TORINO

GLI ESTREMI SI TOCCANO. - A Roma... e altrove.



L'infanticida di via Caprareccia a quello del Corso. — Qua la mano, compare!... Io con la mia volgarità, tu con la tua eleganza, siamo degni l'uno dell'altro!...

ANNO 47

1902

TORINO

PASQUINO

NUMERO 15

13 Aprile

RIVISTA UMORISTICA ILLUSTRATA DELLA SETTIMANA

TORINO

NIZZA-ABBAZIA E VICEVERSA.



— Eh, quanto chiasso per un morto e pochi feriti! ma rendetevi un po' conto dei sacrifici che noi sosteniamo per provare la superiorità *écrasante* del vero gentleman sui semplici mortali!

al Valentino, che fin verso le sette e mezza di sera per la circolazione degli automobili, un vero nugolo di polvere ed un odore molesto di benzina penetravano fin dentro quel pubblico esercizio». A chi accusava la Fiat di usare il parco del Valentino come pista di prova per i suoi veicoli il consigliere Ludovico Scarfiotti rispondeva con involontaria ironia: «osserva[va] unicamente non essere esatto che il Valentino sia diventato la pista della Fiat; là invece vanno tutti gli automobilisti di qualunque fabbrica»⁷³. Nella seduta del giorno successivo, il consigliere Compans rincarava la dose e notava come il parco non fosse solo una pista di prova, ma anche di velocità e resistenza, così da rendere di fatto impossibile il suo uso come area ricreativa. «Questo giardino offre uno svago a coloro che non possono recarsi in campagna; orbene il corso che circonda il laghetto costituisce ormai il convegno per corse di velocità e di resistenza, specialmente di motociclisti, e ciò rende quasi impossibile il passaggio attraverso il corso ed in ogni modo costituisce serio pericolo per i bambini, le signore ed i pacifici cittadini»⁷⁴. Un anno dopo Luigi Pagliani non poteva far altro che rilevare che il parco, come altre aree cittadine, fosse divenuto dominio assoluto ed esclusivo dei veicoli a motore, mentre fossero scomparsi i fanciulli: «Soggiunge ora che sarebbe tempo di conservare immuni da queste macchine gli splendidi giardini del Valentino. Una volta essi erano assai frequentati dai bambini, che trovavano ivi vasto e sano campo ai loro giochi; oggi più non se ne incontrano, resi giustamente timorosi i genitori per i pericoli, cui esporrebbero i figli per la grande frequenza di automobili e di motocicli»⁷⁵.

LA VIABILITÀ DA SPAZIO SOCIALE A SPAZIO CIRCOLATORIO. La nascita di nuove forme di trasporto modificò la stessa identità delle persone che usavano le strade. L'indistinto utente dello spazio pubblico, fino allora padrone dello stesso, a partire da fine Ottocento o viaggia a cavallo, in tram, bicicletta e automobile, oppure rientra nella categoria di pedone, ossia, come riporta il vocabolario De Mauro, «procede a piedi». L'idea di pedone cancella e supera il concetto di uso sociale stanziale dello spazio pubblico, in quanto presuppone che esso partecipi alla circolazione stradale. Tale spazio perde le sue caratteristiche tradizionali e assolve sempre più solo funzioni di viabilità. Il cittadino è dapprima obbligato a una coabitazione forzata con i veicoli, il cui numero e pericolosità sono sempre crescenti; poi invitato a usare esclusivamente i marciapiedi, che da spazio privilegiato per la marcia in città divengono l'unico ambito a sua disposizione. Questo esilio comporta la fine dell'uso della strada come luogo di azione sociale e la costruzione di una nuova socialità all'interno dei veicoli di trasporto (tram, bus, automobili). Poco valeva dire, come faceva Bertone di Sambuy, che le vetture a motore non erano «adatte alle vie ed ai corsi interni d'una città»⁷⁶. E poco valeva scrivere, come fece nel 1912 il viennese Michael Freiherr von Pidoll, che «l'idea che la definizione e le funzioni delle strade e delle pubbliche vie debbano venir affidate completamente al traffico è sbagliata e priva di qualsiasi giustificazione. In particolare le vie e le piazze delle aree metropolitane e dei centri abitati sono qualcosa di più che dei corridoi di transito, come, per esempio, i binari delle ferrovie. Fanno parte, in modo molto più stretto, dell'intero impianto della città. Sono il luogo di insediamento della popolazione; costituiscono il contesto degli edifici, l'ambiente in cui si svolge una parte non indifferente della vita personale, sociale

⁷³ *Ibid.*, 1906, verbale del Consiglio comunale del 27 giugno 1906.

⁷⁴ *Ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 28 giugno 1906.

⁷⁵ *Ibid.*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 15 novembre 1907.

⁷⁶ *Ibid.*, 1905, verbale del Consiglio comunale del 5 maggio 1905.

ed economica della città; rispondono all'insopprimibile bisogno degli abitanti della città di uscire per fare una passeggiata»⁷⁷.

Principio cardine del nuovo ordine era il progresso: lo dichiarava nell'aprile del 1900, a chiare lettere, il sindaco di Torino, Severino Casana, quando certo si dimostrava preoccupato dalle automobili e dalla loro velocità, «ma fin d'ora prega il Consiglio di non dimenticare che tutte le novità hanno un periodo in cui sono inevitabili alcune preoccupazioni, e che non bisogna soffocare per queste *lo spirito del progresso da tutti desiderato*»⁷⁸. Risale invece alla seduta dell'11 luglio 1904 la prima esplicita richiesta di limitare non già le tranvie, le biciclette e le automobili, ma i pedoni: il consigliere Plinio Gherardini commenta che se mai i ciclisti avevano bisogno di buona educazione nell'usare la strada, «non meno bisogno ne hanno i pedoni, i quali – come è provato e non v'è chi non possa testimoniare – si ostinano molte volte nel modo più caparbio a *non voler muoversi dal bel mezzo, non solo delle banchine, ma anche delle strade*»⁷⁹. Nel 1907, a conferma dei tempi nuovi e della sempre più sentita esigenza di regolare la viabilità, le edicole «da giornali che si trova[no] quasi a filo dei regoli delle tranvie» vennero spostate. La ragione era semplicemente che, nonostante i pericoli, «i passanti si fermano dinanzi a queste edicole e si trovano così facilmente in condizioni di venire investiti dalle tranvie in moto»⁸⁰. Poco dopo era invece Tacconis, divenuto assessore, a voler differenziare fortemente gli ambiti stradali. In nome della sicurezza collettiva e della tutela dei pedoni, la costruzione del marciapiede rialzato costituiva un eccellente strumento di nuova definizione degli spazi: «Un mezzo poi, fra altri, di assicurare l'incolumità dei pedoni, sarebbe quello dei marciapiedi in rialzo, sulla cui necessità ebbe più volte a parlare in Consiglio, i quali marciapiedi servono a separare in modo *preciso* i pedoni dai veicoli»⁸¹.

Tali nuove pratiche d'uso della viabilità imposte ai pedoni divennero nel corso dei primi decenni del Novecento dapprima patrimonio comune delle élite politiche e trovarono poi nei tecnici del *traffic engineering* entusiasti fautori. Punto di arrivo di simili politiche negli anni venti furono le teorie di architetti di fama mondiale come Wright e Le Corbusier che nei loro piani urbanistici progettavano strade con un unico utente, l'automobile. Se tali progetti conservano un che di utopico, è pur vero che la città novecentesca ha intrattenuto con l'automobile un rapporto stretto e privilegiato, favorendola oltre misura, al punto da accelerarne la crisi.

⁷⁷ MICHAEL FREIHERR VON PIDOLL, *Der heutige Automobilismus. Ein Protest u. Weckruf*, Wien: Manz, 1912, citato in GUIDO VIALE, *Automobile*, in «Parolechiave», 2004, fasc. 32.

⁷⁸ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1900, verbale del Consiglio comunale del 27 aprile 1900, corsivo aggiunto.

⁷⁹ *Ibid.*, 1904, verbale del Consiglio comunale del 11 luglio 1904, corsivo aggiunto.

⁸⁰ *Ibid.*, 1907, verbale del Consiglio comunale del 13 maggio 1907.

⁸¹ *Ibid.*, 1908, verbale del Consiglio comunale del 8 maggio 1908, corsivo aggiunto.

La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti

di Filippo De Pieri



L'immaginario della lunga distanza domina la riflessione sulla rete ferroviaria torinese fin dal momento della sua costruzione, come si conviene del resto a una città per cui l'arrivo della ferrovia coincide con la scoperta di una posizione di isolamento geografico che lo sviluppo tecnologico delle reti di trasporto in età contemporanea contribuisce, prima ancora che a risolvere, a portare in primo piano, dando così forma a un problema con cui tutti gli amministratori torinesi hanno dovuto in qualche modo confrontarsi nell'arco del tempo. Anche la storiografia sulle ferrovie piemontesi, tradizionalmente interessata al tema come a un punto di osservazione da cui studiare alcuni aspetti del processo di unificazione nazionale o della modernizzazione tecnologica e produttiva, ha spesso riservato poca attenzione a questioni come quelle legate all'impatto dell'infrastruttura sulle forme del cambiamento spaziale, e questo nonostante che il rapporto tra ferrovie e città abbia rappresentato un tema centrale di ricerca per la storia urbana internazionale almeno a partire dagli anni cinquanta, con un significativo ritorno d'attenzione anche in anni recenti¹.

La storia delle ferrovie a Torino rispetta le scansioni temporali che è lecito aspettarsi dalla storia delle ferrovie in una città dell'Europa contemporanea: un primo momento di costruzione della rete, un secondo di completamento e aggiornamento tecnologico, una successiva fase di riforma che riguarda tanto la gestione dell'infrastruttura quanto un tentativo di rispondere ai problemi posti dall'espansione urbana, una situazione di crisi segnata dal difficile confronto con il trasporto automobilistico, infine un rinnovarsi dell'interesse per le ferrovie e per le opportunità che esse sembrano offrire non solo dal punto di vista delle politiche di trasporto ma anche da quello fondiario e urbanistico. Torino offre la propria versione di questa storia introducendo alcuni elementi di singolarità, come il ruolo apparentemente debole della ferrovia nell'orientare lo sviluppo urbano e suburbano, i problemi posti dalla transizione da città capitale a città industriale, le forme di crescita dell'area metropolitana nel secondo dopoguerra, fino ad alcune specificità delle più recenti politiche infrastrutturali.

¹ JOHN R. KELLETT, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London-Toronto: Routledge & Kegan Paul-University of Toronto Press, 1969; WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino: Einaudi, 1988; MARIE-NOËLLE POLINO, RALF ROTH (a cura di), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot: Ashgate, 2003; MICHELINE NILSEN, *Railways and the Western European Capitals: Studies of Implantation in London, Paris, Berlin and Brussels*, New York: Palgrave Macmillan, 2008.

SEGNALI

INTERVALLI

1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
9000
10000

1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
9000
10000

1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
9000
10000

1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
9000
10000

1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
9000
10000

1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
9000
10000



CARTA TOPOGRAFICA DEI CONTORNI DI TORINO 1867

1867 Annot. Ediz. G. B. Rapp.

LA COSTRUZIONE DELLA RETE E LA COLLOCAZIONE DI PORTA NUOVA. La definizione del tracciato della rete ferroviaria e le scelte essenziali che riguardano la collocazione delle stazioni si compiono, a Torino, in un tempo breve: otto anni tra il 1845 e il 1853, durante i quali prendono forma alcuni assetti che, nel corso del secolo e mezzo successivo, si rivelano difficili da modificare. Il dibattito sulle ferrovie degli Stati sardi copre un arco di tempo più lungo, che risale almeno agli anni venti dell'Ottocento, ma per buona parte della Restaurazione le discussioni sull'impostazione della rete statale non toccano da vicino le questioni urbane, che vengono affrontate e risolte solo poco prima dell'avvio dei cantieri².

Torino è una città compatta quando le scelte sulle stazioni ferroviarie giungono a maturazione: è cresciuta nel corso della prima metà dell'Ottocento saturando i terreni entro i viali tracciati in periodo napoleonico e comincia, proprio negli anni dei più importanti progetti per le ferrovie, a discutere intorno alle forme di un'espansione oltre questi limiti. L'elaborazione dei piani di ampliamento del 1851-1852 è sostanzialmente contemporanea al dibattito sulle stazioni e i due processi conoscono più di una sovrapposizione, al punto che nella lunga storia torinese del rapporto ferrovia/città è questa una delle fasi in cui i legami tra progetti ferroviari e discussioni sull'assetto urbanistico risultano più visibili.

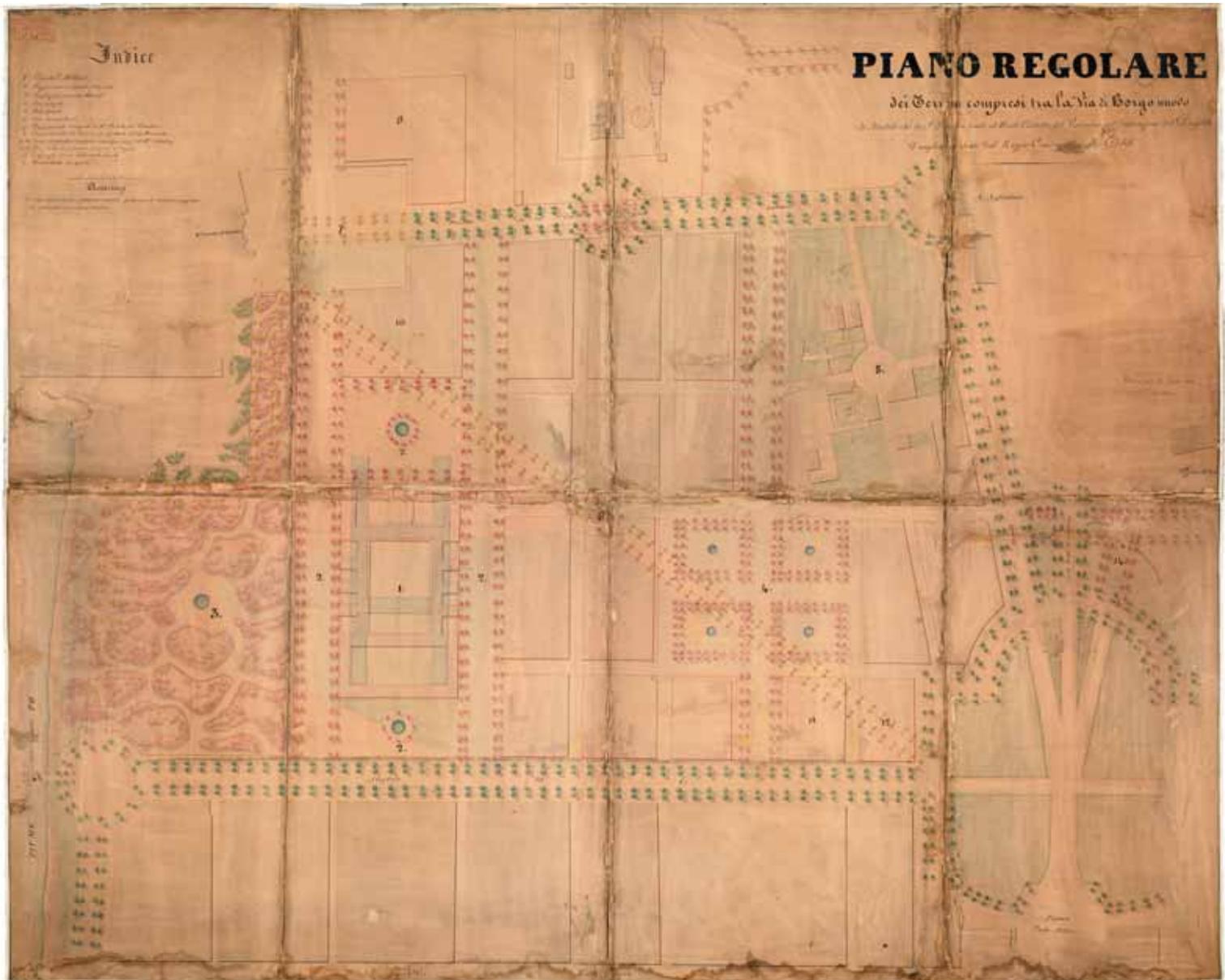
La collocazione delle stazioni ferroviarie di Torino porta in modo evidente le tracce di due distinte fasi della politica ferroviaria sabauda, la prima risalente agli ultimi anni della Restaurazione, la seconda ai primi anni del Piemonte liberale. Il primo tempo è quello che fa seguito alle lettere patenti del 13 febbraio 1845, con cui Carlo Alberto approva i progetti di massima per due linee, una da Torino a Genova e l'altra da Alessandria al lago Maggiore, e stabilisce che queste debbano essere costruite a spese dello stato³.

L'importanza della linea da Torino a Genova sta nell'unire due punti fondamentali del territorio degli Stati sardi, da un lato la capitale e dall'altro il porto di Genova, di cui la rete ferroviaria si propone di rafforzare il ruolo negli scambi del Mediterraneo rispetto ad altri porti europei potenzialmente concorrenti. La linea è, tra le due approvate con le patenti del 1845, la sola che preveda un arrivo a Torino. Nel corso dei tre anni successivi, lo studio approfondito del progetto affronta il problema della collocazione dello scalo e del tracciato urbano della linea tenendo sostanzialmente fermi alcuni presupposti già impliciti nella visione iniziale: primo, che la stazione debba essere una stazione di testa; secondo, che essa debba essere costruita nella parte sud della città, in particolare fuori porta Nuova. Di fronte alla sostanziale assenza di un dibattito che metta in discussione queste opzioni, il principale oggetto di contesa è la distanza tra la stazione e il nucleo storico della città, con l'alternativa, destinata a ripresentarsi in più occasioni, tra una stazione più vicina, e dunque più facilmente accessibile per i viag-

Carta topografica dei contorni di Torino, 1867, disegnata da Antonio Rabbini, incisa da Vittorio Angeli (ASCT, Tipi e disegni, 64.8.5). In evidenza il tracciato delle tre linee ferroviarie per Genova, Susa e Novara costruite a seguito delle leggi del 1845 e del 1852. L'incisione riporta anche i tre piani di ampliamento della città fuori Porta Nuova e Porta Susa e verso Vanchiglia, approvati tra il 1851 e il 1852.

² GIUSEPPE BINELLO, *Le ferrovie piemontesi del Risorgimento*, Torino: Giappichelli, 1940; ANTONIO CRISPO, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano: Giuffrè, 1940; CORRADO DE BIASE, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Modena: Società Tipografica Modenese, 1940; GIULIO GUDERZO, *Per una periodizzazione della politica ferroviaria sabauda (1826-1859)*, in *Studi giuridici e sociali in memoria di Ezio Vanoni*, Pavia: Tipografia del Libro, 1961, pp. 338-369; ID., *Lo sviluppo delle ferrovie sabaude (autunno 1848-primavera 1859)*, in «Bollettino della Società Pavese di Storia Patria», XIII (1961), fasc. 2; ANDREW WINGATE, *Railway Building in Italy before Unification*, Reading: University of Reading, Department of Italian Studies, 1970; LINDA AIMONE, *La questione delle ferrovie in Piemonte e la Torino-Genova*, in ENRICO CASTELNUOVO, MARCO ROSCI (a cura di), *Cultura figurativa e architettonica negli Stati del Re di Sardegna 1773-1861*, 3 voll., Torino: Regione Piemonte, Provincia di Torino, Città di Torino, 1980, III, pp. 1368-1381, catalogo della mostra; BRUNO SIGNORELLI, *L'opera degli ingegneri piemontesi, inglesi e belgi per la iniziale progettazione delle strade ferrate negli stati di terraferma del Re di Sardegna (1824-1847)*, in *Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Torino: Celid, 1993, pp. 95-113; ALBERT SCHRAM, *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century*, Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

³ Testo del provvedimento in *Raccolta degli atti del governo di Sua Maestà il Re di Sardegna*, Torino, XIII (1845), pp. 35-42. Le patenti seguono di pochi mesi un altro provvedimento, sempre relativo alle due ferrovie statali, del 18 luglio 1844.



Piano regolare dei terreni compresi tra la via di Borgo nuovo e lo Stradale che da S. Solutore tende al Reale Castello del Valentino [...], Torino, 26 luglio 1845 (ASCT, Tipi e disegni, 64.3.24). Questa proposta di piano di ampliamento verso San Salvario rappresenta una delle prime tracce della presenza della ferrovia sul dibattito urbanistico torinese. Il Consiglio degli edili, abbandonata l'ipotesi di costruire nel quartiere un tempio monumentale, riserva un grande spazio (la piazza porticata ad architetture uniformi indicata col n. 4) che, si dice, potrebbe se necessario «essere opportunamente destinata per gli stabilimenti relativi alla strada ferrata, volgarmente detti imbarcadero». L'ipotesi viene presto superata dagli eventi.

giatori, o più lontana, e dunque potenzialmente più vantaggiosa nella prospettiva di un'espansione edilizia verso sud.

La contrapposizione si presenta fin dalle prime fasi della progettazione definitiva e prende corpo proprio all'interno di quelle commissioni tecniche statali cui le leggi carloalbertine hanno affidato il ruolo di esaminare progetti e contratti. Il 5-6 giugno 1845, di fronte al neoinstituito Consiglio speciale delle strade ferrate, Luigi Barbavara, l'ingegnere incaricato del progetto del tratto di linea tra Torino e Moncalieri, propone un disegno che prevede di collocare la stazione lontano dal centro, poco oltre il convento e il viale di San Salvario, in un'area che in quel momento si presenta ancora largamente agricola. La scelta, recitano i verbali del Consiglio speciale, si basa sul «principio generalmente ricevuto di collocare le stazioni delle strade ferrate in vicinanza bensì dei siti più popolosi della Città, e dov'è maggior movimento commerciale, ma però alla periferia della città medesima anziché nell'interno»⁴. Poco tempo dopo, la sostituzione di Barbavara con

⁴ Azienda Generale dell'Interno. Estratto dal Registro delle Adunanze del Congresso Centrale delle Strade Ferrate. Adunanza del 5, e 6 Giugno 1845. Stazione di arrivo della strada ferrata in Torino, in AST, *Lavori pubblici*, Ornato Edifici, Torino, 1850-1860, m. 299. Barbavara reagisce in quest'occasione a una proposta del Consiglio degli edili

l'ingegnere belga Michel-Henri-Joseph Maus, che entra al servizio del governo a partire da luglio e si occupa in modo particolare proprio della stazione di testa e della parte di linea verso Torino, fa prevalere una visione simmetricamente opposta. Il progetto di Maus per la stazione (che risulta in parte già definito alla fine del 1845, anche se non è approvato da Carlo Alberto che nel settembre 1846) si basa sul principio di portare la testata dei binari il più possibile vicino al centro della città, fino a individuare il luogo ideale per la collocazione dell'edificio nell'incrocio tra il prolungamento della contrada Nuova (l'attuale via Roma) e il viale del Re (l'attuale corso Vittorio Emanuele)⁵.

Si tratta di una versione estrema di quella strategia della prossimità destinata a prevalere non solo nel caso di Porta Nuova ma anche nel successivo caso di Porta Susa e che ha lasciato in eredità a Torino due stazioni collocate in posizioni estremamente centrali. Secondo il progetto Maus, la stazione di Porta Nuova dovrebbe spingersi sino a occupare una parte dello spazio di piazza Carlo Felice e interrompere dunque il viale del Re, sul cui asse risultano collocati gli ingressi ai due fabbricati, simmetrici, degli arrivi e delle partenze. Maus argomenta, difendendo il progetto, che non è importante lasciare un grande spazio di fronte all'edificio verso la città, mentre è molto importante «donner ce plus grand espace sur les façades latérales parce qu'en effet c'est le long de ces faces que se développeront les files de voitures de voyageurs tant pour le départ que pour l'arrivée; c'est sur l'un des côtés que sera l'entrée des cours de la Douane et du service des marchandises, tandis qu'il n'entrera dans la grille circulaire vis-à-vis de la façade vers la ville que les voitures de poste partant par le chemin de fer, dont le nombre est relativement très minime»⁶. Le scelte di Maus sono subito oggetto di contestazioni piuttosto aspre. Nonostante questo, la sua opzione localizzativa, con qualche lieve correttivo, finisce sostanzialmente per imporsi.

Il 22 gennaio 1847, il Consiglio degli edili di Torino entra in polemica esplicita con le soluzioni di Maus e avanza una proposta alternativa che si ricollega idealmente al progetto Barbavara. Essa consiste nell'arretrare il fronte della stazione di alcune centinaia di metri, ricavando un grande piazzale d'accesso tra lo scalo e Porta Nuova, facendo quindi in modo che «in tanta interruzione di comunicazioni restino almeno salve le maggiori». La proposta è formulata in occasione della redazione, da parte del Consiglio, di un «piano generale» per l'ampliamento della città e ha soprattutto lo scopo di facilitare il collegamento tra i due quartieri di espansione verso sud di cui il piano prevede la realizzazione, quartieri che risulterebbero altrimenti divisi dalla linea ferroviaria⁷. La soluzione guadagna il sostegno della municipalità, ma viene respinta da Carlo Alberto in un Consiglio di conferenza tenutosi in febbraio⁸.

Nei mesi successivi, altre opposizioni al progetto vengono dai proprietari dei terreni interessati all'ampliamento e si traducono nella presentazione di una serie di

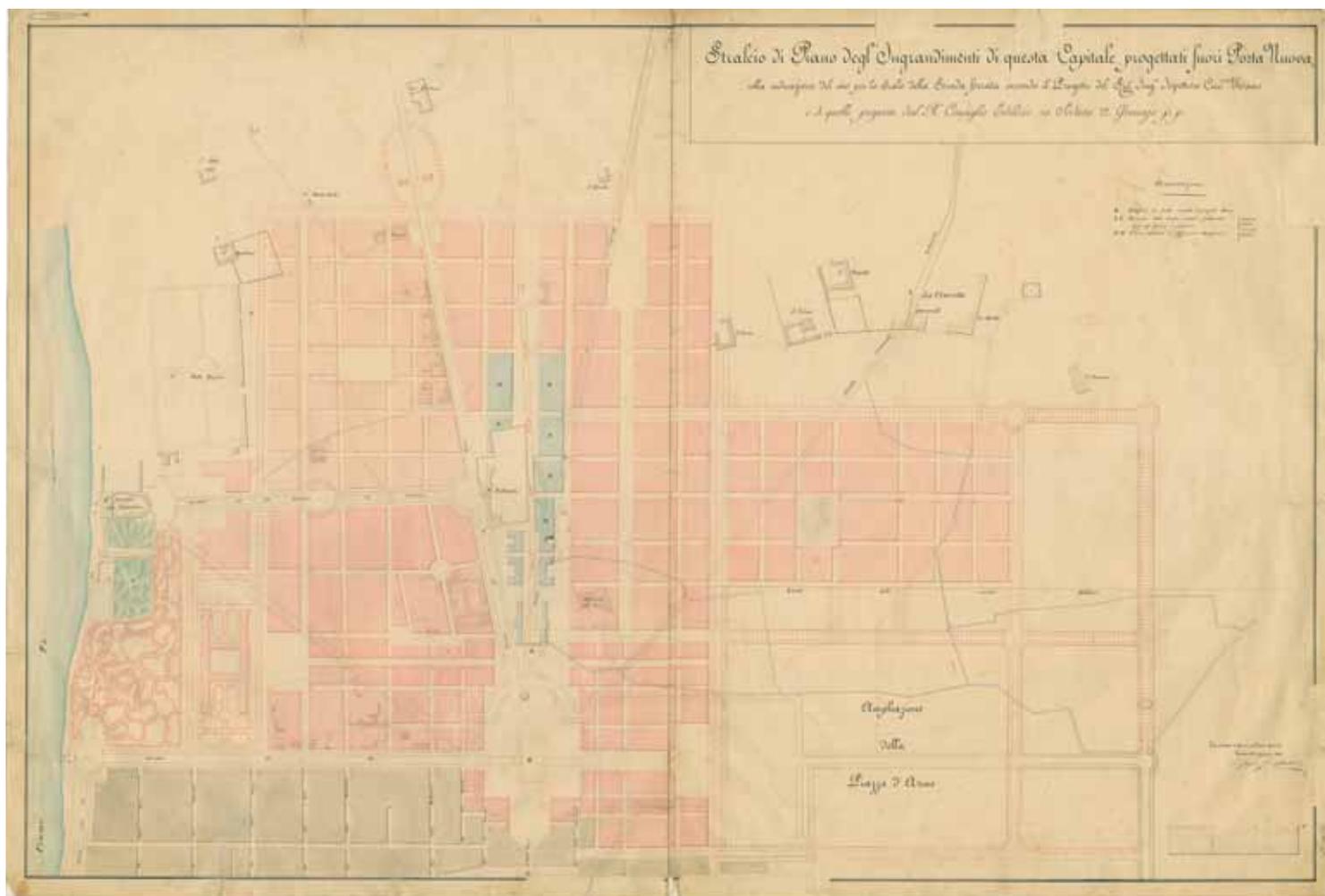
di Torino, che in una seduta del 13 marzo ha ipotizzato di riservare alla stazione uno spazio all'interno del piano di ampliamento verso San Salvario. FILIPPO DE PIERI, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Milano: Angeli, 2005, p. 150 e sgg.

⁵ SILVIO RONCO, *La stazione di Torino Porta Nuova*, in *Studi geografici su Torino e il Piemonte*, 2 voll., Torino: Giapichelli, 1954, I, pp. 86-88. Il 3 novembre 1845 il segretario di stato per gli Interni, Luigi Des Ambrois de Nevâche, comunica ai sindaci che «la grande stazione della strada ferrata è stabilita sulla piazza Carlo Felice, senza che però siasi già fissato il sito preciso del suo collocamento»: ASCT, *Ragionerie*, 1845, vol. 62, n. 50, 6 novembre, art. 2, p. 331. La soluzione Maus è visibile in alcune incisioni del piano di ampliamento parziale per San Salvario approvato da Carlo Alberto il 7 agosto 1846, troppo presto per poter tenere conto del progetto: si veda per esempio AMELIO FARA, *La metropoli difesa. Architettura militare dell'Ottocento nelle città capitali d'Italia*, Roma: Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio storico, 1985, fig. 13.

⁶ Maus a Des Ambrois, 11 febbraio 1847, AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 18.

⁷ Verbale del Consiglio degli edili del 22 gennaio 1847 in ASCT, *Collezione X*, vol. 9/A, ff. 426r e v. Per la relativa relazione, nella parte sullo scalo: *ibid.*, *Ragionerie*, 1847, vol. 66, pp. 131-140 (all. art. 1 della seduta n. 4, 28 gennaio). Ho proposto una ricostruzione del disegno del piano in F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit., fig. 30.

⁸ ASCT, *Ragionerie*, 1847, vol. 66, n. 4 (28 gennaio), art. 1, pp. 123-124 e 131-140; n. 6 (11 febbraio), art. 1bis, pp. 208-9; n. 7 (18 febbraio), allegato all'art. 1, p. 267.

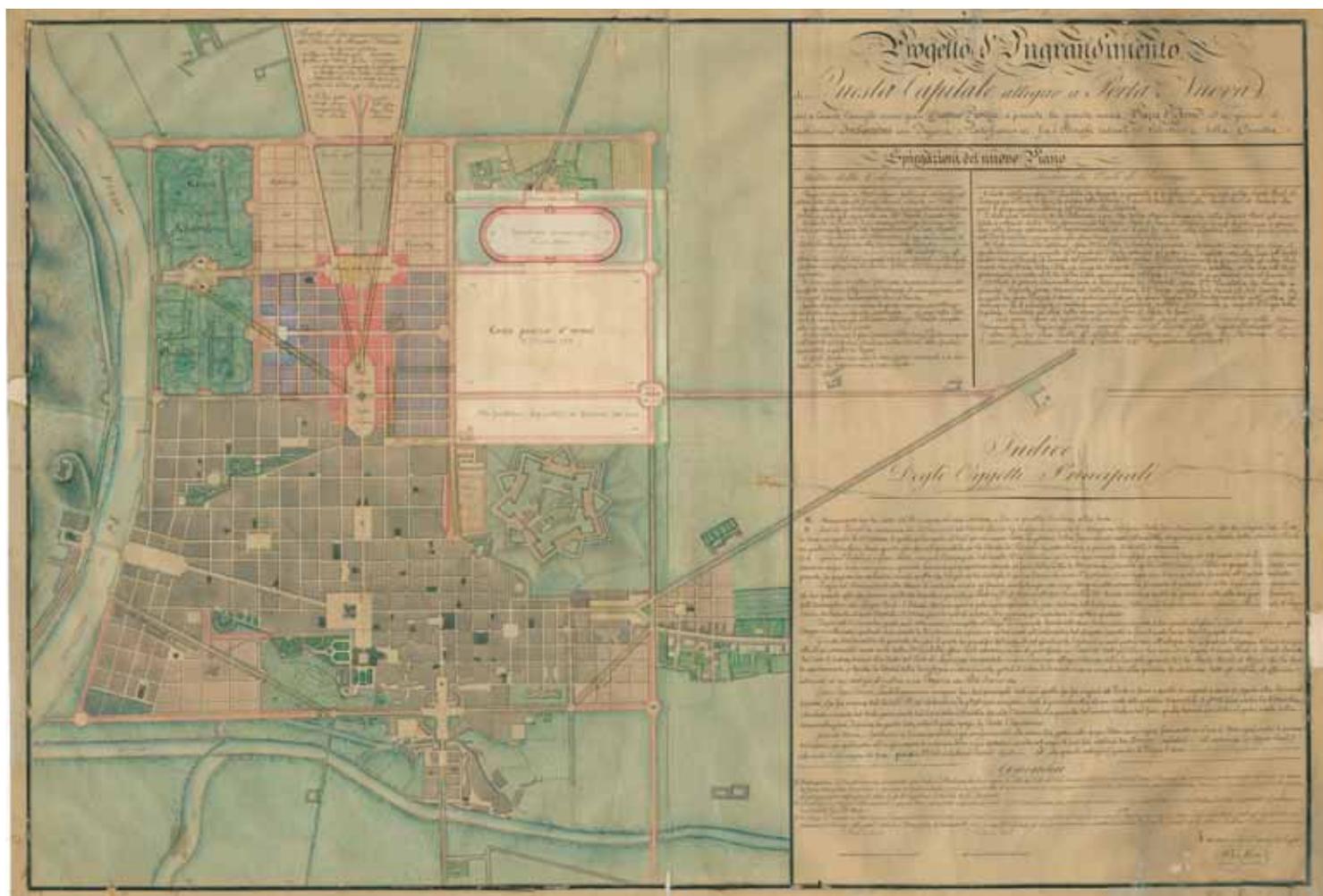


Stralcio di Piano degl'Ingrandimenti di questa Capitale progettati fuori Porta Nuova, colla indicazione del sito per lo Scalo della Strada ferrata [...], 1847 (ASCT, Tipi e disegni, 39.2.32). Il disegno mette a confronto il progetto di Henri Maus per la stazione (a tratto più chiaro al centro di piazza Carlo Felice) con il progetto alternativo proposto dal Consiglio degli edili: quest'ultimo prevede un arretramento della stazione oltre il viale porticato proposto tra l'ospedale militare e la piazza d'Armi.

ricorsi e di proposte, in particolare quelle avanzate a più riprese dal «militare in retiro» Bartolomeo Marocco. Queste ripropongono il tema dello scalo costruito a una certa distanza dalla città e leggono una volta di più la stazione come un elemento capace di stimolare l'iniziativa privata e rafforzare un processo di urbanizzazione il cui avvio appare immediato⁹. Le note di accompagnamento ai progetti di Marocco lasciano intuire che a garantire l'esecuzione dei disegni potrebbe essere una società per azioni, che in cambio dell'esenzione dei fabbricati dall'imposta prediale e della cessione di alcuni terreni si impegnerebbe a portare a compimento in tempi brevi la parte principale del progetto (le due piazze, la via della stazione, l'ampliamento di piazza d'Armi). Marocco agisce inizialmente a proprio nome, poi con il sostegno sempre più esplicito di altri proponenti, tra i quali spicca Augusto Burdin, che, approfittando della riforma della legislazione sulla censura, pubblica un pamphlet sulla questione nel dicembre 1847¹⁰. A questa data, peraltro, Carlo Alberto ha già deciso di venire parzialmente incontro alle contestazioni di Consiglio degli edili,

⁹ Un primo ricorso di Marocco a Carlo Alberto, datato 13 gennaio 1847, *ibid.*, *Carte sciolte*, 1628, cart. 90; il corrispondente disegno, s.d., si trova in AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 18. Una seconda versione del progetto è presentata alla metà di aprile: *Copie du mémoire présentée au Roi vers la moitié du mois d'avril 1847*, in ASCT, *Carte sciolte*, 1628, cart. 90. Altri disegni di Marocco sulla questione, presumibilmente successivi, *ibid.*, *Tipi e disegni*, 39.2.34, 39.2.38, 39.2.39.

¹⁰ AUGUSTE BURDIN, *Plan d'agrandissement de la ville de Turin hors de Porte Neuve. Ayant pour base l'embarcadere des chemins de fer, et pour centre le Monument à ériger par la reconnaissance nationale au Roi Réformateur*, Torino: Chirio e Mina, 1847. Per altri ricorsi presentati da Burdin a partire da settembre, si veda AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 18. Le nuove disposizioni sulla censura del 30 ottobre 1847 rendono più agevole la pubblicazione di opuscoli e la diffusione di litografie. Un precedente tentativo di Marocco di pubblicare litografie dei propri progetti era stato fermato, il 4 giugno 1847, dalla commissione di revisione dei libri e delle stampe: si veda lo scambio di lettere tra l'abate Pullini di Sant'Antonino, presidente della commissione, e Des Ambrois *ibid.*, *Lavori pubblici*, Ornato Edifici, Torino, 1850-1860, m. 299.



municipalità e proprietari concedendo un lievissimo arretramento del fronte dell'edificio, tale da garantire la continuità del viale del Re e, con esso, dell'anello dei viali di circonvallazione esterni: un'eredità del periodo napoleonico cui la cultura urbana torinese di metà Ottocento non sembra, tutto sommato, disposta a rinunciare¹¹. Quando la ferrovia di Genova entra in funzione, il 24 settembre 1848, limitata-mente alla tratta Torino-Moncalieri (l'inaugurazione della linea fino a Genova non avviene che alla fine del 1853), lo scalo non è quello prefigurato dai disegni di Maus ma consiste inizialmente in un edificio provvisorio in legno. Nel 1849 questo viene sostituito da un edificio in muratura, il cui progetto spetta forse (come la letteratura ha tradizionalmente affermato) all'ingegnere del genio civile Pietro Spurgazzi o è invece da ricondurre al ruolo di Ernest Melano, l'ingegnere che dal 1° aprile 1847 è stato nominato a fianco di Maus nella «direzione della strada ferrata» e incaricato «più specialmente per la parte architettonica»¹². Curiosamente poco rappresentato nell'iconografia torinese degli anni cinquanta dell'Ottocento, l'edificio rimane in uso fino alla costruzione della nuova stazione negli anni postunitari¹³.

Bartolomeo Marocco, *Progetto d'Ingrandimento di questa Capitale attigua a Porta Nuova*, [1847] (ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.39).

¹¹ Lettera di Des Ambrois, che informa i sindaci della nuova soluzione, *ibid.*, *Ragionerie*, 1847, vol. 68, n. 41 (27 settembre), art. 1, pp. 179-181.

¹² L'attribuzione dell'edificio a Spurgazzi risale a Camillo Boggio, che pubblicò nel 1918 due disegni del progetto ottenuti dal figlio dell'ingegnere: CAMILLO BOGGIO, *Lo sviluppo edilizio di Torino dalla rivoluzione francese alla metà del secolo XIX*, Torino: Lattes, 1918, pp. 22-23. Melano è però l'unico progettista menzionato nel decreto di approvazione: si veda la relazione del ministro dei Lavori pubblici, Sebastiano Tecchio, al Re, 2 marzo 1849, in AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 18. Occorre ricordare che Spurgazzi aveva sposato la figlia di Ernest Melano, Caroline.

¹³ Lo si può vedere in diversi disegni di Clemente Rovere del 1855 tra cui quelli pubblicati in *Il Piemonte antico e moderno delineato e descritto da Clemente Rovere*, Torino: Reale Mutua, 1978, nn. 4045-4046.

LE POLEMICHE SU PORTA SUSA. Una seconda fase del dibattito sulle stazioni torinesi si apre all'inizio degli anni cinquanta ed è legata alla diversa impostazione delle politiche ferroviarie negli anni dei primi governi costituzionali. È nota l'importanza che le ferrovie assumono nel disegno di modernizzazione economica perseguito durante il decennio cavouriano, quando la rete del Piemonte passa dagli 8 chilometri iniziali della Torino-Moncalieri a circa 800. È nel 1851, dopo la realizzazione di una parte sostanziale delle due linee carloalbertine, che il governo D'Azeglio dà inizio allo studio di due linee supplementari, entrambe convergenti sulla capitale: la Torino-Susa e la Torino-Novara. A differenza delle precedenti, le nuove linee non sono destinate a essere finanziate e costruite dallo stato. Per entrambe, il governo va invece alla ricerca tanto di competenze quanto di capitali in Gran Bretagna: dopo alcune negoziazioni preliminari, è il *railway contractor* inglese Thomas Brassey a ottenere le concessioni per i tracciati, su basi lievemente differenti¹⁴. Le due leggi di concessione, elaborate in parallelo, sono approvate nel 1852¹⁵. Per la Torino-Novara, l'unica che comporti la realizzazione di una seconda stazione in città, l'accordo preliminare firmato il 27 settembre 1851 stabilisce che a Brassey spetti l'esecuzione della linea, la cui concessione viene poi assegnata a una società mista con il 50 per cento delle azioni sottoscritte dallo stato e dalle collettività locali interessate dal progetto, il 25 per cento a Brassey e il restante 25 collocato presso il pubblico.

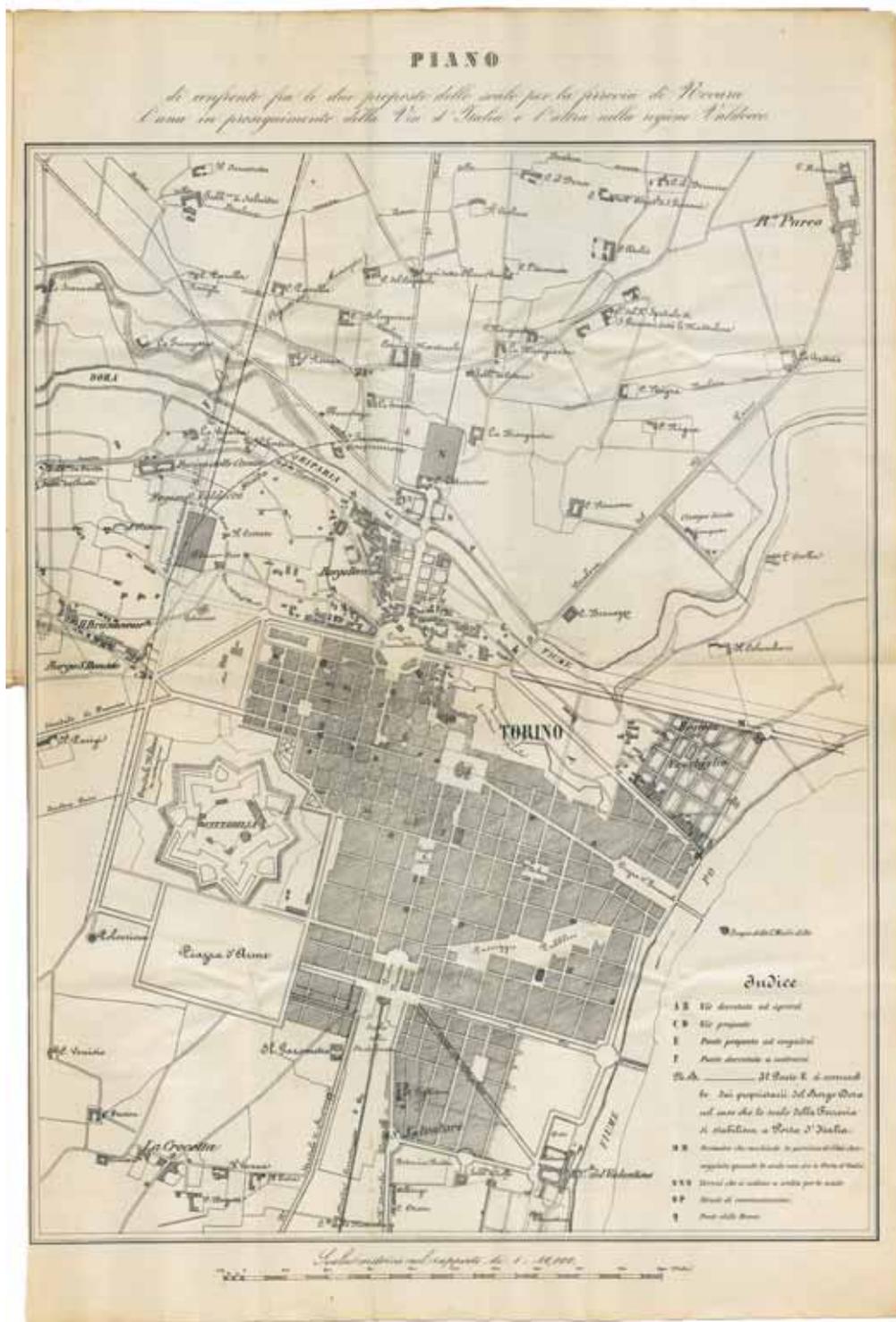
I due tracciati verso Susa e verso Milano sono pensati fin dall'inizio come destinati a un futuro prolungamento: si tratta di costruire la parte piemontese di una rete che, quando le circostanze tecniche e politiche lo rendano possibile, possa garantire l'apertura del Piemonte alle comunicazioni verso la Francia, da un lato, e verso Milano e Venezia, dall'altro. I presupposti concettuali di questa revisione dell'impostazione della rete degli Stati sardi affondano le proprie radici nelle discussioni sulle ferrovie che hanno agitato il campo dei moderati nel corso degli anni quaranta con la pubblicazione di opere come *Delle strade ferrate italiane* di Carlo Ilarione Petitti di Roreto (1845) o *Des chemins de fer en Italie* di Camillo Benso di Cavour (1846)¹⁶. Assegnando un'importanza decisiva al prolungamento delle linee al di fuori dei confini dello stato, i progetti degli anni cinquanta tendono a immaginare Torino come un nodo di transito lungo una direttrice di collegamento estesa dalla Francia alla pianura padana.

Per la stazione della Torino-Novara il governo si muove, una volta raggiunto l'accordo preliminare con Brassey, con l'obiettivo di minimizzare i tempi, in modo da

¹⁴ Per Brassey, si vedano ARTHUR HELPS, *Life and Labours of Mr. Brassey, 1805-1870*, London: Bell & Daldy, 1872; ROBERT KEITH MIDDLEMAS, *The Master Builders: Thomas Brassey, Sir John Aird, Lord Cowdray, Sir John Norton Griffiths*, London: Hutchinson, 1963; CHARLES WALKER, *Thomas Brassey, Railway Builder*, London: Muller, 1969. Per la tendenza dei *railway contractors* inglesi ad ampliare in quegli anni l'ambito geografico della propria attività e ad assumere un ruolo importante anche nel finanziamento dei progetti si rimanda a HAROLD POLLINS, *Railway contractors and the finance of railway development in Britain*, in «Journal of Transport History», III (1957), 1-2, pp. 41-51, 103-110.

¹⁵ Leggi n. 1382 (14 giugno 1852) e 1411 (11 luglio 1852). Per la Torino-Susa Brassey ottiene la concessione insieme ai soci Henfrey e Jackson, mentre per la Torino-Novara è associato con Francis Mills e Netlam Giles. Segue, nel 1853, la concessione della Torino-Pinerolo a una società costituita dagli imprenditori inglesi John e Edward Pickering e dai banchieri torinesi Bormida e Chiorini (una precedente concessione per la stessa linea a un gruppo di imprenditori piemontesi, rimasta senza effetto, risaliva al 1845).

¹⁶ CARLO ILARIONE PETITTI DI RORETO, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi*, Capolago: Tip. e Libreria Elvetica, 1845 (poi in ID., *Opere scelte*, a cura di Gian Mario Bravo, Torino: Fondazione Einaudi, 2 voll., 1969, II, pp. 7-598); CAMILLO CAVOUR, *Des chemins de fer en Italie*, in «Revue nouvelle», t. VIII (1846), pp. 446-479, rist. in ID., *Tutti gli scritti*, a cura di Carlo Pischedda e Giuseppe Talamo, Torino: Centro Studi Piemontesi, 4 voll., 1976, II, pp. 931-955. Lo scritto di Cavour insisteva sulla prospettiva di realizzare un'unica linea ferroviaria estesa a tutta la «plaine du Pô» ma non sarebbe del tutto esatto considerarlo un'anticipazione delle scelte dei primi anni cinquanta, poiché da un lato le condizioni del dibattito, dopo gli eventi del 1848, risultano molto cambiate e dall'altro non si possono prendere alla lettera le opinioni «tecniche» espresse in uno scritto che aveva, per esplicita dichiarazione del suo autore, principalmente finalità politiche. Si vedano in proposito MARIO EINAUDI, *Le prime ferrovie piemontesi ed il conte di Cavour*, in «Rivista di storia economica», III (1938), fasc. 1, pp. 1-38; FRANCO ARESE, *Cavour e le strade ferrate (1839-1850)*, Milano: Amici del Museo del Risorgimento, 1953, pp. 30-53, 99-101, 127-129; ROSARIO ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, 3 voll., II, 1842-1854, Roma-Bari: Laterza, 1977.



Memoriale intorno alla scelta del sito in Torino per lo scalo della Ferrovia di Novara, Torino: Favale, 1852 (ASCT, Collezione Simeom, C 11947, tavola allegata). L'incisione mette a confronto il progetto governativo per la stazione di Valdocco con quello, difeso dal comitato dei proprietari di porta d'Italia, per una stazione collocata oltre la Dora. La soluzione, elaborata dagli ingegneri Amedeo Peyron, Paolo Comotto e Bernardo Bernardi, si avvicina a quella inizialmente presentata da Thomas J. Woodhouse, ma se ne distingue tra l'altro per un diverso studio dell'altimetria del tracciato, in seguito criticato come troppo costoso.

giungere all'approvazione del progetto alla prima sessione parlamentare e procedere subito, nella stagione estiva, all'apertura dei cantieri. Ma la decisione sulla stazione, complice una piccola *gaffe* iniziale, non tarda a rivelarsi più complessa del previsto, anche perché su questo punto le strategie del governo incrociano, più di quanto fosse accaduto a Porta Nuova, la capacità di mobilitazione di alcuni proprietari di terreni lungo il perimetro della città, alcuni dei quali si erano già segnalati per il loro attivismo nella discussione sui piani di ampliamento e si interessano ora a un'infrastruttura che, nella loro prospettiva, sembra poter portare grandi vantaggi ai quartieri interessati dalla sua collocazione, come un aumento del flusso di persone e merci, la localizzazione di attività commerciali e di servizio, un incremento dei valori fondiari.

Il progetto della linea elaborato per Brassey dall'ingegner Thomas J. Woodhouse viene presentato al Consiglio speciale per le strade ferrate all'inizio di febbraio 1852 e presta più attenzione al tracciato della linea che non al problema della collocazione della stazione di Torino. Questa viene disegnata come una stazione di testa e localizzata nella parte nord della città, oltre il ponte sulla Dora a porta d'Italia, in una sorta di simmetria rispetto alla stazione già esistente a Porta Nuova. La ragione essenziale della scelta è legata al fatto che essa permette di accorciare al massimo la lunghezza della linea, con un risparmio significativo tanto sui costi di realizzazione quanto sui tempi di percorrenza. Proprio perché la questione del transito è centrale per le politiche del governo il progetto è, su questo punto, immediatamente respinto: tanto il ministro dei Lavori pubblici Pietro Paleocapa quanto il relatore del Consiglio, Giovanni Carbonazzi, sottolineano in quest'occasione la necessità di progettare fin da subito la linea in modo che il suo collegamento con le altre due linee per Genova e per Susa sia, anche se non realizzato immediatamente, realizzabile in un prossimo futuro. Tenuto conto dei limiti imposti dalle condizioni geografiche, questa formulazione del problema si traduce in un invito a portare la ferrovia a costeggiare il margine ovest della città, collocando la stazione in qualche punto lungo questo lato¹⁷. Negoziazioni informali con alcuni proprietari di terreni vengono condotte dal ministero in parallelo alla discussione e portano rapidamente il governo a individuare una soluzione alternativa grazie all'offerta presentata da un deputato, Alessandro Rocci, per la cessione a prezzo contenuto di un'area in Valdocco, all'angolo nord-occidentale della città costruita. La soluzione appare ottimale e viene ratificata alla fine di febbraio da una seconda riunione del Consiglio speciale¹⁸.

Se l'intervento del ministero permette una rapida correzione della proposta, la decisione è troppo frettolosa per reggere all'urto dell'iniziativa di un gruppo di proprietari di porta d'Italia che, mobilitati dal progetto Woodhouse, contestano nelle settimane successive la scelta del sito di Valdocco e chiedono un ritorno alla soluzione proposta dall'ingegnere inglese. I luoghi della polemica sono principalmente due: il Consiglio comunale e la società per azioni, ancora da costituire, chiamata a finanziare la costruzione della Torino-Novara. Se nel primo caso il Consiglio, che nomina una commissione sul tema, evita alla fine di pronunciarsi in modo esplicito (ma protesta con veemenza che la decisione sia stata presa senza consultare in alcun modo la Città)¹⁹, nel contesto della società le pressioni esercitate dai proprietari si rivelano più efficaci. In occasione della prima riunione, tenutasi il 30 marzo 1852, le proteste di alcuni azionisti portano prima alla decisione di non convocare, come era inizialmente previsto, l'assemblea generale chiamata ad approvare lo statuto²⁰, poi alla scelta estrema di rinunciare, nell'imminenza del dibattito sul progetto di legge, a costituire ufficialmente la società, presentandosi invece in parlamento con un progetto di società tra lo stato, le collettività locali e Brassey in cui il quarto delle azioni destinato al pubblico resta ancora da collocare. Al di là delle polemiche sul decisionismo governativo da parte degli uni o sull'«immaturità» dei capitalisti torinesi da parte degli altri, i due

¹⁷ AST, *Verbalì del Consiglio speciale delle Strade ferrate*, I sem. 1852, n. 257 (3 febbraio 1852), art. 4, f. 58r; n. 258 (5 febbraio), ff. 67r-70r. Con il rapporto di Carbonazzi al Consiglio (5 febbraio) e le sue *Observations sur le projet de Chemin de fer entre Turin et Novare avec les réponses de M. l'Ingénieur Woodhouse auteur du projet* (26 gennaio), ff. 61v e 64r.

¹⁸ *Ibid.*, n. 261 (28 febbraio 1852), ff. 95v-101r.

¹⁹ ASCT, *Consiglio Delegato*, vol. 7, sedute 22 e 24 (13 e 17 marzo 1852); *ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1852, verbale del Consiglio comunale del 2 giugno 1852. In quest'occasione, il Consiglio rifiuta di approvare il testo presentato (17 maggio) da Carlo Promis, relatore della commissione, un testo giudicato ambiguo e troppo vicino al governo. Difficile dunque condividere la lettura del testo promisiano proposta da AUGUSTO CAVALLARI MURAT, *Carlo Promis come urbanista: avvio per una bibliografia riabilitativa*, in «Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», n.s., XXIII (1969), fasc. 7.

²⁰ Un resoconto della seduta, piuttosto critico nei confronti dell'operato del governo, in «Il monitore dei Comuni Italiani», I (2 aprile 1852), 54, pp. 3-4.

episodi hanno soprattutto l'effetto di indebolire la scelta del sito di Valdocco e rendere più difficile la difesa del progetto di fronte al parlamento.

In occasione del successivo dibattito sul progetto di legge, svoltosi alla Camera tra il 3 e il 7 giugno 1852, la discussione tocca «poco o nulla [...] lo sviluppo della linea, per concentrarsi intera sulla stazione di Torino»²¹. Numerosi pamphlet precedono l'apertura della discussione²² e tentano di influenzare i lavori istruttori di una commissione parlamentare che, pur appoggiando il progetto governativo, appare anch'essa piuttosto divisa al proprio interno²³. Il dibattito permette alle posizioni contrastanti di dispiegarsi ampiamente, anche se, dopo alcuni giorni di polemiche, l'aula si mostra sostanzialmente concorde nel votare un ordine del giorno che ribadisce che la questione deve essere considerata di competenza del governo, ma esige di essere risolta con molta maggiore ponderazione e sulla base di nuovi studi. La legge per la concessione della linea da Torino a Novara votata l'11 luglio 1852 approva così il progetto solo per i 59 chilometri del tracciato tra Novara e la Stura (su 93 totali). Il governo ha facoltà di prendere una decisione sull'ultima parte del tracciato tra la Stura e Torino, stazione inclusa, ma deve farlo appoggiandosi ai risultati di un'«inchiesta amministrativa» e dopo avere raccolto, sul tema, il parere del municipio di Torino²⁴. Quest'ultimo dettaglio è decisivo per l'ampio sostegno raccolto dall'emendamento e Cavour ne vede con lucidità le possibili conseguenze quando commenta che, dopo un simile pronunciamento, «pochi ministri [...] vorrebbero assumersi la responsabilità di una scelta [...] contraria al voto del municipio»²⁵.

La successiva nomina della commissione amministrativa d'inchiesta, presieduta dall'ex ministro dell'Interno Luigi Des Ambrois, rappresenta anche il momento di massima apertura del dibattito. All'inizio del proprio lavoro, la commissione stabilisce di ammettere per un breve periodo la raccolta di nuovi studi e progetti²⁶. Se fino a quel momento la polemica ha riguardato l'alternativa tra le due localizzazioni di porta d'Italia e di Valdocco, l'invito a presentare proposte ha come conseguenza immediata una moltiplicazione delle ipotesi. Due nuovi siti si aggiungono in particolare a quelli al centro della discussione pubblica: Vanchiglia (con le proposte di Alessandro Antonelli e altri per portare la stazione fino all'interno dell'omonima lottizzazione, di fronte ai Giardini reali)²⁷ e San Donato (con i progetti di Ignazio Michela per una stazione nell'omonimo borgo, sul prolungamento di via Dora Grossa, accompagnata da una traslazione più a ovest del tracciato della linea)²⁸. I progetti – entrambi presentati da gruppi di proprietari che si

²¹ Così pronosticava correttamente «L'Opinione», 3 giugno 1852.

²² La schedatura dei pamphlet pubblicati nel corso della polemica sulla stazione si trova in FILIPPO DE PIERI, *Réseaux de chemin de fer et espace urbain au XIX^e siècle: la question de l'emplacement de la gare de Porta Susa à Turin*, in «Revue d'Histoire des Chemins de Fer», XII (2000), 23, pp. 22-45, articolo cui si rinvia anche per una ricostruzione più completa della vicenda.

²³ *Atti del Parlamento Subalpino, Documenti*, 1852, pp. 768-773. Lo stesso accade all'interno del Consiglio speciale delle strade ferrate: AST, *Verballi del Consiglio speciale delle strade ferrate*, 1852, I sem., n. 273 (24 maggio 1852), art. 9, ff. 248v-256r.

²⁴ *Atti del Parlamento Subalpino, Camera dei Deputati*, 2-8 giugno 1852, pp. 919-1030.

²⁵ *Ibid.*, p. 1004. Nel corso della discussione in aula, Cavour tenta di far inserire nel testo un emendamento che escluda dal campo delle decisioni il sito di porta d'Italia.

²⁶ «Notificanza» a stampa della commissione d'inchiesta, 15 giugno 1852, in AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 31 A. Il termine fissato è di due settimane.

²⁷ Antonelli aveva presentato una proposta per una stazione in Vanchiglia già nel gennaio 1852 al comitato promotore, nella forma di un disegno che rielaborava una precedente proposta, certo anticipatrice, del febbraio 1848: *Piano [...] presentato al comitato pella ferrovia il Gennajo 1852 da Alessandro Antonelli*, litografia s.d. (gennaio o febbraio 1852), Torino, Museo Civico, *Fondo Alessandro Antonelli*; ASCT, *Tipi e disegni*, 44.1.20. Le nuove proposte di giugno, pur ispirate da Antonelli, erano redatte dagli ingegneri Bernardo Bernardi e Savino Realis: *Memoria del Comitato di Vanchiglia sulla stazione della ferrovia di Novara*, Torino: Tip. Economica Lampato, Barrieri e comp., 7 luglio 1852.

²⁸ IGNAZIO MICHELA, *Sulla posizione più conveniente dello scalo della strada ferrata tra Torino e Novara*, memoriale ms. indirizzato a Paleocapa, 4 febbraio 1852, AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 31 B. Incisioni del progetto Michela (maggio 1852) in ASCT, *Tipi e disegni*, 44.1.12 e all'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio, Roma, EM XXVI A 2051-2052.

erano venuti organizzando già prima del voto del parlamento e della nomina della commissione – sono molto elaborati e di notevole interesse anche se, paradossalmente, queste nuove proposte non mutano in modo sostanziale il quadro della discussione. Esse infatti raddoppiano, di fatto, l’alternativa iniziale tra una collocazione verso nord con soluzione di testa (porta d’Italia, Vanchiglia) o lungo il perimetro ovest della città con una soluzione di transito (Valdocco, San Donato). A questo occorre aggiungere che la moltiplicazione dei progetti si accompagna alla formulazione di diverse offerte economiche da parte dei proprietari, fenomeno che rende sempre più difficile una valutazione delle soluzioni sullo stretto piano dei costi.

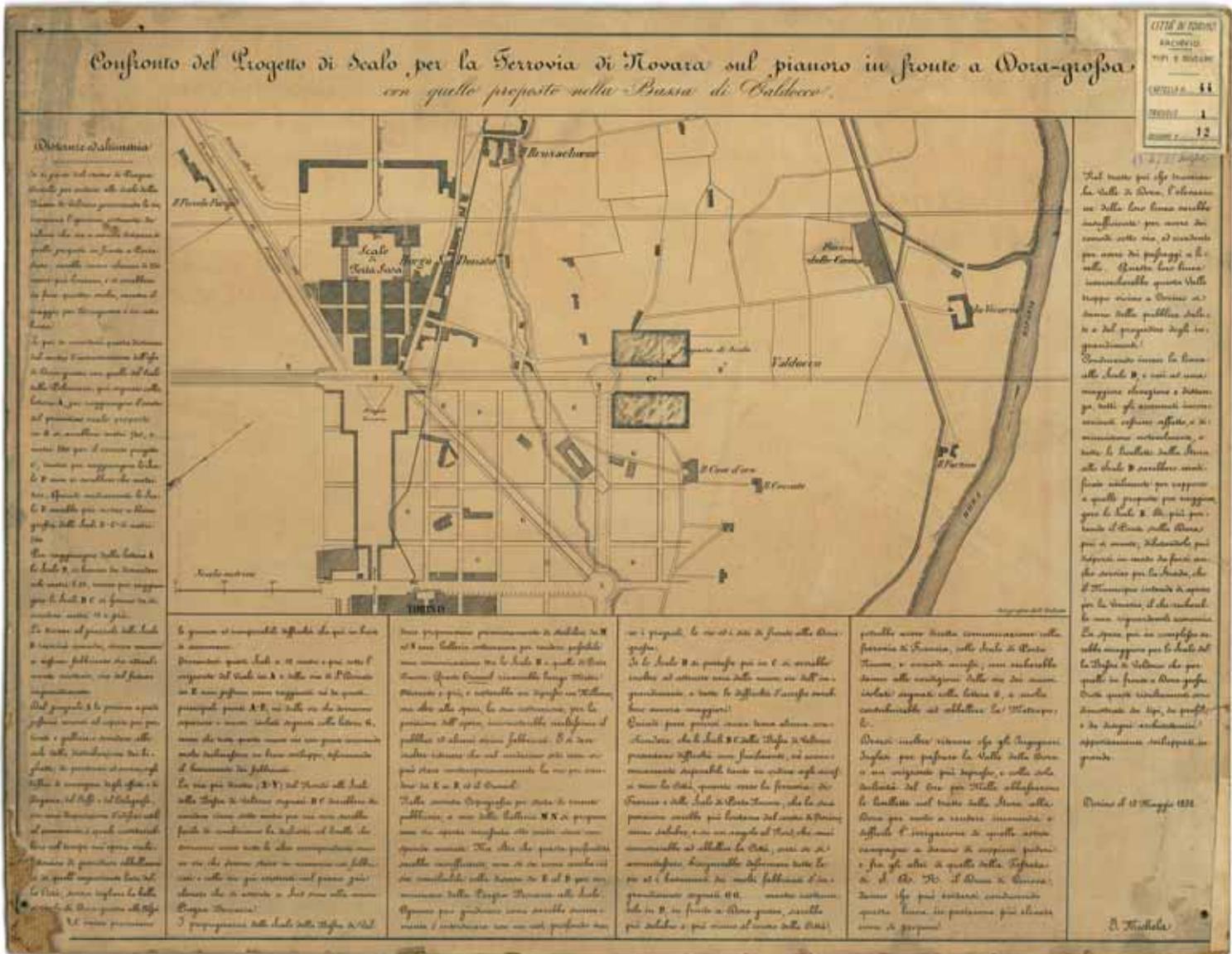
Si può scorgere un tentativo di manovra politica per uscire da questo dibattito e costruire un diverso principio di legittimazione delle scelte dietro il risultato (solo apparentemente sorprendente) delle consultazioni del luglio 1852, quando la commissione d’inchiesta raccoglie il parere di tre istituzioni (oltre al Comune, la Camera di commercio e il Consiglio provinciale di sanità) che tutte si pronunciano in favore di una soluzione che fino a quel momento non era stata sostanzialmente presa in considerazione. L’ipotesi consiste nel collocare l’edificio sui terreni della cittadella, realizzando un unico scalo centrale per tutte le linee della città, corredato di *docks*, uffici doganali, atelier di riparazione e altri servizi. Si tratta di una proposta che fonda una parte della propria capacità di raccogliere consensi sul fatto che un rapido smantellamento della cittadella avrebbe per il municipio di Torino un importante valore simbolico. In quei giorni, del resto, quella della dismissione della fortificazione appare una prospettiva ormai scontata, anche se le forme di questa dismissione risultano ancora largamente incerte. Di lì a poco, l’ipotesi si scontra però con il veto opposto dal ministero della Guerra, che pur confermando le proprie intenzioni di dismettere la struttura e promuovere la lottizzazione di una parte degli spalti non risulta disposto né a demolire la cinta magistrale né a cedere i terreni e gli edifici all’interno della cittadella. Qui, dichiara Alfonso Ferrero della Marmora nella lettera che chiude la questione, il ministero vuole concentrare «tutte le caserme per le truppe di fanteria, unitamente a tutti gli occorrenti accessori, come sito unico a ciò atto, tanto sotto il rapporto igienico, e di disciplina militare, quanto di spesa»²⁹. La decisione torna così al punto di partenza.

Nei mesi successivi, un’efficace azione di *lobbying* da parte dei proprietari di porta d’Italia complica ulteriormente il quadro. Il Consiglio comunale, la cui commissione aveva inizialmente mostrato di essere disponibile a dare qualche appoggio all’ipotesi governativa per il sito di Valdocco, anche se «soltanto [...] come una necessità per mancanza di meglio», rovescia questa scelta al momento del voto in favore del sito della cittadella, esprimendo invece una preferenza subordinata per il sito di porta d’Italia³⁰. Alcuni mesi più tardi (febbraio 1853), anche la commissione d’inchiesta conclude il proprio lavoro per pronunciarsi in favore della soluzione Woodhouse³¹. La convergenza dei due giudizi pone il governo, a essi formalmente vincolato ma non disposto ad accettare questa soluzione, in una situazione di forte disagio.

²⁹ Lamarmora a Paleocapa, 30 luglio 1852, AST, *Strade ferrate*, s. II, m. 31 B. Questo parere negativo è appoggiato da CARLO PROMIS, *Osservazioni analitiche circa la proposta inoltrata dalla Commissione Municipale, e dalla Camera di Commercio per collocare lo scalo della via ferrata di Novara nella Cittadella o nelle sue adiacenze*, *ibid.*, m. 31 A.

³⁰ CITTÀ DI TORINO, *Relazione della Commissione stata incaricata dal Consiglio Comunale di riferire intorno alla località da prescegliersi per lo scalo della ferrovia di Novara*, Torino: Botta, luglio 1852 (relatore Angelo Maffoni), in ASCT, *Collezione Simeom*, C 11946. *Ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 19 luglio 1852 (art. 2), 21 luglio 1852 (art. 2), 31 luglio 1852.

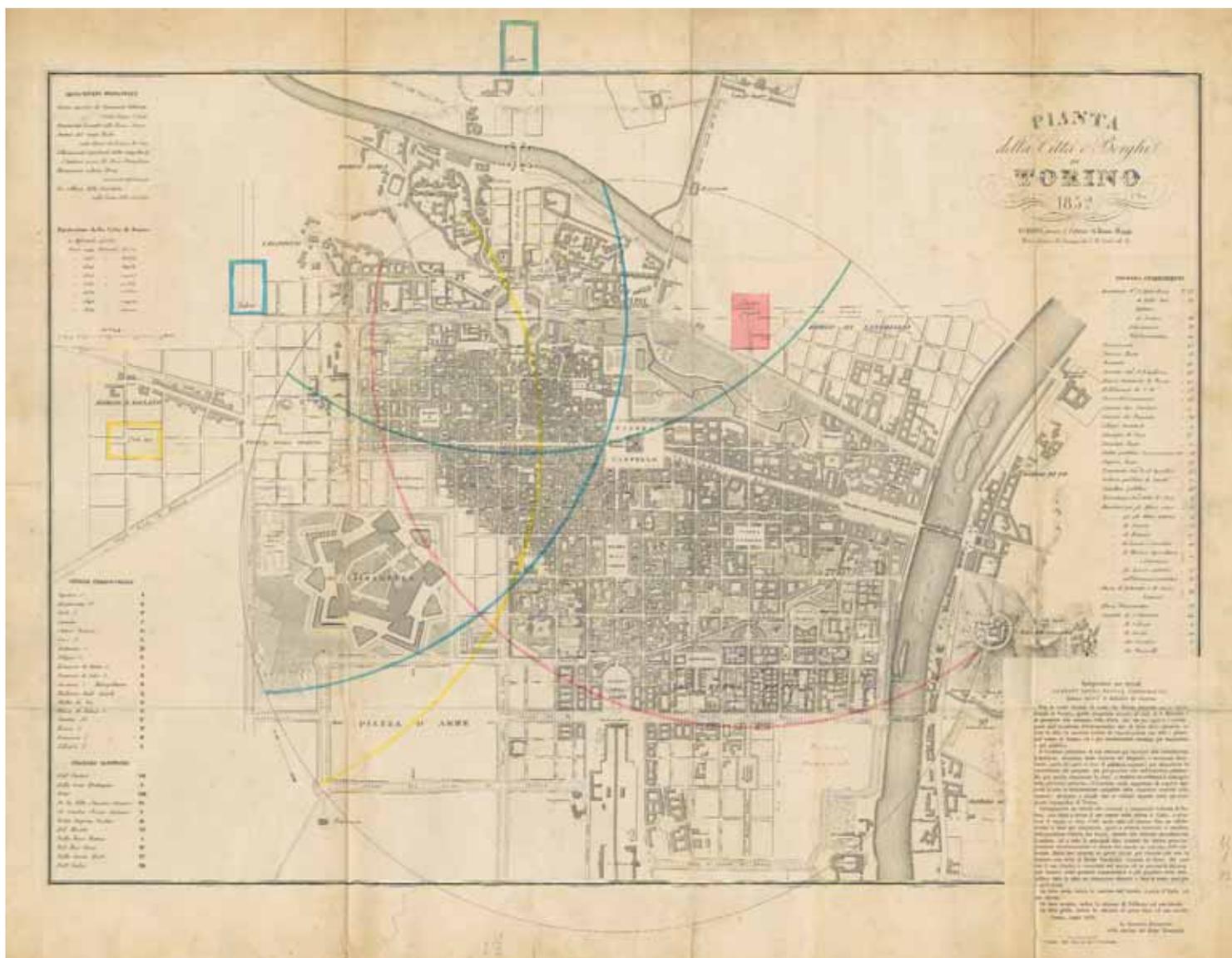
³¹ *Voto della Commissione d’inchiesta sulla scelta del sito più conveniente per il collocamento in Torino dello scalo della ferrovia di Novara*, Torino: Botta, 1853. Il relatore è Pietro Spurgazzi.



La via d'uscita passa attraverso un'ulteriore fase di lavoro diplomatico che tenta di fissare un punto di compromesso non lontano dalle ipotesi intorno al sito della cittadella già discusse l'anno precedente. In aprile, il governo assegna l'incarico di compiere nuovi studi a un ingegnere ferroviario, Giovanni Negretti, rimasto fino a quel momento fuori dalle polemiche e al tempo stesso legato al progetto della Torino-Novara in virtù della nomina, avvenuta in settembre, a «commissario governativo per la direzione e sorveglianza» del cantiere³². A Negretti viene esplicitamente richiesto di concentrarsi solo sulle soluzioni per una stazione di transito lungo il perimetro ovest, sulla base del presupposto che la commissione d'inchiesta non abbia approfondito abbastanza il problema in questo senso: «il Ministero dei Lavori Pubblici ha dovuto riconoscere l'evidente necessità [...] di avere degli studi che facessero conoscere, se, e qual prospettiva di buon successo, potesse avere la collocazione della stazione in un nuovo sito, che invece di favorire troppo esclusivamente i proprietari di Valdocco, fosse vantaggiosa al complesso di essi e di quelli di Porta Susa [...]; conciliasse il vantaggio di una più facile, breve e diretta comunicazione col centro della Città [...]; preparasse la più facile unione colla stazione di Porta Nuova [...]; e finalmente potesse anche giovare

Ignazio Michela, *Confronto del Progetto di Scalo per la Ferrovia di Novara sul pianoro in fronte a Dora-grossa con quello proposto nella Bassa di Valdocco*, Torino, 1852 (ASCT, *Tipi e disegni*, 44.1.12). La polemica tra i proprietari di terreni a San Donato e quelli di Valdocco era già emersa nel 1851 in merito al progetto di un ponte sulla Dora e si ripropone nel 1852 a proposito della stazione. Il progetto di Ignazio Michela per San Donato (qui posto a confronto con quello governativo per Valdocco) propone di far passare la ferrovia a maggiore distanza dalla città e di collocare la stazione sull'asse di via Dora Grossa, anche se a una quota inferiore.

³² Patenti di nomina del 12 settembre in AST, *Patenti Controllo Finanze*, 1852, reg. 146, p. 279.



Pianta della Città e Borghi di Torino, disegno con integrazioni a penna e acquerello di Bernardo Bernardi e Savino Realis, 1852 (ASCT, *Tipi e disegni*, 44.1.22). La vicinanza della stazione al centro della città è il principale argomento che il comitato di Vanchiglia può invocare a proprio vantaggio. Il disegno, elaborato nel giugno 1852 e affiancato da una memoria a stampa il 7 luglio, illustra questo punto con grande efficacia, tracciando una serie di cerchi di identico raggio a partire dalle quattro principali stazioni proposte: Vanchiglia, in rosso, porta d'Italia, in verde, Valdocco, in blu, e San Donato, in giallo.

a dar valore alla notevole estensione di terreno che dall'amministrazione militare erano restituiti alla R. Finanza intorno e sugli spalti stessi della Cittadella per poter essere messi in vendita»³³. Contemporaneamente, lo sviluppo delle trattative con il ministero della Guerra porta a un accordo, formalizzato con una legge del 19 maggio 1853, in base a cui l'amministrazione militare accetta di cedere al governo, per gli ampliamenti della città, una frazione della superficie degli spalti maggiore di quella ipotizzata in precedenza.

Negretti presenta la propria relazione pochi giorni dopo la promulgazione della legge: vi si discutono diverse ipotesi per la collocazione dello scalo, alcune delle quali prevedono il passaggio della linea in trincea, e si conclude che se si intende mantenere la linea in superficie la soluzione ottimale consiste nel collocare lo scalo nei pressi della cittadella, sui terreni già destinati alla costruzione dell'ospedale militare, in una posizione che consente il collegamento della stazione al centro della città attraverso un prolungamento di via Santa Teresa³⁴. La soluzione risulta sostanzialmente in linea con l'iniziale pronunciamento del Consiglio comunale, che aveva indicato la cittadella come prima scelta, e si impone come

³³ Paleocapa a Negretti, 16 aprile 1853, *ibid.*, *Strade ferrate*, s. II, m. 32.

³⁴ GIOVANNI NEGRETTI, *Relazione sulla scelta del sito più conveniente pel collocamento a Torino dello Scalo della Ferrovia di Novara*, 26 maggio 1853, *ibid.*, m. 31 B.

l'unica possibile in un contesto in cui il margine di manovra è ormai diventato molto stretto. Vittorio Emanuele II può approvare la collocazione della stazione con un decreto del 9 giugno 1853. Il relativo edificio, di modeste ambizioni architettoniche, viene costruito a partire dal 1855 e aperto al traffico viaggiatori nel 1856.

Le polemiche che si svolgono tra il 1852 e il 1853 intorno alla collocazione della stazione di Porta Susa sono interessanti soprattutto perché rendono esplicite diverse visioni su alcune scelte fondamentali che riguardano il processo di espansione della città e sul ruolo che la ferrovia potrebbe svolgere in questo processo. Il dibattito innescato dai proprietari porta in primo piano questioni di valore e di centralità: solleva il problema delle differenze che esistono tra i quartieri torinesi e sottolinea come le politiche pubbliche possano avere un ruolo nel confermare o nel riequilibrare queste differenze. Eppure, la polemica non porta necessariamente con sé un arricchimento dei contenuti della decisione. Al contrario, l'estrema polarizzazione dello scontro contribuisce a far sì che alcune delle scelte compiute passino quasi in assenza di una discussione sulle possibili alternative: è il caso della decisione di condurre la linea in superficie, o di tracciarla nelle immediate adiacenze del perimetro ovest della città. Solo qualche tempo dopo l'impostazione di questi progetti ferroviari comincia a far sentire le proprie conseguenze, talvolta meno positive di quanto alcuni proprietari hanno creduto, sulle forme della crescita urbana.

LA NUOVA STAZIONE E IL COMPLETAMENTO DELLA RETE. Se la Torino liberale degli anni quaranta-cinquanta dà prova di una grande passione nel dibattito sul tracciato delle linee ferroviarie, essa mostra un disinteresse tutto sommato sorprendente, e largamente in controtendenza rispetto a quanto accade in altre grandi città europee, per l'architettura delle stazioni ferroviarie. Non lo stesso si può dire per gli anni che seguono l'unificazione italiana. Non trascorrono che poche settimane dall'Unità quando Alessandro Mazzucchetti, ingegnere del genio civile, presenta al Consiglio superiore dei lavori pubblici il proprio progetto per la stazione di Porta Nuova, in sostituzione del fabbricato preesistente. Mazzucchetti dirige dal 1860 l'Ufficio architettonico delle strade ferrate e ha seguito, nel corso del decennio precedente, il progetto e la costruzione delle due più importanti stazioni della rete piemontese, Alessandria (1853-1856) e Genova Principe (1854-1860). Il suo progetto si confronta con la necessità di dare alla capitale del regno d'Italia una stazione all'altezza dei più noti esempi internazionali.

Mazzucchetti mantiene invariata, dunque a filo con corso Vittorio Emanuele, la collocazione della stazione. Il suo disegno si confronta con una piazza Carlo Felice il cui aspetto è cambiato con la realizzazione dei progetti di Carlo Promis per le facciate porticate, mentre al centro della piazza Jean-Pierre Barillet-Deschamps, autore di diversi giardini della Parigi haussmanniana, sta disegnando un nuovo *square*. La stazione è progettata secondo un impianto bilaterale (ovvero, con ingresso dai due fabbricati laterali posti su via Nizza e su via Sacchi) piuttosto diffuso in quegli anni per le stazioni di testa e per il quale un modello di riferimento è rappresentato dalla londinese King's Cross, progettata da Lewis Cubitt per la Great Northern Railway nel 1851-1852. I 48 metri di luce tra i due fabbricati laterali, sotto cui trovano posto sette binari, sono coperti da una volta a struttura metallica sorretta da venti centine incastrate a tutto sesto. Si tratta di una soluzione particolarmente interessante e che rivela il buon aggiornamento tecnologico dell'ingegnere piemontese. Il funzionamento della struttura è studiato su modelli al vero, adattando alle circostanze locali il riferimento rappresentato dalla



La stazione di Porta Nuova nel 1889 (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 9/10).

copertura del Palais de l'Industrie di Parigi (1855). La realizzazione degli elementi metallici è appaltata all'impresa Robertson di Sampierdarena. Le strutture interne in ghisa contrastano con l'architettura muraria degli edifici rivolti verso la città, la cui policromia è, in facciata, interamente affidata alla colorazione naturale delle pietre da taglio: granito della Balma bigio violaceo scuro, granito bianco di Montorfano, granito roseo di Baveno, arenaria di Viggù³⁵.

Il cantiere procede, soprattutto inizialmente, con lentezza, e deve registrare negli anni successivi cambiamenti come il trasferimento della capitale a Firenze (1864) e il passaggio della gestione della rete dallo stato alla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, per effetto delle disposizioni della legge «dei grandi gruppi» del 1865. Mazzucchetti segue da vicino il cantiere solo fino al 1864, quando lascia il genio civile, e il lavoro, terminato nel 1868, è diretto dopo questa data da Angelo Gilodi, che segue in prima persona il montaggio della copertura. Partecipa ai lavori anche l'architetto Carlo Ceppi, allievo di Promis, dal 1857 insegnante di architettura all'Accademia militare. L'entità del suo contributo è di difficile valutazione ma sembra da ricondurre in buona parte al suo lavoro la felice soluzione dell'arco monumentale di facciata, esercizio di combinazione tra elementi decorativi neogotici di gusto inglese e un impianto neorinascimentale che si presenta, per prendere a prestito le parole di Henry-Russell Hitchcock, come una «rather original sort of *Rundbogenstil*»³⁶.

³⁵ ALESSANDRO MAZZUCCHETTI, *Scalo ferroviario eretto in Torino su disegni dell'ing. Alessandro Mazzucchetti*, Torino: Crivelli, 1867.

³⁶ HENRY-RUSSELL HITCHCOCK, *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries*, Harmondsworth: Penguin,

Con l'unione della rete ferroviaria piemontese a quella lombarda attraverso il ponte sul Ticino a Boffalora (1859), il completamento della linea di congiunzione tra Porta Nuova e Porta Susa (1864), la costruzione dei *docks* e della dogana di fronte a Porta Susa, il disegno della rete ferroviaria torinese pensato negli anni precedenti all'Unità raggiunge, nel decennio postunitario, la sua piena funzionalità. L'apertura del tunnel del Fréjus (1871) porta sulla linea proveniente dalla Francia un traffico consistente, permettendo alla rete di acquistare, almeno fino all'apertura del Gottardo nel 1882, un ruolo importante anche nei flussi internazionali di scambio delle merci³⁷.

Il sistema è integrato, negli anni sessanta, da alcune linee secondarie di rilievo, tra cui spicca la Torino-Ceres, progettata nel 1862 dall'ingegner Gaetano Cappuccio, affidata in concessione nel 1865 alla Società canavesana per la strada ferrata da Torino a Ciriè. La linea è costruita a partire dal 1866 e inaugurata nel 1868 fino a Venaria (quando viene completata la stazione oltre Dora progettata da Giuseppe Bollati), poi fino a Caselle. Nel 1876 arriva a Lanzo e nel 1916 a Ceres³⁸. Completano il sistema dei trasporti su rotaia una serie di linee tranviarie extraurbane, esercitate da diverse società e con diversi tipi di tecnologie, la prima delle quali è la linea Torino-Rivoli, concessa nel 1870 al cavalier Giovanni Colli, seguita negli anni ottanta da una serie di altri servizi come le linee Torino-Castagneto-Brusasco (data in concessione nel 1880), Torino-Moncalieri-Poirino (1881), Torino-Carignano-Saluzzo (1881), Torino-Stupinigi-Vinovo (1881), Torino-Orbassano-Giaveno (1881), Torino-Leini-Volpiano (1882), Torino-Pianezza-Druento (1883), Torino-Settimo (1884), Torino-Venaria (1887)³⁹.

L'ABBASSAMENTO DEL PIANO DEL FERRO. Proprio la moltiplicazione delle tranvie extraurbane segnala l'avvio di un processo di espansione che, negli anni ottanta dell'Ottocento, comincia a rendere percepibili alcuni limiti del sistema ferroviario progettato per Torino tre decenni prima. La crescita della città entra sempre più frequentemente in conflitto con una ferrovia che deve essere attraversata a raso o superata con cavalcavia. Anche il funzionamento del servizio, messo sotto pressione dall'incremento del traffico, sembra richiedere una riorganizzazione che la carenza di spazio rende difficile. Se a Porta Nuova, come recita un documento municipale, «la stazione taglia in due la città di cui non prevede l'ampliamento», «a Porta Susa è la città che soffoca ogni movimento della stazione di cui non prevede l'importanza»⁴⁰.

Le due dimensioni della compatibilità con i piani di ampliamento (che sta particolarmente a cuore ai proprietari e agli uffici tecnici municipali) e di una possibile riorganizzazione dei flussi (cui prestano particolare attenzione alcuni ingegneri

1958, 4^a, 1977, p. 208; S. RONCO, *La stazione di Torino Porta Nuova* cit.; LUIGI MIRONE, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova*, in «Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», n.s., XVI (1962), 3, pp. 3-28; LUCIANO RE, *I cento anni della stazione di Porta Nuova*, in «Torino», 1968, fasc. 6; ANNA MARIA ZORGNO, *Una stazione per una capitale*, in «Piemonte Vivo», 1990, fasc. 3; EAD., *Alessandro Mazzuchetti. Materiali, tecniche, progetti*, Biella: Polgraf, 1990; EAD., *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi*, in *Strade ferrate in Piemonte* cit., pp. 143-164.

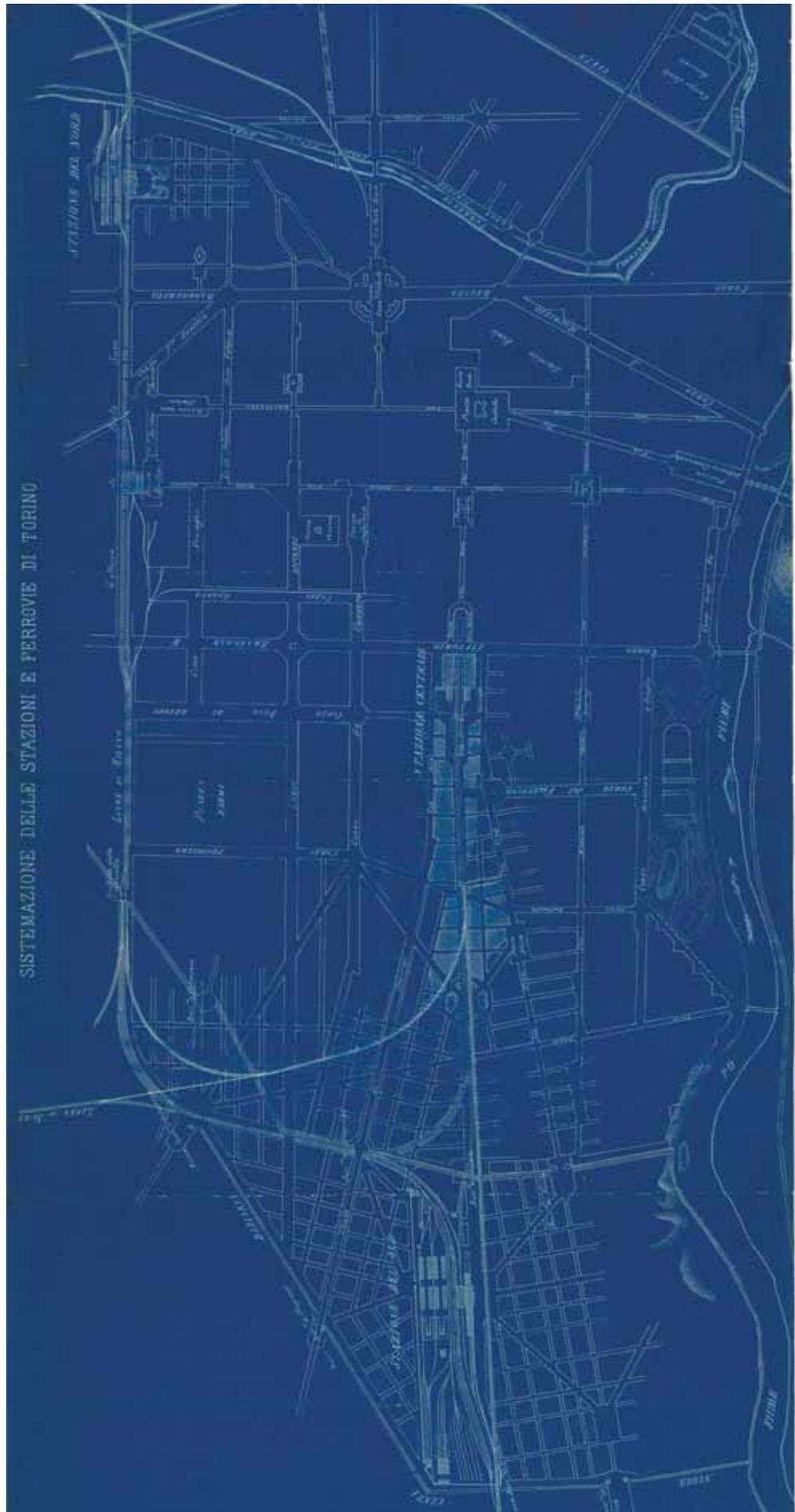
³⁷ GIULIO GUDERZO, *Per i cent'anni del Fréjus. Ferrovie e imprenditorialità nel Piemonte di Sebastiano Grandis*, in «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo», LXV(1971), pp. 5-51.

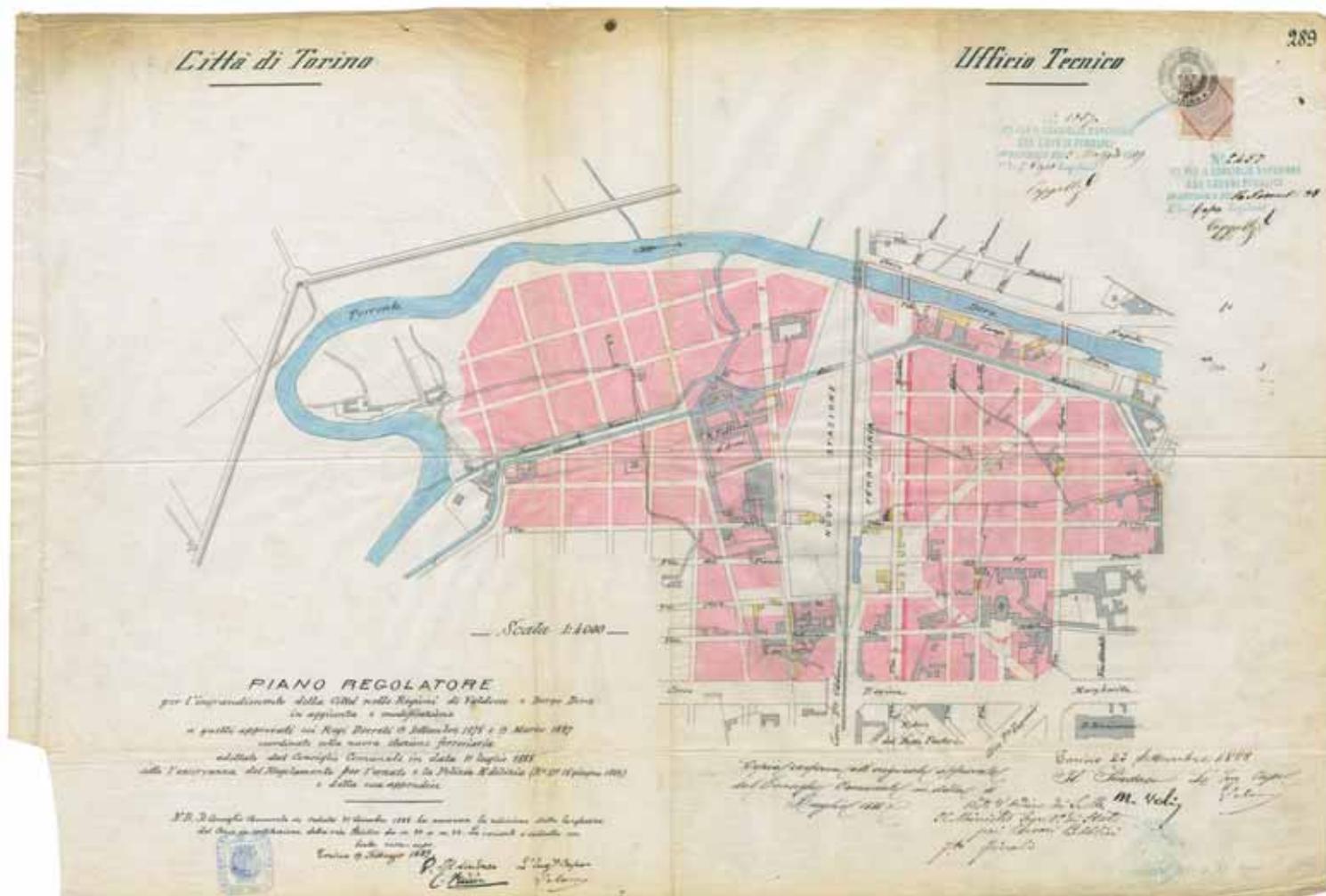
³⁸ CLARA BERTOLINI (a cura di), *La Canavesana e la Torino-Ceres: storia e realtà di due ferrovie in concessione*, Torino: Celid, 1986; CRISTINA BOIDO, CHIARA RONCHETTA, LUCA VIVANTI (a cura di), *Torino-Ceres e Canavesana: itinerari ferroviari piemontesi*, Torino: Celid, 1995.

³⁹ GIOVANNI MARIA LUPO, PAOLA TAGINI, *Le tranvie extraurbane di Torino. Appunti per lo sviluppo di una tesi di laurea in Storia dell'urbanistica*, in *Strade ferrate in Piemonte* cit., pp. 373-388; STEFANO MUSSO (a cura di), *Il trasporto pubblico a Torino nel secolo dell'industria: Atm, Satti, Gtt*, Torino: Rosenberg & Sellier, 2007.

⁴⁰ ASCT, *Atti del Municipio di Torino, 1887-1888*, relazione della commissione municipale sul riordinamento delle stazioni, luglio 1888 (relatore Daneo), p. 306.

Angelo Tonso, *Sistemazione delle stazioni e ferrovie di Torino*, 1887 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 394 bis, tav. 1). Il progetto propone, oltre alla riorganizzazione di Porta Nuova come stazione centrale, la costruzione di due stazioni dette del sud e del nord, quest'ultima a Valdocco.





ri ferroviari) si intrecciano costantemente nel dibattito sul rapporto tra città e ferrovia che comincia in questi anni e si protrae per quasi mezzo secolo. Questa discussione si lega a quelle sulle politiche per l'industrializzazione e più in generale sul ruolo di Torino nella geografia degli scambi dell'Italia settentrionale. Nell'ottobre 1887, una relazione al Consiglio comunale dell'assessore Camillo Riccio apre pubblicamente la fase della riflessione intorno a una possibile riorganizzazione della geografia delle stazioni. La relazione porta il Consiglio a votare, dopo un'articolata discussione, un pronunciamento (19 ottobre) in quattro punti il primo dei quali propone di «riordinare la stazione di Porta Nuova in modo da rendere possibile e conveniente il servizio senza vessazioni al commercio e trovando il modo di facilitare le comunicazioni tra il SE e il SO della città, sulla base del mantenimento della stazione stessa», mentre il secondo raccomanda il «sollecito impianto di una stazione di smistamento come condizione indispensabile allo efficace riordinamento suindicato»⁴¹.

L'interlocutore principale del Consiglio, e della commissione municipale che viene nominata sulla scia di questo dibattito, è la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, ovvero la società cui la legge sulle «convenzioni» del 1885 (che ha riformato la gestione della rete ferroviaria italiana ripensando i meccanismi introdotti dalla precedente legge del 1865 e dividendo la rete longitudinalmente, con la distinzione tra una rete «adriatica» e una rete «mediterranea») ha affidato la gestione anche del nodo torinese. In questo stesso periodo, la società Mediterra-

Piano Regolatore per l'ingrandimento della Città nelle Regioni di Valdocco e Borgo Dora in aggiunta e modificazione a quelli approvati coi Regi Decreti 19 settembre 1878 e 13 marzo 1887 coordinato colla nuova stazione ferroviaria sotto l'osservanza del Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia (R.o D.o 18 giugno 1862) e della sua appendice, Torino, 19 febbraio 1889 (ASCT, Serie 1K, Decreti Reali, 1885-1899, vol. 13, doc. 289). Appare evidenziato lo spazio riservato, all'interno del piano regolatore per Valdocco, al progetto di una nuova stazione ferroviaria per passeggeri e merci e a un piazzale d'accesso su cui convergono due strade diagonali. L'ipotesi è destinata a restare sulla carta.

⁴¹ *Ibid.*, pp. 46-47. La relazione di Riccio alla Giunta è del 6 ottobre 1887 e la successiva discussione del Consiglio comunale si svolge nelle sedute del 14, 17 e 19 ottobre 1887.

nea ha in campo progetti di riorganizzazione che risultano singolarmente convergenti con quelli auspicati dal Consiglio comunale. La società ottiene il 21 dicembre 1887 un decreto ministeriale di espropriazione per la realizzazione a Valdocco, in prossimità della stazione Succursale, di un grande scalo per viaggiatori e merci, e il 26 gennaio 1888 un decreto analogo per la realizzazione a sud della città («oltre la barriera di Nizza presso la Generala») di un nuovo scalo di Smistamento collegato con le linee per Milano e per Modane. Il progetto della stazione di Valdocco appare in quel momento, in prospettiva, il fulcro strategico per una riorganizzazione complessiva del nodo torinese, con la soppressione della stazione di Porta Susa e l'abbassamento in trincea di tutto il tratto Valdocco-Porta Nuova. Si tratta in realtà, per la Mediterranea, di una prospettiva lontana, come dimostra il fatto che i lavori a Valdocco, nonostante l'approvazione ministeriale, vengano previsti in tre fasi, di cui le prime due si limitano a un lieve potenziamento di Valdocco e Succursale come semplici scali merci. Il Consiglio comunale spinge però per la realizzazione dello scenario più ambizioso, pronunciandosi nel luglio 1888 in favore della costruzione a Valdocco di una nuova grande stazione del nord, della soppressione di Porta Susa e del futuro abbassamento della linea lungo il tratto Valdocco-Porta Nuova⁴². L'appoggio si traduce in una modifica del piano parziale di ingrandimento verso Valdocco (approvato con decreto reale 7 luglio 1889) che prevede tra l'altro «la formazione di un piazzale dinanzi alla stazione in correlazione ed ampliamento del piazzale già contemplato nel progetto della Società ferroviaria, l'allargamento della via Biella, la formazione di due grandi vie diagonali d'accesso alla nuova stazione»⁴³.

Di lì a poco, la Mediterranea avvia il cantiere dello scalo di Smistamento, opera essenziale per il miglioramento del servizio e che permette di decongestionare Porta Nuova di una parte delle sue funzioni per rendere più efficiente il servizio viaggiatori. Allo stesso scopo risponde negli stessi anni la realizzazione di un'opera avviata in precedenza dalla Società per le ferrovie dell'Alta Italia, ovvero le nuove Officine ferroviarie, progettate a partire dal 1881 su un lotto tra la ferrovia per Novara e il corso Principi d'Acaja (oggi via Pier Carlo Boggio) e costruite tra il 1884 e il 1895: un impianto che, per la sua dimensione, avrebbe svolto un ruolo di rilievo nel processo di industrializzazione torinese, in particolare nella caratterizzazione in senso produttivo del vicino borgo San Paolo⁴⁴.

Ma il nuovo scalo centrale di Valdocco, e con esso l'abbassamento della linea ferroviaria, restano nel repertorio delle buone intenzioni. Dieci anni dopo il decreto ministeriale del 1887, e dopo ripetute proroghe dei vincoli di espropriazione, il Comune prende atto del fatto che la realizzazione del progetto appare ormai improbabile, e si accontenta, in una conferenza con la società e il governo tenutasi nel 1897, di una serie di «opere di miglioramento» di secondo piano al servizio e alle stazioni: il testo della convenzione lascia peraltro «impregiudicato e sempre possibile per l'avvenire l'abbassamento della linea dal ponte sulla Dora verso la stazione di Porta Nuova qualora il Municipio ne prenda l'iniziativa»⁴⁵.

⁴² *Ibid.*, p. 290, deliberazione della Giunta, che approva la relazione della commissione sul riordinamento delle stazioni, pp. 302-316, con all. Nella seduta del Consiglio dell'11 luglio 1888 non mancano le opposizioni: per il consigliere Favale, «la questione si è fatta grossa e si aggiunse la soppressione della stazione di Porta Susa, il che recherà danni enormi agli abitanti vicini e sposterà una quantità considerevole di interessi [...] cosa si farebbe poi del Dock, il quale è parte considerevole del patrimonio municipale».

⁴³ *Ibid.*, 1897, p. 379.

⁴⁴ ALESSIO RAGAZZONI, *Le nuove Officine delle strade ferrate (rete Mediterranea) in Torino*, Torino: Camilla e Bertolero, 1895 (estratto da «L'ingegneria civile e le arti industriali», 1893-1894, voll. 19-20); GIOVANNI MARIA LUPO, LUISA SASSI, *Le Nuove Officine delle Strade Ferrate di Torino*, in *Strade ferrate in Piemonte* cit., pp. 73-92.

⁴⁵ Relazione del sindaco, Felice Rignon, alla Giunta; verbale della conferenza del 15 giugno 1897 in ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1897, pp. 378-384. La ragione dell'incontro è legata al fatto che i vincoli di espropriazione in Valdocco previsti dal decreto del 1887 scadono definitivamente il 30 giugno 1896. Si stabilisce che, abbandonato il progetto del grande Valdocco accarezzato dieci anni prima, «si riunirà invece la stazione di Valdocco con quella succursale, formandosi così una stazione sola di più che sufficiente ampiezza per gli attuali bisogni del commer-

Sarre Borioli, *Osservazioni per il riordinamento ferroviario di Torino*, 8 maggio 1906 (ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 394 bis, tav. 2). Il progetto, eseguito su una *Pianta di Torino* pubblicata da Paravia nello stesso anno, ipotizza la soppressione di Porta Nuova e Porta Susa e la realizzazione di due grandi stazioni per viaggiatori e merci a grande velocità, una alla Crocetta e una in corso Francia. Sono inoltre previsti un nuovo scalo di smistamento e cinque scali merci a piccola velocità.

PIANTA
DI TORINO

SCALA di 1:15.000

Il P. del quad. e nel corrispond. di libro e
i numeri fuori cornice rappresentano la distanza
di 100 metri.

ESPRESSIONI:
----- Strada
----- Fiume
----- Ferrovia
----- Canale
----- Boschi

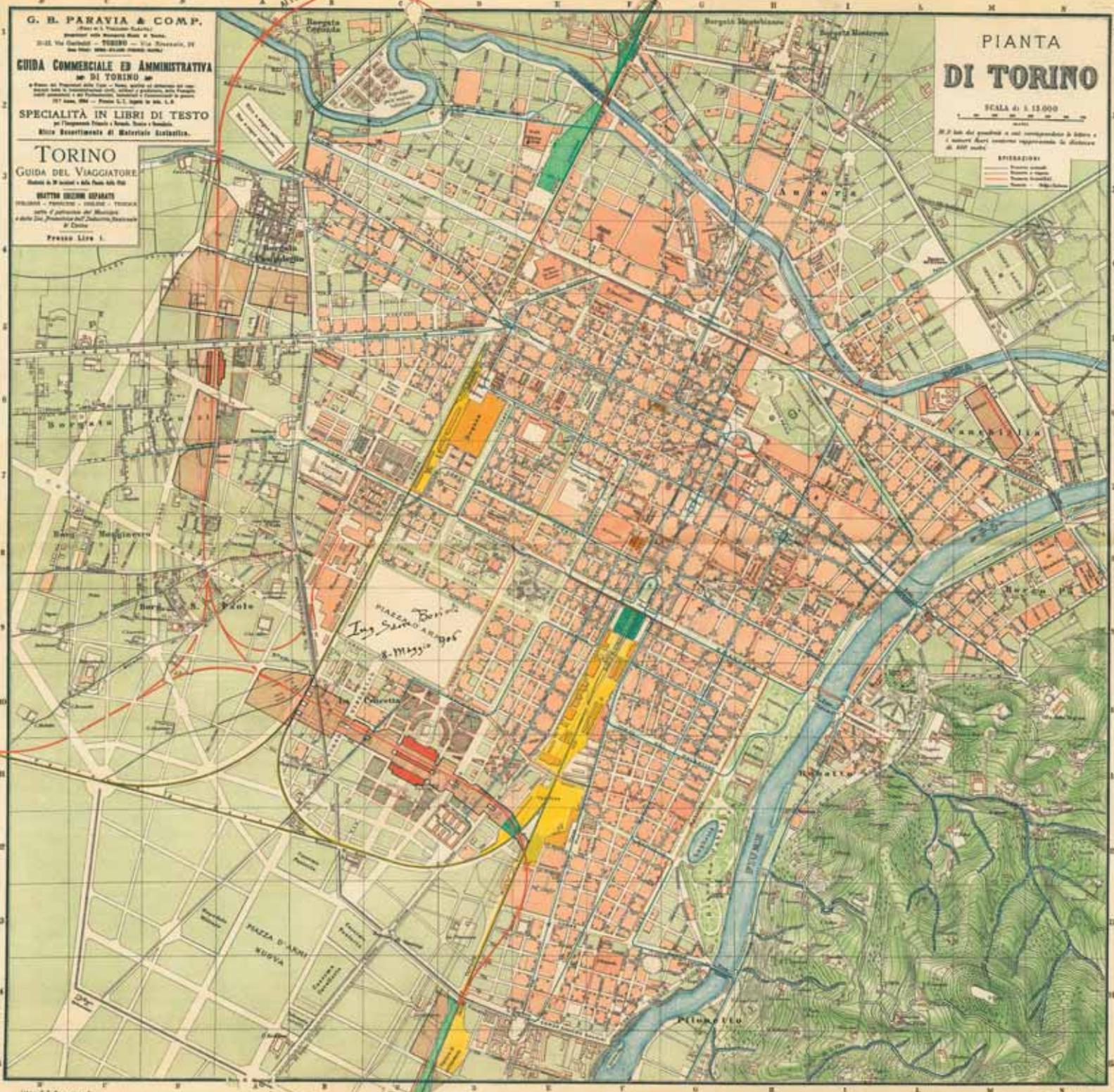
G. B. PARAVIA & COMP.
Piazz. S. Francesco Saverio
10121, Via Garibaldi - TORINO - Via Rivarolo, 57
Tel. 299 - 298 - 297 - 296 - 295 - 294 - 293 - 292 - 291 - 290 - 289 - 288 - 287 - 286 - 285 - 284 - 283 - 282 - 281 - 280 - 279 - 278 - 277 - 276 - 275 - 274 - 273 - 272 - 271 - 270 - 269 - 268 - 267 - 266 - 265 - 264 - 263 - 262 - 261 - 260 - 259 - 258 - 257 - 256 - 255 - 254 - 253 - 252 - 251 - 250 - 249 - 248 - 247 - 246 - 245 - 244 - 243 - 242 - 241 - 240 - 239 - 238 - 237 - 236 - 235 - 234 - 233 - 232 - 231 - 230 - 229 - 228 - 227 - 226 - 225 - 224 - 223 - 222 - 221 - 220 - 219 - 218 - 217 - 216 - 215 - 214 - 213 - 212 - 211 - 210 - 209 - 208 - 207 - 206 - 205 - 204 - 203 - 202 - 201 - 200 - 199 - 198 - 197 - 196 - 195 - 194 - 193 - 192 - 191 - 190 - 189 - 188 - 187 - 186 - 185 - 184 - 183 - 182 - 181 - 180 - 179 - 178 - 177 - 176 - 175 - 174 - 173 - 172 - 171 - 170 - 169 - 168 - 167 - 166 - 165 - 164 - 163 - 162 - 161 - 160 - 159 - 158 - 157 - 156 - 155 - 154 - 153 - 152 - 151 - 150 - 149 - 148 - 147 - 146 - 145 - 144 - 143 - 142 - 141 - 140 - 139 - 138 - 137 - 136 - 135 - 134 - 133 - 132 - 131 - 130 - 129 - 128 - 127 - 126 - 125 - 124 - 123 - 122 - 121 - 120 - 119 - 118 - 117 - 116 - 115 - 114 - 113 - 112 - 111 - 110 - 109 - 108 - 107 - 106 - 105 - 104 - 103 - 102 - 101 - 100 - 99 - 98 - 97 - 96 - 95 - 94 - 93 - 92 - 91 - 90 - 89 - 88 - 87 - 86 - 85 - 84 - 83 - 82 - 81 - 80 - 79 - 78 - 77 - 76 - 75 - 74 - 73 - 72 - 71 - 70 - 69 - 68 - 67 - 66 - 65 - 64 - 63 - 62 - 61 - 60 - 59 - 58 - 57 - 56 - 55 - 54 - 53 - 52 - 51 - 50 - 49 - 48 - 47 - 46 - 45 - 44 - 43 - 42 - 41 - 40 - 39 - 38 - 37 - 36 - 35 - 34 - 33 - 32 - 31 - 30 - 29 - 28 - 27 - 26 - 25 - 24 - 23 - 22 - 21 - 20 - 19 - 18 - 17 - 16 - 15 - 14 - 13 - 12 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1

GUIDA COMMERCIALE ED AMMINISTRATIVA
di TORINO

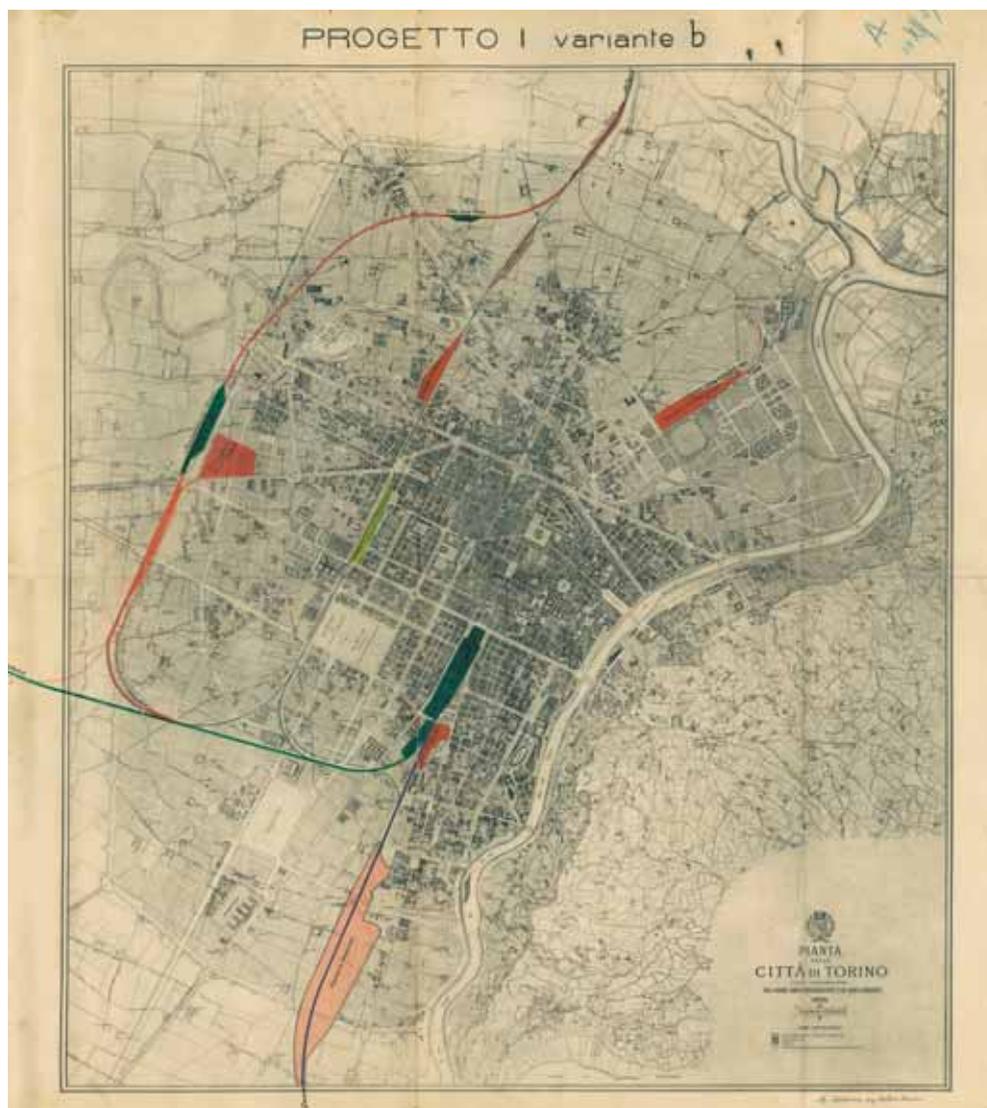
SPECIALITÀ IN LIBRI DI TESTO
di Francesco Paravia e Francesco Testa.

TORINO
GUIDA DEL VIAGGIATORE
di Francesco Paravia e Francesco Testa.

PREZZO Lire 1.



Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906. Progetto I variante b e Progetto III con linea esterna del Progetto variante b (ASCT, Affari Lavori pubblici, cart. 394 bis, tavv. 3 e 4). I due principali progetti di riassetto ferroviario in discussione nel corso del 1907 si distinguono principalmente per l'approccio nei confronti della stazione di Porta Susa, in un caso soppressa e sostituita dalla nuova stazione di corso Francia, nell'altro mantenuta ma a una diversa quota. Inizialmente orientato verso la soluzione A, il dibattito si volge in seguito verso la soluzione B, per poi svuotare anche quest'ultima di molti dei suoi contenuti più ambiziosi.

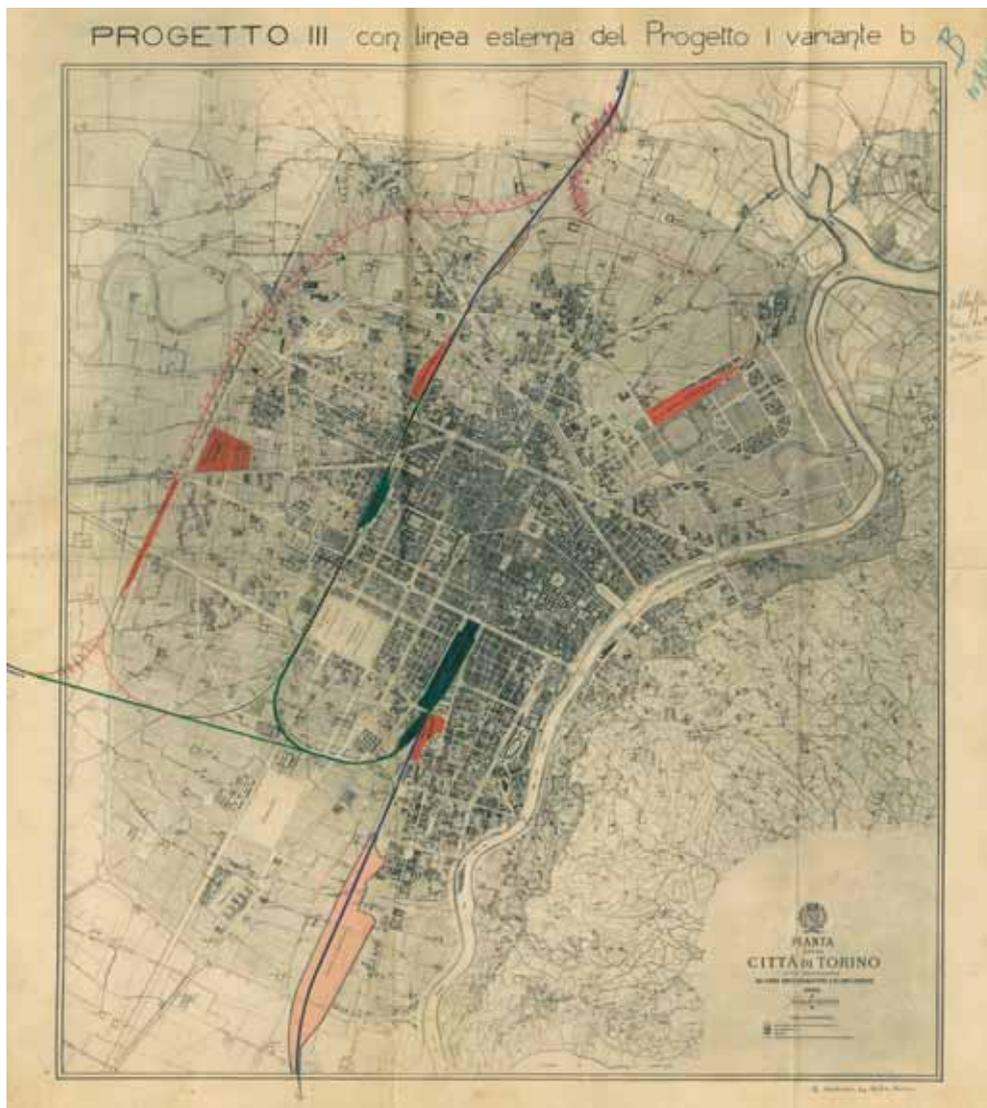


I progetti di riforma del sistema si moltiplicano negli anni successivi, nel tentativo di trovare una soluzione ai problemi rimasti irrisolti. Intenzionata a riprendere in mano la questione dell'abbassamento del piano del ferro, la Giunta incarica l'ingegner Michele Fenolio di condurre alcuni studi che vengono presentati nel 1901 nella forma di due progetti alternativi. I disegni seguono la falsariga dei progetti degli anni ottanta, riproponendo l'alternativa tra un abbassamento del piano del ferro fino a Valdocco, conservando dunque il traffico a Porta Susa per i soli viaggiatori (l'abbassamento della stazione esclude infatti il trasporto merci), o un abbassamento di portata più ridotta, non oltre corso Peschiera, in modo da conservare Porta Susa nella sua piena funzionalità⁴⁶. Sollecitato a compiere un ulteriore studio che affronti più energicamente la questione del «riordinamento del servizio ferroviario per la Città di Torino allo scopo di agevolare l'espansione della città e le diverse parti di essa», Fenolio consegna nel 1903 un progetto che tocca questa volta anche la stazione di Porta Nuova, ipotizzando un arretramento di circa 500 metri del fronte e un abbassamento generalizzato delle linee ferroviarie nella parte sud della città⁴⁷.

cio, e suscettibile di ulteriori ampliamenti in avvenire dal lato verso ponente e a sinistra della Dora, mentre si conserverebbe il servizio nella attuale stazione di Porta Susa» (p. 383).

⁴⁶ Fenolio al Sindaco, 29 marzo 1901, 5 marzo 1902, *ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 394 bis (1913).

⁴⁷ Fenolio al Sindaco, 12 ottobre 1903, *ibidem*. Relazione al sindaco da parte dell'Ufficio VIII della I Divisione (Servizi amministrativi dei Lavori pubblici), ottobre 1903, *ibid.*



Altri progetti di pari o maggiore ambizione si registrano nel 1903. L'ingegner Giuseppe Lanino, che siede, come Fenolio, nella commissione ferroviaria nominata dal Comune, propone un disegno basato sulla soppressione delle due stazioni di Porta Nuova e Porta Susa e sulla realizzazione di un unico grande scalo per merci e viaggiatori tra piazza Statuto e corso Peschiera, sull'asse di corso Vittorio Emanuele. Particolare attenzione ricevono le proposte pubblicate anonimamente da un «ferroviere» dietro cui si cela l'ingegner Luigi Lampugnani, direttore dell'esercizio del I compartimento delle strade ferrate del Mediterraneo. Sollecitato inizialmente dal Comune a fornire un parere sui progetti in corso di discussione, Lampugnani finisce per partecipare, «a titolo personale», allo sviluppo del dibattito, proponendo soluzioni che vengono molto apprezzate dalla commissione ferroviaria. Le proposte, quattro in tutto, hanno in comune alcune scelte di fondo: l'abbassamento generalizzato del piano del ferro delle tre linee torinesi, l'abbassamento di Porta Susa e la sua riduzione a scalo viaggiatori e «merci a grande velocità», lo spostamento dello scalo di Smistamento dall'altro lato della linea di Genova. Le principali alternative riguardano il tipo di trattamento riservato alla stazione di Porta Nuova, peraltro confermata nel ruolo di principale stazione della città: si va dall'integrale conservazione *in loco*, con e senza abbassamento dei binari, fino all'ipotesi di arretrare la stazione di circa 1200 metri per trasformarla, da stazione di testa, in stazione passante tramite un sistema di gallerie di collegamento⁴⁸.

⁴⁸ *Abbassamento del piano del ferro nella città di Torino. Studio di un ferroviere, ibidem.* Il testo è conservato sia

Il 27 gennaio 1904, dopo aver esaminato tutti i progetti qui ricordati, e nella prospettiva di un incontro col ministero dei Lavori pubblici, la commissione ferroviaria municipale riduce prima il proprio margine di scelta a due dei progetti di Lampugnani e raccomanda poi l'adozione del progetto «1 bis», che conserva Porta Nuova nella sua posizione storica e prevede l'abbassamento del piano del ferro sotto la tettoia. La scelta si giustifica con una valutazione dei benefici portati da una stazione di testa capace di penetrare fino al centro della città. A partire da questo momento, la questione della conservazione *in loco* della stazione di Porta Nuova torna ad essere uno dei punti fermi della discussione⁴⁹.

Il dibattito incrocia nel 1905 la riforma nazionale che, constatata la crisi del sistema delle convenzioni progettato nel 1885, procede alla piena nazionalizzazione della rete ferroviaria e affida le ferrovie a un unico ente autonomo legato al ministero dei Lavori pubblici, le Ferrovie dello Stato (FS)⁵⁰. Non per questo il progetto Lampugnani viene accantonato. In una riunione con il nuovo ente che si tiene a Roma il 24 aprile 1906, il direttore generale delle FS Riccardo Bianchi si mostra favorevole alle ipotesi del progetto «1 bis» e conferma l'impossibilità, anche per ragioni di costo, di procedere a una rilocalizzazione di Porta Nuova. Prende corpo invece l'ipotesi di uno spostamento verso ovest (di circa due chilometri) della linea per Milano, con la creazione, lungo il tracciato, di un nuovo grande scalo per viaggiatori e merci⁵¹. Nel 1907, la stessa ipotesi viene dettagliata in due progetti alternativi, A e B, il secondo dei quali, più conservativo, prevede il mantenimento della stazione di Porta Susa (abbassata) per il servizio viaggiatori e per le merci a grande velocità, destinando il nuovo ramo della linea al solo trasporto merci⁵².

Sono le soluzioni più ambiziose riassunte nel progetto A a essere inizialmente privilegiate dal Comune⁵³, ma nel 1910 (la deliberazione del Consiglio comunale è del 21 novembre) prevale un orientamento più prudente, che si avvicina inizialmente alle soluzioni del progetto B e finisce poi per escludere ogni trasformazione delle stazioni esistenti e ogni realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario traslato verso ovest, per concentrarsi solo sull'ammodernamento e l'abbassamento di quelle parti delle linee storiche comprese tra le due stazioni principali.

È questo il senso della convenzione sul riordino del nodo ferroviario che Comune e Ferrovie firmano il 9 giugno 1911. La convenzione individua un gruppo di opere che le ferrovie si impegnano a realizzare a proprie spese entro i successivi quattro anni e dettaglia una seconda lista di opere in merito alle quali l'amministrazione FS «ammette la possibilità d'esecuzione, senza però prendere fin d'ora un impegno formale»: queste, se portate a compimento, si tradurrebbero in una realizzazione integrale del progetto B del 1907. Le opere oggetto di esecuzione

nella versione dattiloscritta (novembre 1903) sia nella versione fatta stampare a spese del Comune (gennaio 1904). L'identificazione del ferroviere con Lampugnani è esplicita nella relazione della commissione, anche se l'identità del proponente non venne resa di pubblico dominio. Si veda tra l'altro Lampugnani a Secondo Frola, sindaco di Torino, 23 agosto 1903, *ibidem*.

⁴⁹ Relazione alla Giunta sul riordinamento del servizio ferroviario di Torino e sul parere della commissione ferroviaria, Ufficio VIII, 29 gennaio 1904; deliberazione della Giunta, 29 gennaio 1904, *ibidem*.

⁵⁰ Legge 137 del 22 aprile 1905.

⁵¹ Note prese dal signor Sindaco intorno all'ordinamento delle stazioni di Torino nel convegno del 24 aprile 1906 in Roma, in ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 394 bis (1913); *Promemoria circa [il] riordinamento ferroviario di Torino*, 2 maggio 1906, dattiloscritto, *ibidem*. Si riferisce a questa fase del dibattito la litografia intitolata *Sistemazione generale del servizio ferroviario di Torino. Progetto di grande massima*, conservata *ibid.*, *Tipi e disegni*, 44.1.6 e presumibilmente realizzata in occasione della relazione presentata dal sindaco Secondo Frola al Consiglio comunale il 29 ottobre 1906.

⁵² *Conferenza sul riordinamento delle stazioni, 10-12-1907. Verbali e progetti, ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 394 bis (1913). La conferenza si tiene a Torino, alla presenza del direttore delle FS Bianchi.

⁵³ Già il 13 giugno 1906, la Giunta si è espressa tendenzialmente in favore delle proposte delle FS per la creazione di una nuova stazione merci e viaggiatori all'incrocio tra corso Vittorio Emanuele e corso Francia, come «la soluzione più radicale e più efficace», mentre «la conservazione della stazione di Porta Susa per il solo servizio viaggiatori con binari in galleria ed in trincea non potrebbe che riuscire un espediente meschino e necessariamente dannoso alla soluzione grandiosa e definitiva che tutti desiderano». Estratto di verbale *ibid.*, *Affari Lavori pubblici*, cart. 285, fasc. 1 (1906).

immediata consistono nell'interramento di due ampi tratti della rete, nella costruzione di diversi cavalcavia a raso e in elevato e nella realizzazione di una linea di diramazione attestata su un nuovo scalo merci nella parte nord della città, lo scalo Vanchiglia, da tempo ipotizzato in diversi progetti⁵⁴.

I lavori previsti iniziano nel 1911 (data a cui risale anche una risistemazione complessiva della stazione di Porta Nuova, che comporta un arretramento dei binari di 55 metri)⁵⁵ e sono interrotti dal primo conflitto mondiale. La parte dei lavori eseguita prima della guerra riguarda essenzialmente l'abbassamento della Torino-Genova a partire dal cavalcaferrovia di corso Sommeiller e la realizzazione di quelli di corso Dante e corso Bramante. Dopo la guerra, e dopo un aggiornamento del progetto, i lavori riprendono a pieno ritmo solo nel 1923 per concludersi poco prima dell'esposizione del 1928⁵⁶. Vengono portati a compimento l'abbassamento di tratti della Torino-Milano, della Torino-Modane e del tronco di linea da Smistamento alle due linee ora citate, per un totale, includendo anche i lavori prebellici, di oltre 12 chilometri di linea in trincea. Del 1926 è anche la realizzazione dello scalo Vanchiglia e di due nuovi scali merci collocati lungo le linee di uscita verso sud e verso nord, la stazione Lingotto e la stazione Dora. Il costo complessivo delle opere è di circa 40 milioni di lire, 5 dei quali spesi dal Comune a titolo di concorso nella costruzione dei cavalcavia. Lo stesso Comune realizza, in buona parte a proprie spese e completandolo nel 1928, il sottopassaggio di corso Regina Margherita, per ovviare al mancato interrimento della parte di ferrovia tra Porta Susa e la Dora⁵⁷.

Progettata in età liberale e completata negli anni del fascismo, la risistemazione della rete ferroviaria è uno tra i più importanti cantieri pubblici completati a Torino nei primi decenni del Novecento. Studi e lavori vengono portati avanti in parallelo (ma non necessariamente in coordinamento) rispetto al piano regolatore del 1906-1908 e l'opera ha un'influenza significativa sulle forme di crescita della città, in particolare per quanto riguarda quelle aree di espansione verso sud che rappresentano uno dei centri di interesse delle politiche urbane del ventennio. Eppure, il progetto realizzato non rappresenta che una soluzione di portata molto contenuta rispetto alle ampie ipotesi che erano apparse condivise soprattutto nella fase di dibattito tra Comune, Stato e Ferrovie del primo decennio del secolo. Persa l'opportunità di realizzare quei progetti, soprattutto per la parte ovest della città, occorre attendere diversi decenni perché possa riprodursi una concomitanza di fattori che renda possibile un ripensamento più deciso del rapporto tra infrastruttura ferroviaria e sviluppo urbano.

⁵⁴ Lo schema di convenzione è esaminato dal Consiglio comunale il 22 marzo 1911, sulla base di una delibera di Giunta del 24 febbraio: *ibid.*, *Atti del Municipio di Torino*, 1911, pp. 390-395. I lavori che le Ferrovie, a questa data, si impegnano a realizzare entro quattro anni (contati a partire dal 1 gennaio 1911) sono: 1) abbassamento della linea di Milano dal bivio Vallino alla stazione di Porta Susa, quest'ultima esclusa; 2) abbassamento della linea di Modane e della linea di raccordo tra smistamento e il quadrivio Zappata; 3) costruzione di cavalcavia in luogo dei passaggi a livello lungo il lato ovest della città fino a corso Vittorio Emanuele compreso; 4) impianto «della linea e dello scalo merci di Vanchiglia con andamento altimetrico tale da non richiedere l'impianto di nuovi passaggi a livello e coi manufatti necessari per mantenere le strade e le vie ora aperte, la cui traccia sarà attraversata dalla nuova linea»; 5) costruzione di un cavalcavia sulla linea di Genova in corrispondenza della strada di circonvallazione e di due cavalcavia sulle linee di Genova e Milano «per la nuova strada di unione dei corsi Dante e Parigi, in sostituzione del passaggio della Pertusa» (p. 391).

⁵⁵ L. MIRONI, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 35.

⁵⁶ *L'inaugurazione dell'abbassato piano del ferro da Porta Nuova a Porta Susa*, in «Torino», VIII (1928), 1-2, pp. 53-54. La linea entra in funzione alla fine di gennaio 1928. I lavori di abbassamento sono diretti, nell'ultima fase, dall'ingegner Edilio Ehrenfreund, capo-compartimento delle Ferrovie dello Stato.

⁵⁷ Lo schema di convenzione tra il Comune e le FS per la costruzione del sottopassaggio di corso Regina Margherita viene approvato dal commissario prefettizio il 3 novembre 1926: documenti in ASCT, *Affari Lavori pubblici*, cart. 579, fasc. 11.

RICOSTRUZIONE E CRISI. Durante la guerra la ferrovia viene duramente colpita dalle bombe dell'aviazione alleata: una parte importante degli investimenti degli anni successivi al conflitto è dedicata al ripristino di elementi essenziali della rete. A differenza di quanto accade per altre città italiane il cui ruolo di nodi ferroviari a scala nazionale è particolarmente marcato, a Torino la ferrovia è solo in parte oggetto di attacchi specifici. Ma l'estensione delle distruzioni urbane fa sì che parti importanti dell'infrastruttura risultino coinvolte e lascia al periodo postbellico un'eredità difficile.

Nella prima fase delle incursioni, quelle compiute dall'aviazione inglese tra il giugno 1940 e l'agosto 1943, bombardamenti a tappeto colpiscono diversi edifici industriali collocati in prossimità delle linee ferroviarie, in particolare nell'area delle Officine ferroviarie dello stato e di quelle della Fiat, tra Crocetta e borgo San Paolo. Sono toccate tra l'altro le aree del Lingotto e della stazione Dora (come del resto buona parte degli stabilimenti industriali collocati lungo il fiume) e obiettivi prossimi a Porta Nuova, incluso il bivio Vallino, gravemente danneggiato nell'agosto 1943. Con lo sbarco degli alleati in Italia meridionale e il passaggio delle operazioni di guerra aerea sotto il controllo delle forze americane, gli attacchi si fanno più selettivi e focalizzati intorno a un piccolo numero di obiettivi considerati di importanza strategica. Tra questi vi sono lo stabilimento Riv di Torino in via Nizza, il Lingotto e lo scalo di Torino Smistamento, inserito nel novero degli snodi ferroviari del nord Italia da rendere il più possibile inefficaci. Di qui una ripetuta serie di bombardamenti sulla parte sud della città e sulla sua rete ferroviaria: Smistamento è colpito in quattro occasioni tra il 1944 e l'aprile 1945⁵⁸. Porta Nuova è colpita dai bombardamenti alleati a più riprese, in particolare da un *raid* dell'agosto 1943 che danneggia la biglietteria e una parte del fabbricato viaggiatori, ma è soprattutto l'economia di guerra a portare danni irreversibili all'assetto dell'edificio ottocentesco, in conseguenza dello smontaggio, avvenuto tra la fine del 1940 e l'inizio del 1941, della copertura progettata da Mazzucchetti allo scopo di recuperarne gli elementi in ferro.

Il grave danneggiamento di Porta Nuova e di parti importanti della rete sembra per breve tempo riaprire lo spazio per proposte di riassetto ambiziose, ben rappresentate, in ambito urbanistico, dalle proposte di piano perfezionate a più riprese, dopo il conflitto, da Giovanni Astengo, prima nel progetto di *Piano regionale piemontese* del gruppo ABRR (Astengo, Bianco, Renacco, Rizzotti) esposto a Milano nel 1945 e a Parigi nel 1947, poi nel progetto *Nord Sud* presentato da Astengo, Renacco e Rizzotti al concorso per il piano regolatore di Torino bandito dal Comune nel 1948⁵⁹. L'importanza assegnata a un corridoio infrastrutturale nord-sud, inteso come elemento su cui innestare tanto le nuove centralità quanto le unità «organiche» di nuova espansione della città fuori dai confini comunali, si risolve nella proposta di un «asse attrezzato» di scorrimento automobilistico veloce e di un totale riassetto delle stazioni ferroviarie. Il progetto del 1948, in particolare, ipotizza la soppressione delle stazioni di Porta Nuova e Porta Susa (sui terreni già occupati dalla prima si propone di collocare, in sotterranea, la stazione centrale delle ferrotramvie extraurbane e delle autolinee) e la creazione di una nuova stazione centrale di transito sull'area delle Officine ferroviarie e delle carceri Nuove, riprendendo un progetto del 1914 dell'ingegner Locchi (e le precedenti soluzioni di Lanino). L'interesse del progetto sta nella sua capacità di inter-

⁵⁸ Per le distruzioni alle linee ferroviarie torinesi e alle aree a esse adiacenti, si vedano in particolare le fotografie aeree e i rapporti interpretativi delle forze alleate pubblicati da PIER LUIGI BASSIGNANA, *Torino sotto le bombe nei rapporti inediti dell'aviazione alleata*, Torino: Edizioni del Capricorno, 2003, pp. 43-44, 62-68, 93-97, 132-148 e *passim*.

⁵⁹ Per il piano ABRR, si veda «Metron», III (1947), 14. Per i progetti presentati al concorso per il piano regolatore di Torino del 1948, si veda *Concorso per il piano generale di massima di Torino*, in «Urbanistica», XVIII (1949), 1.



pretare un carattere storico della rete ferroviaria torinese, quello della prevalente assialità nord-sud, per farne la spina dorsale di un'ipotetica città lineare destinata a crescere secondo direzioni precisamente individuate. La nuova Torino è «nella piana di Chivasso, anticipata dalla Falchera»⁶⁰.

La ricostruzione della stazione di Porta Nuova, portata a compimento tra il 1948 e il 1955, con qualche lavoro accessorio in occasione dell'esposizione di Italia '61, si svolge invece all'insegna di un compromesso tra modernizzazione e conservazione che lascia nuovamente da parte ogni ipotesi di rilocalizzazione. Il progetto tiene conto dei vincoli apposti dalla Soprintendenza sui prospetti dell'edificio e tratta le facciate come una pelle all'interno della quale condurre una completa riorganizzazione degli spazi di servizio⁶¹. Punto di partenza del progetto è un ulteriore arretramento verso sud dei binari, ora in numero di venti, e la rinuncia al ripristino della grande copertura metallica, sostituita da nove pensiline di 300 metri di lunghezza. Tre grandi ambienti, collegati da due gallerie parallele verso via Nizza e via Sacchi, scandiscono la sequenza degli spazi interni: dal lato di corso Vittorio Emanuele II, un atrio d'ingresso voltato da una botte che aderisce al grande arco di facciata; dal lato dei binari, una galleria trasversale di testa; al centro, il salone della biglietteria. Caratterizzato nel linguaggio da un dimesso monumentalismo che prolunga alcune esperienze dell'architettura pubblica degli

Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea dell'8 agosto 1943 sulla stazione di Porta Nuova (ASCT, *Upa* 3812/9E02-23).

⁶⁰ LUIGI MAZZA, *Trasformazioni del piano*, in ID., CARLO OLMO (a cura di), *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, Torino: Allemandi, 1991, p. 69; ALESSANDRO DE MAGISTRIS, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in *Storia di Torino*, IX, NICOLA TRANFAGLIA (a cura di), *Gli anni della Repubblica*, Torino: Einaudi, 1999, pp. 196-203.

⁶¹ Per i progetti alternativi presentati nel 1948 dagli ingegneri Andrea Quaglia e Benedetto Capobianchi: LUIGI BALLATORE, FAUSTO MASI, *Torino Porta Nuova. Storia delle ferrovie piemontesi*, Roma: Abete, 1988, pp. 167-171.

Il Presidente della Repubblica, Luigi Einaudi, parte dalla stazione di Porta Nuova per Roma, 1948 (ASCT, Archivio «Gazzetta del Popolo», sez. I, b. 1286 A/10).



anni trenta e reinterpreta le scansioni neorinascimentali degli impaginati di facciata, il rifacimento di Porta Nuova rappresenta l'episodio più emblematico della timida ricostruzione ferroviaria torinese degli anni quaranta-cinquanta⁶². La ridisegnata Porta Nuova diviene presto il simbolo del nuovo rapporto che si stabilisce tra la ferrovia e la città negli anni del *boom*: in quanto principale luogo di ingresso in città per le grandi masse di immigrati provenienti da diverse regioni d'Italia, la stazione rappresenta uno dei luoghi ricorrenti nell'immaginario e nell'iconografia della Torino del secondo dopoguerra⁶³.

Gli altri mutamenti intervenuti sulla rete ferroviaria torinese negli anni del *boom* rispecchiano un analogo *mix* tra conservazione di un assetto consolidato e modernizzazione lenta. L'impostazione della rete non conosce modifiche sostanziali: gli investimenti sull'infrastruttura restano limitati e l'età degli ambiziosi tentativi di riforma appare tramontata. Il piano regolatore generale elaborato per la città negli anni cinquanta e approvato nel 1959 (un piano che non dedica alle ferrovie che uno sguardo distratto, limitandosi a pochi accenni generici e di prospettiva) coglie quest'atmosfera quando sottolinea che «il problema ferroviario è [...] uno di quelli che deve essere studiato con visione realistica sia in seguito ai recenti importantissimi lavori eseguiti nel dopo guerra e sia per il tipo delle installazioni difficili a spostarsi»⁶⁴. Il più importante cantiere dei due decenni postbellici

⁶² TULLIO GALLINO, *La sistemazione del fabbricato viaggiatori della Stazione di Torino Porta Nuova*, in «Ingegneria ferroviaria», IX (1954), fasc. 3; S. RONCO, *La stazione di Torino Porta Nuova* cit.; L. MIRONE, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit.

⁶³ Si veda per esempio il noto documentario televisivo di Ugo Zatterin e Brando Giordani, *Meridionali a Torino* (1961), che si apre proprio con l'arrivo in stazione del «treno del Sole». La stazione è immancabilmente citata negli studi di quegli anni sull'immigrazione nell'area metropolitana torinese, a cominciare da GOFFREDO FOFI, *L'immigrazione meridionale a Torino*, Milano: Feltrinelli, 1964, o CELESTINO CANTERI, *Immigrati a Torino*, Milano: Edizioni Avanti!, 1964.

⁶⁴ GIORGIO RIGOTTI, *Relazione relativa alla parte pianeggiante (sinistra del Po)*, in *Lineamenti del piano regolatore generale della Città di Torino*, numero monografico di «Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», n.s., X (1956), 7, pp. 252-253. Si veda anche ID., *Studi in corso per il nuovo piano regolatore di Torino*, in «Urbanistica», XXIV (1955), 15-16, pp. 118-122. Per la contrapposizione Astengo-Rigotti e per il piano del 1959 si vedano PAOLO SCRIVANO, *The elusive polemics of theory and practice: Giovanni Astengo, Giorgio Rigotti and the post-war debate over the plan for Turin*, in «Planning Perspectives», 15 (2000), pp. 3-24 e i saggi di DANIELA ADORNI, *La città domandata: il dibattito sulle riviste di urbanistica*, pp. 239-294 e di EAD., PAOLO SODDU, *Una difficile ricostruzione: le vicende del nuovo Piano regolatore*, pp. 295-394 in FABIO LEVI, BRUNO MAIDA (a cura di), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Milano: Angeli, 2002.



Emigranti in arrivo alla stazione di Porta Nuova, 1961 (ASCT, Archivio «Gazzetta del Popolo», sez. I, b. 1606 A/10).

riguarda così l'aggiornamento tecnologico delle principali linee convergenti sulla città, con l'elettrificazione della Torino-Milano, della Torino-Modane e della Torino-Genova, che all'inizio degli anni sessanta sono quasi integralmente esercitate a corrente continua⁶⁵.

Del resto, i principali interventi sulle infrastrutture di trasporto nella Torino del secondo dopoguerra non sono legati alle ferrovie ma alle politiche di sostegno al trasporto privato (raddoppio dell'autostrada Torino-Milano, costruzione della Torino-Savona, della Torino-Ivrea e della Torino-Piacenza: un'epoca simbolicamente chiusa, alla metà degli anni settanta, dal completamento della tangenziale torinese) mentre le più ambiziose ipotesi per il riassetto del trasporto collettivo sono legate soprattutto ai progetti per la costruzione di una metropolitana il cui tracciato, definito tra l'inizio degli anni sessanta e la prima metà degli anni settanta, giunge per alcune parti fino alla fase esecutiva, per essere poi abbandonato⁶⁶.

Negli anni sessanta la percezione di un forte invecchiamento della rete ferroviaria appare ormai diffusa. Nel 1962, in un convegno sui trasporti organizzato dalla Provincia di Torino, si possono leggere diagnosi pessimistiche come quella secondo cui «l'attrezzatura ferroviaria piemontese è gravata da un handicap di primogenitura, che di per sé determina ora la necessità di ammodernamenti particolarmente sostanziali»⁶⁷. Un secolo dopo l'Unità nazionale, e all'indomani delle cele-

⁶⁵ All'indomani della guerra, la Torino-Milano è esercitata con trazione a vapore, la Torino-Modane e la Torino-Genova con il sistema a corrente alternata trifase che ha caratterizzato nei decenni precedenti lo sviluppo di una parte importante della rete italiana. L'elettrificazione a corrente continua della Torino-Milano viene compiuta nel 1961. Nel 1962, sui 1930 chilometri della rete del compartimento FS di Torino (sostanzialmente coincidente con la rete regionale), 562 sono elettrificati a corrente continua, 462 a corrente trifase, mentre i restanti 917 non sono elettrificati. Si veda GIUSEPPE VIGLINO, *I trasporti ferroviari e lo sviluppo del Piemonte*, in PROVINCIA DI TORINO, ASSESSORATO AI TRASPORTI, *I trasporti pubblici nel quadro dell'evoluzione economica di Torino e del Piemonte*, Torino: Arti grafiche Castello, 1963, pp. 45-48, atti del convegno, 30 settembre-1° ottobre 1962.

⁶⁶ MASSIMO MORAGLIO, *Amministrazioni locali e infrastrutture a Torino: 1945-1967*, in F. LEVI, B. MAIDA, *La città e lo sviluppo* cit., pp. 395-433; M. MORAGLIO, *Per una storia del sistema tangenziale di Torino*, in «Storia urbana», 2006, fasc. 110, pp. 25-45; ALESSANDRO DE MAGISTRIS, *Appunti sulla metropolitana di Torino (1959-1975)*, in L. MAZZA, C. OLMO, *Architettura e urbanistica a Torino* cit., pp. 254-260; A. DE MAGISTRIS, *L'urbanistica della grande trasformazione* cit.

⁶⁷ PROVINCIA DI TORINO, ASSESSORATO AI TRASPORTI, *I trasporti pubblici nel quadro dell'evoluzione economica di Torino e del Piemonte* cit. Il giudizio è pronunciato dallo stesso direttore compartimentale FS di Torino, FRANCO

brazioni torinesi per il centenario, il tradizionale elogio delle ferrovie piemontesi come simboli di modernizzazione e di unificazione culturale lascia il posto a un rovesciamento simbolico che passa attraverso immagini di arretratezza come quella del vizio d'origine di cui la rete porterebbe il segno.

Una simile convinzione è rafforzata dal crescere della consapevolezza che Torino è ormai un agglomerato urbano esteso molto oltre i confini comunali. La letteratura sulle aree metropolitane che si sviluppa in quegli anni sottolinea come, a Torino, la popolazione e le attività industriali mostrino una spiccata tendenza a trasferirsi più nelle parti periferiche che in quelle centrali dell'agglomerazione⁶⁸. Le ricerche sulle dinamiche dell'area torinese avviate dall'Istituto di ricerche economico-sociali (Ires) permettono di precisare i legami di interdipendenza e i flussi di movimento (nelle due direzioni) che attraversano il sistema metropolitano, flussi in cui le ferrovie svolgono un ruolo non sempre di primo piano⁶⁹.

Gli studi più approfonditi che in questo periodo ripercorrono lo sviluppo storico delle ferrovie torinesi non mancano di concettualizzare questa crisi del ruolo metropolitano della ferrovia e di interrogarne le ragioni. Proprio il completamento dei lavori alla stazione di Porta Nuova fornisce una prima occasione di revisione: nel 1954, nei fascicoli degli «Studi geografici su Torino e il Piemonte», Silvio Ronco pubblica un saggio sulla stazione che è in realtà un lungo saggio sulla rete e legge la stazione centrale come un nodo a partire dal quale diventano visibili molti dei fattori storico-geografici e delle scelte che ne hanno condizionato lo sviluppo. Ronco imposta un confronto tra la favorevole situazione geografica di Milano, «città radiale per eccellenza», e quella sfavorevole di Torino, città dove la presenza di «ostacoli naturali in tutte le direzioni meno che a Nord-Ovest e Sud-Est» e la collocazione di Porta Nuova come stazione di testa sono all'origine del fatto che «tutto il traffico [...] si è dovuto necessariamente incanalare in due soli accessi», che appaiono ormai sovraccarichi⁷⁰.

Dieci anni più tardi, nel suo studio sulla storia e le prospettive dello sviluppo industriale di Torino, *Turin ville industriali* (1964), il geografo francese Pierre Gabert concentra la sua attenzione non solo sulla disponibilità di materie prime e di energia idraulica ed elettrica (secondo una linea interpretativa da tempo consolidata)⁷¹ ma anche sulla questione dei trasporti, in particolare ferroviari. Il suo

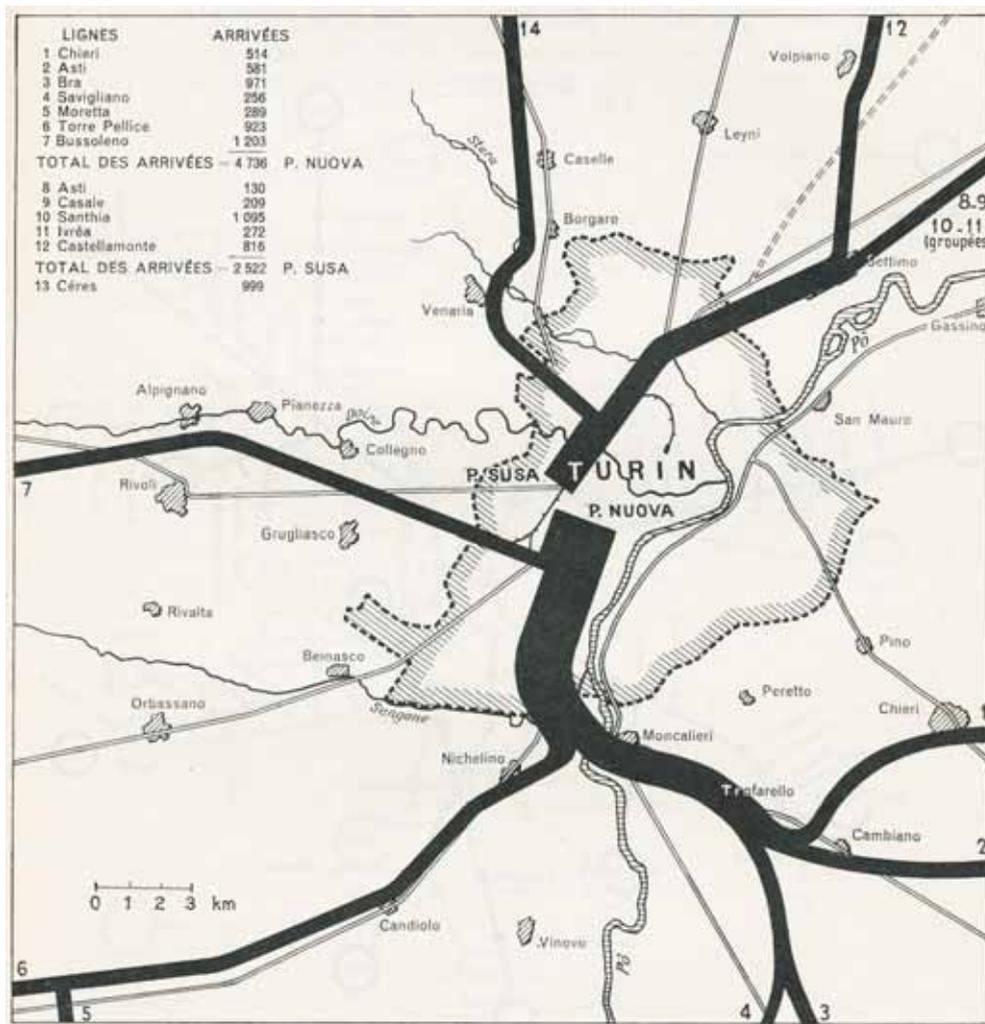
MOLINENGO, nella sua relazione, p. 24. Si vedano anche le relazioni dell'ex direttore compartimentale, ingegner GIUSEPPE VIGLIANO, *I trasporti ferroviari e lo sviluppo del Piemonte*, pp. 45-72, e di VITTORIO ZIGNOLI, *Previsioni sullo sviluppo economico ed industriale della Provincia di Torino nel Piemonte e nell'Europa*, pp. 27-44, 239-266. Quest'ultimo intervento contiene passaggi particolarmente critici su una «situazione che non esito a definire, nel tempo dei razzi, disastrosa» (p. 262).

⁶⁸ ALBERTO AQUARONE, *Grandi città e aree metropolitane in Italia. Problemi amministrativi e prospettive di riforma*, Bologna: Zanichelli, 1961, in particolare il capitolo VII, *Torino*, pp. 219-244; SALVATORE CAFIERO, ALESSANDRO BUSCA, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Roma: Giuffrè-Svimez, 1970; ROBERTO MAINARDI (a cura di), *Le grandi città italiane. Saggi geografici ed urbanistici*, Milano: Angeli, 1971; LUCIO GAMBÌ, *Da città ad area metropolitana*, in *Storia d'Italia*, vol. V, *I documenti*, t. I, Torino: Einaudi, 1973, pp. 365-424; PAOLO CAPUZZO (a cura di), *Da città ad area metropolitana*, Bologna: Patron, 2000.

⁶⁹ *Settimo Torinese*, Torino: Istituto Ricerche Economico-Sociali Aldo Valente, s.d. [1959]; *Rivoli*, a cura di Giampiero Vigliano, *ibidem*. Queste ricerche si legano al tentativo di promuovere nel contesto torinese un piano intercomunale, documento che, adottato nel 1964, rimane però inapplicato. Anch'esso peraltro dedica alla ferrovia scarsa attenzione, concentrandosi soprattutto sulle infrastrutture per il trasporto automobilistico: ALBERTO RUSSO-FRATTASI, *Le comunicazioni di Torino nel Piano Intercomunale*, in «Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», n.s., XVI (1962), 9, pp. 293-297. Si vedano anche GIANCARLO DE CARLO (a cura di), *La pianificazione territoriale urbanistica nell'area torinese*, Padova: Marsilio, 1964; ALEX FUBINI, ALESSANDRO DE MAGISTRIS, ELISABETTA SERRA, *Rileggere il piano intercomunale torinese*, in ATTILIA PEANO (a cura di), *Insegnamento, ricerca e pratica in urbanistica. Scritti in onore di Giampiero Vigliano*, Torino: Cortina, 1993, pp. 257-299; A. DE MAGISTRIS, *L'urbanistica della grande trasformazione cit.*, pp. 220-225. Il piano fu presentato e discusso, con toni piuttosto critici, sul numero 50-51 di «Urbanistica», 1967.

⁷⁰ S. RONCO, *La stazione di Torino Porta Nuova cit.*, pp. 78 e 80.

⁷¹ PIERO GRIBAUDI, *Sui fattori geografici dello sviluppo industriale di Torino* (discorso inaugurale dell'anno accademico 1932-1933 del R. Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali), in «Torino», XIII (1933), fasc. 4; poi in ID., *Scritti di varia geografia*, Torino, Giappichelli, 1955, pp. 271-304. Può essere interessante osservare come Gribaudi, che dedica ampio spazio alla costruzione del canale della Ceronda e poi alla diffusione dell'energia elettrica, sfiori la questione ferroviaria solo in un punto e solo in relazione alla questione della forza motrice: «Dopo il 1853, ultimata la linea ferroviaria Torino-Genova, le industrie torinesi possono avere a un relativo buon



FIAT. Provenance des ouvriers utilisant le train, in Pierre Gabert, *Turin ville industrielle. Etude de géographie économique et humaine*, Paris: Puf, 1964 (ASCT, Collezione XIV, A 188, p. 283).

giudizio sulla situazione torinese riprende i fili di alcune analisi precedenti e al tempo stesso mette in evidenza l'ormai raggiunta crisi del sistema. Nella lettura di Gabert, la rete torinese sconta il fatto di essere stata progettata per le esigenze politiche e commerciali di una città capitale, non per quelle della futura *ville industrielle*. La crescita della città intorno alla rete ottocentesca ha fatto il resto, rendendo ogni integrazione o modifica del sistema costosa e difficile. La quantità di raccordi ferroviari lungo le principali linee torinesi appare a Gabert «piuttosto debole» e sembra confermare per le industrie una geografia localizzativa in cui prevalgono l'influenza sul lungo periodo della rete dei canali o la precoce libertà di insediamento concessa dal trasporto automobilistico. Gabert è molto critico sul «problema delle relazioni tra Torino e la sua regione» per quanto riguarda il trasporto passeggeri e si spinge fino a parlare di un «vero scandalo dei trasporti ferroviari, soprattutto sulle linee secondarie», ma più incisivo ancora è il suo giudizio sul trasporto merci, impostato sul paradosso per cui «gli scali merci sono situati troppo vicino al centro della città, mentre le industrie se ne allontanano sempre più», per ricorrere a forme di trasporto miste, in parte su gomma e in parte su rotaia. Tra le descrizioni più vivide del volume vi sono proprio quelle che riguardano il continuo e apparentemente disordinato spostamento di persone e cose dentro la città: sia il movimento quotidiano degli operai Fiat che raggiungono, spesso da molto lontano, i loro luoghi di lavoro, sia i «frequenti ingorghi provocati dai mezzi pesanti che assicurano il trasporto tra gli stabilimenti e che attra-

prezzo il carbone necessario per integrare con motori a vapore quell'energia idraulica, che era stata preziosa all'inizio della grande industria, ma che ormai più non bastava» (p. 293).

versano la città da nord a sud». Per tutti questi spostamenti la ferrovia, più che un supporto, risulta spesso un ostacolo: «alcuni incroci (come quello di piazza Statuto) [...] diventano [...] vere strozzature per la circolazione»⁷².

FERROVIA COME PATRIMONIO, FERROVIA COME OCCASIONE. Uno dei problemi segnalati da Gabert comincia qualche anno più tardi a trovare una parziale soluzione con quello che può essere considerato il primo intervento di sostanziale riassetto della rete ferroviaria torinese compiuto nel secondo dopoguerra: la realizzazione di un nuovo scalo merci, molto più ampio dei precedenti e situato a Orbassano, subito fuori i confini comunali. Discusso per tutti gli anni sessanta, il progetto per lo scalo viene approvato dal ministero dei Trasporti nel 1970 e realizzato a partire dall'anno successivo, con lavori che si prolungano per oltre un decennio e si concludono, per i diversi lotti, tra il 1981 e il 1988. La collocazione dello scalo merci è strettamente legata alla realizzazione della tangenziale, con cui è in diretta comunicazione, e alla prospettiva di realizzazione del traforo autostradale del Fréjus (aperto nel 1980) e del raddoppio della Torino-Modane (1967-1984). Lo scalo si collega alla rete ferroviaria esistente attraverso due altri raccordi, uno verso la Torino-Modane (il bivio Pronda) e uno verso lo scalo merci di borgo San Paolo. È baricentrico rispetto ai due vicini stabilimenti Fiat di Mirafiori e di Rivalta (quest'ultimo aperto nel 1966), con cui vengono realizzati raccordi ferroviari⁷³. Fin dall'inizio, il progetto è pensato nella prospettiva di costituire, nella parte sudoccidentale dell'area metropolitana torinese, un polo intermodale: una prospettiva che si concretizza di lì a poco con l'approvazione del progetto per la realizzazione, in un'area prossima allo scalo di Orbassano, del nuovo interporto torinese (Sito), realizzato a partire dagli anni ottanta, cui si affianca in seguito il nuovo Centro agroalimentare all'ingrosso (Caat). Tra gli anni settanta e i primi anni ottanta la discussione sugli assetti del sistema ferroviario torinese conosce un'evoluzione dovuta alla convergenza di diversi fattori: una politica di investimenti a scala nazionale sulle linee di interesse primario che, dopo la legge 377 del 1974, si concretizza nel *Piano poliennale di sviluppo* presentato dalle FS e discusso a partire dal 1976⁷⁴; il ruolo assunto da un attore di primo piano del panorama istituzionale come la Regione Piemonte, dopo la sua creazione nel 1970; infine, una politica locale che si propone di risarcire alcuni degli squilibri territoriali portati dagli anni della crescita vertiginosa del dopoguerra⁷⁵. Se in Comune le giunte «rosse» insediatesi tra il 1975 e il 1985 promuovono una revisione delle politiche di trasporto pubblico, con il definitivo accantonamento dei progetti di metropolitana a favore di una rete di «metropolitana leggera» di superficie⁷⁶, il *Piano regionale dei trasporti* approvato nel 1979 fa propri slogan come «il treno sotto casa» e assegna grande importanza a un recupero diffuso della mobilità su ferro, anche in contrasto con politiche nazionali che puntano a concentrare gli investimenti sulle linee di maggiore interesse strategico per tagliare i cosiddetti «rami secchi»⁷⁷.

⁷² PIERRE GABERT, *Turin ville industrielle. Étude de géographie économique et humaine*, Paris: Puf, 1964, citazioni dalle pp. 4, 64, 286-287 (traduzione mia).

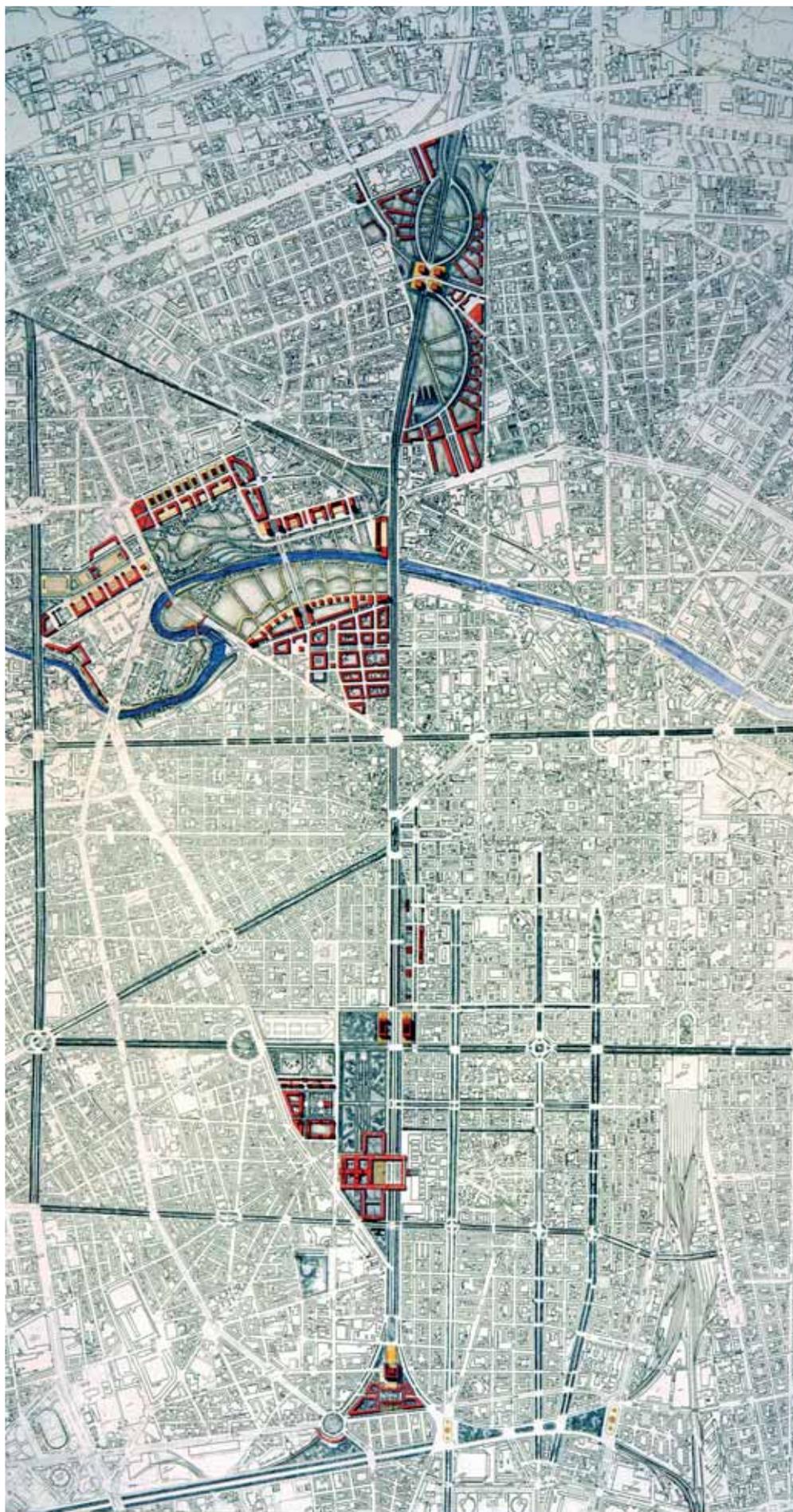
⁷³ L. BALLATORE, F. MASI, *Torino Porta Nuova* cit., pp. 202-203.

⁷⁴ STEFANO MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna: il Mulino, 2005, pp. 64-66.

⁷⁵ MARIO CARRARA (a cura di), *I trasporti nell'area metropolitana di Torino. I progetti di potenziamento dei trasporti urbani ed extraurbani*, Torino: Eda-Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti, 1975.

⁷⁶ CITTÀ DI TORINO, ASSESSORATO AI TRASPORTI E VIABILITÀ - TT-CONSORZIO TRASPORTI TORINESI, *Piano di sviluppo dei trasporti pubblici nell'area di Torino*, Milano: Angeli, 1981; 1884-1984. *Cento anni al servizio del pubblico*, Torino: TT-Consorzio Trasporti Torinesi, 1984.

⁷⁷ CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE, *Il piano poliennale delle Ferrovie*, Torino: Regione Piemonte, 1977; GIGI PADOVANI (a cura di), *Trasporti e sviluppo. Regione Piemonte: un piano per gli anni Ottanta*, Torino: Stampatori, 1980, in particolare pp. 30-35.



Planimetria generale dello studio per la Spina centrale del PRG di Torino, 1993 (Archivio Gregotti Associati). In evidenza l'asse nord-sud ricavato dall'interramento della linea ferroviaria e le quattro principali aree di trasformazione (Spina 1, 2, 3 e 4). Le aree si sono sviluppate negli anni successivi in modi talvolta piuttosto distanti rispetto alle prefigurazioni morfologiche proposte dal disegno.

Punto focale di questo processo di ripensamento delle strategie di trasporto pubblico è, all'inizio degli anni ottanta, la decisione di intraprendere la realizzazione del passante ferroviario e di altre opere accessorie. Il protocollo d'intesa tra Comune, Regione e Ferrovie è siglato nel 1982, mentre al 1984 risale la firma di una convenzione tra i tre enti e la Satti. I lavori si aprono nel 1986: destinati a prolungarsi molto oltre le scadenze inizialmente fissate, diventano uno dei più importanti cantieri di trasformazione della Torino contemporanea (la conclusione dell'opera è attualmente prevista per il 2012). Il passante consiste nella creazione di un collegamento diretto tra la stazione del Lingotto e quella di Porta Susa, tale da permettere un completo attraversamento nord-sud della città, accompagnato da un quadruplicamento dei binari lungo l'intero sistema di attraversamento (quadruplicamento che, per il tratto Trofarello-Torino Lingotto, era già stato realizzato tra il 1978 e il 1984, insieme a una modernizzazione delle stazioni di Moncalieri e Lingotto). Il progetto prevede inoltre l'interramento (per circa sette chilometri) di una parte consistente dell'asse ferroviario. Questa trasformazione complessiva è pensata tanto nella logica di un incremento dell'efficienza del trasporto su lunga distanza quanto nella logica di una maggiore integrazione con le reti di trasporto a scala metropolitana. Prevede tra l'altro la creazione di due nuovi punti di interscambio con il trasporto locale (le stazioni Zappata, in coincidenza dell'omonimo incrocio tra Lingotto e Porta Susa, e Rebaudengo, tra Dora e Stura)⁷⁸. Il dato significativo di queste scelte consiste non solo nella loro capacità di proporre una soluzione ad alcuni problemi strutturali del caso torinese, ma nel modo in cui esse si integrano con alcune grandi strategie di politica urbanistica. Il piano regolatore generale elaborato tra il 1986 e il 1995 da Augusto Cagnardi e dallo studio milanese Gregotti Associati, in stretta collaborazione con gli uffici tecnici comunali, assume come punto di partenza proprio il progetto del passante e ne fa uno degli elementi cardine di una nuova proposta di assetto territoriale. Il piano sottolinea la presenza, lungo l'asse ferroviario, di grandi aree industriali dismesse o prossime alla dismissione e insiste sul fatto che queste rappresentano altrettante aree strategiche per un ridisegno complessivo della città. Di qui la proposta di assumere la Spina centrale (il viale di attraversamento nord-sud ricavato dall'interramento dei binari) come un principio organizzatore del piano e di pensare quattro *grey areas* collocate lungo la Spina (indicate poi, anche nel linguaggio comune, come Spina 1, Spina 2 ecc.) come punti focali di una riqualificazione urbana in senso residenziale e terziario. Attraverso il disegno del *boulevard*, il piano propone un'interpretazione della ferrovia che ne sottolinea non gli elementi di rottura ma al contrario la continuità rispetto a una tradizione di disegno urbano che viene fatta risalire fino agli anni dell'Antico regime: «la spina centrale [...] riprende i grandi sistemi di regolazione, lineari e per punti discontinui che hanno catturato il paesaggio dell'area torinese all'inizio del XVII secolo nel momento dell'assolutismo e della costituzione di Torino come capitale europea»⁷⁹. I binari cessano di essere un simbolo delle fratture introdotte dalla modernità industriale nella città barocca per essere riportati a un modo di organizzare il territorio attraverso gli strumenti del controllo prospettico che ha radici lontane e che, in quegli stessi anni, Leonardo Benevolo rilegge come un elemento fondamentale delle radici storiche dell'urbanistica europea nel suo *La cattura dell'infinito* (1991)⁸⁰. Anche a livello locale, questa lettura era stata preparata dagli studi storici avviati in occasione del precedente progetto preliminare di piano regolatore (1980), che avevano insistito sul ruolo di

⁷⁸ L. BALLATORE, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., pp. 199-204.

⁷⁹ VITTORIO GREGOTTI, *La città visibile*, Torino: Einaudi, 1993, p. 52.

⁸⁰ LEONARDO BENEVOLO, *La cattura dell'infinito*, Roma-Bari: Laterza, 1991. È uno dei consulenti del piano.

alcuni grandi «assi rettori» nell'organizzazione urbana e territoriale e su una lettura morfologica della città destinata a essere riproposta in quest'occasione e a diventare, negli anni successivi, tendenzialmente pervasiva⁸¹.

Al tempo stesso, sottolineando la stretta correlazione tra ferrovia e aree dismesse, il piano Gregotti-Cagnardi postula un'unità tra ferrovia e industrializzazione molto più forte di quella che osservatori come Gabert erano stati disposti a riconoscere⁸². Il documento si costruisce intorno alla retorica della trasformazione di un ostacolo (la ferrovia) in un'occasione. Da un lato, la copertura dei binari offre l'occasione di eliminare una barriera tra parti di città e di strutturare la trasformazione intorno a un elemento «di disegno» a vasta scala capace di introdurre un elemento di unità viva in una città sempre più dispersa. D'altro lato, le aree industriali collocate lungo la ferrovia offrono un'occasione per ripensare la forma urbana e la transizione dalla scala della città industriale a quella della città postfordista. Muovendo dunque dalle scelte già compiute a livello infrastrutturale, il piano pone al centro del proprio discorso alcuni aspetti di quelle scelte rimasti fino a quel momento poco visibili, in particolare le loro implicazioni dal punto di vista fondiario. Lo slogan della «Spina» è uno strumento chiamato a mobilitare gli immaginari di un mercato immobiliare cui si propone di concentrare i propri investimenti sui 2.100.000 metri quadrati di terreni resi disponibili. E negli anni successivi proprio l'investimento immobiliare, in primo luogo su queste aree, svolge un ruolo importante in un'economia urbana torinese alle prese con le difficoltà di un possibile superamento del modello fordista⁸³.

Il passante ferroviario segna l'inizio di un periodo caratterizzato da significativi investimenti sulle infrastrutture di trasporto in sede fissa, che riguardano, oltre alla modernizzazione della rete storica, il suo raddoppio con una rete ad alta velocità/alta capacità verso Milano e la Francia e la costruzione, a scala locale, di una rete di metropolitana. L'avvio dei cantieri ferroviari dell'alta velocità Torino-Milano (2002, completamento previsto per il 2010) garantisce a Torino una più forte integrazione con la metropoli lombarda e un più efficace collegamento con la linea Tav Milano-Bologna-Roma-Napoli (in corso di completamento). Sono contemporaneamente in discussione i progetti, prefigurati nel 2001 da un accordo tra Italia e Francia ma oggetto di vivaci polemiche tanto sul piano politico quanto sul piano tecnico, per la realizzazione di una linea ad alta velocità verso la Francia tramite un nuovo tunnel sotto le Alpi⁸⁴.

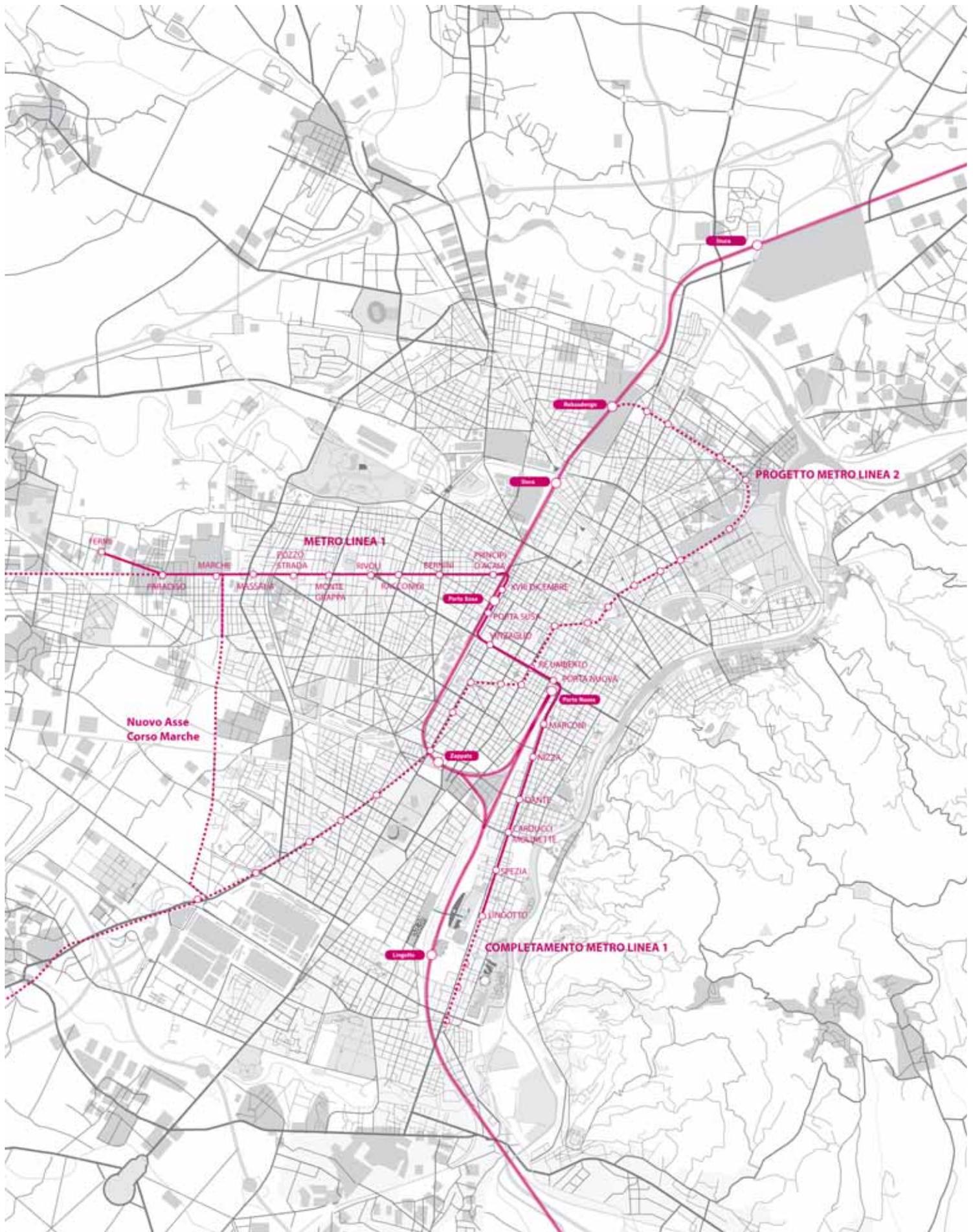
Dal 2006, il primo tratto della linea 1 della metropolitana (cantiere avviato nel 2000) permette un collegamento tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa e tra queste e la direttrice di espansione storica verso Rivoli. L'estensione della linea fino al Lingotto è prevista per il 2010. Queste trasformazioni implicano tra l'altro un rovesciamento delle gerarchie consolidate tra le stazioni di Torino, con una crescita del ruolo di Porta Susa e di Lingotto (legata a una centralità su cui le politiche urbane degli ultimi anni hanno molto insistito), a scapito del tradizionale

⁸¹ POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali e ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Torino: Società degli Ingegneri e degli Architetti, 1984. Diversi membri di questa ricerca collettiva, diretta da Vera Comoli, partecipano anche agli studi storici che accompagnano il piano elaborato a partire dal 1986: si veda in particolare *Qualità e valori della struttura storica di Torino*, Torino: Città di Torino, Assessorato all'Urbanistica, 1992 (responsabili della ricerca, Vera Comoli e Micaela Viglino). Tanto la ricerca sui «beni culturali e ambientali» del 1984 quanto quella sui «valori della struttura storica» del 1992 dedicano molta attenzione agli «assi rettori della composizione urbanistica», alle «direttrici» e alle «preesistenze viarie» ma nessuna alla rete ferroviaria, che il piano finisce invece per leggere, con un interessante rovesciamento, non in rottura ma in continuità con la trama storica delle preesistenze.

⁸² Si veda la presentazione del piano in «Casabella», 1992, fasc. 592, pp. 32-45, con testi di Augusto Cagnardi e Carlo Olmo.

⁸³ ALESSANDRO DE MAGISTRIS, PAOLO MAURO SUDANO (a cura di), *Torino: opere e progetti per l'area metropolitana*, «Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», n.s., LV (2001), 1-2, numero monografico; CRISTINA BIANCHETTI, *Urbanistica e sfera pubblica*, Roma: Donzelli, 2008, in particolare il cap. IV.

⁸⁴ LUIGI BOBBIO, EGIDIO DANSERO, *La Tav e la Valle di Susa. Geografie in competizione*, Torino: Allemandi, 2008.



ruolo di Porta Nuova. Quest'ultima è stata interessata da lavori di restauro e ammodernamento condotti nell'ambito del programma nazionale *Grandi Stazioni* e conclusi nel 2009, mentre a Porta Susa i lavori del passante e dell'alta velocità hanno portato alla scelta di un abbandono dell'edificio ottocentesco per una nuova stazione sotterranea, esito di un concorso internazionale conclusosi nel 2002, che è attualmente in costruzione.

La logica dell'associazione tra grandi infrastrutture e progetti urbani, inaugurata con la Spina centrale, è nuovamente all'opera nei due più importanti progetti in discussione per Torino alla fine del 2009. La «variante 200» al piano regolatore si propone di assicurare la realizzazione di parte della linea 2 della metropolitana utilizzando il tracciato dismesso della linea di collegamento allo scalo merci di Vanchiglia e istituendo, attraverso lo strumento della società di trasformazione urbana a partecipazione pubblico-privata, uno stretto legame tra finanziamento dell'infrastruttura e sviluppo edilizio di alcune delle aree toccate dal percorso. Il progetto per l'asse di corso Marche, già prefigurato dal piano regolatore del 1995, prevede la realizzazione di un corridoio infrastrutturale su più livelli che associa la linea ferroviaria ad alta velocità verso la Francia, un'autostrada tangenziale sotterranea, e un viale urbano di superficie chiamato ad assumere un ruolo strutturante all'interno dell'area metropolitana.

Torino si affaccia al nuovo secolo assegnando così alla ferrovia un ruolo strategico nelle trasformazioni e al tempo stesso riproponendo in più di un'occasione frammenti di immagini quasi ottocentesche, come quelle del ruolo della ferrovia nell'accelerazione dei processi di scambio, delle infrastrutture di trasporto intese come simboli di modernizzazione, dello scambio tra progetti infrastrutturali e valorizzazione immobiliare e fondiaria. Un ritorno d'attenzione, dopo la crisi nel rapporto tra ferrovia e città che ha segnato buona parte del Novecento, che porta con sé obiettivi ambiziosi, come il tentativo di immaginare nuove forme di organizzazione spaziale o di costruire strumenti capaci di orientare le trasformazioni a scala vasta, ma anche sfide difficili, se è vero, come da più parti si tende oggi a riconoscere, che proprio la possibilità di accesso alle reti della mobilità rappresenta una delle soglie più importanti su cui si costruiscono le forme dell'inclusione e dell'esclusione nella città contemporanea.

Il passante ferroviario e le linee di metropolitana realizzate e in progetto nell'area torinese (Urban Center Metropolitano, Torino). Il disegno mostra il tracciato della linea 1 della metropolitana, le ipotesi in discussione per il tracciato della linea 2 e le interconnessioni tra queste, il passante ferroviario e l'ipotizzato asse multimodale di corso Marche.

Immagini del mutamento: infrastrutture e paesaggi urbani

di Elena Marangoni



La prima ferrovia degli Stati sabaudi, approvata con lettere patenti del 1845, si inserisce nella storia urbanistica di Torino in una complessa fase di crescita caratterizzata dalla progettazione degli ingrandimenti della città sugli spazi liberati dall'abbattimento delle mura cittadine, avvenuto alla fine del Settecento in seguito alla conquista francese. L'analisi dell'impatto della ferrovia sul paesaggio della capitale non può quindi prescindere dall'inserimento di tale tema nel contesto di quella fase della storia della città, già ampiamente fatta oggetto di studi soprattutto da parte di storici dell'architettura e urbanisti¹, sebbene ne venga proposta in questa sede una lettura parziale, dal punto di vista dei rapporti fra le esigenze di inserimento della nuova infrastruttura nel contesto urbano e i piani di ingrandimento e attraverso una narrazione per immagini. Il percorso suggerito si snoda attraverso alcuni importanti poli ferroviari e infrastrutturali (la Torino-Genova e Porta Nuova, la linea per Novara e Porta Susa, la viabilità a nord della città e la ferrovia Canavesana) per poi proseguire con l'analisi dell'impatto sulla città di un'altra fondamentale infrastruttura di trasporto, ovvero le linee tranviarie. La trattazione si ferma agli anni trenta, non solo per coerenza con i limiti generali scelti per il volume, ma soprattutto per focalizzare l'attenzione sugli eventi e sui processi che hanno inizio tra metà Ottocento e i primi decenni del Novecento e influenzano in modo significativo gli anni seguenti: dopo la seconda guerra mondiale i mutamenti legati soprattutto all'incremento del traffico automobilistico privato sono tanto radicali e veloci da tendere a oscurare il ruolo delle eredità lasciate dalle epoche precedenti, quali appunto il delinearsi dei tracciati ferroviari nel tessuto viario urbano e la strutturazione di alcune fondamentali caratteristiche del trasporto pubblico. Tale percorso non ha pretese di esaustività, ma è stato elaborato piuttosto privilegiando alcuni temi che sono parsi di particolare rilevanza nelle fonti coeve, a partire da quelle iconografiche che del saggio costituiscono l'ossatura. Un consistente gruppo di immagini proviene dall'Archivio Storico della Città di Torino e in particolare dagli album *Turin Ancienne et moderne*² di Henry Le Lieure, fotografo francese attivo a Torino tra il 1861 e il 1870³, e dai due dedicati a Torino dello Stabilimento Brogi⁴. Tali raccolte di vedute urbane costi-

¹ Non potendo proporre in questa sede una trattazione dell'ampia bibliografia in materia, ci si limita a rimandare a VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Roma-Bari: Laterza, 1983; POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino*, Torino: Società degli Ingegneri e degli Architetti, 1984 e, più recentemente, al saggio di FILIPPO DE PIERI, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Milano: Angeli, 2005.

² ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 13A.

³ MARINA MIRAGLIA, *Culture fotografiche e società a Torino 1839-1911*, Torino: Allemandi, 1990, pp. 391-392.

⁴ ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 7A, album *Torino*, 1880 circa e *Collezione Simeom*, D 2739, album *Tori-*

tuiscono un genere piuttosto diffuso a partire dagli anni settanta dell'Ottocento, realizzato sia su committenza delle municipalità o di privati, sia su iniziativa dei fotografi stessi a scopo promozionale⁵: si tratta di immagini che appartengono a una fotografia di tipo documentario, volta in primo luogo a testimoniare e classificare le opere del patrimonio artistico nazionale⁶. Tale finalità non è poi abbandonata, sebbene la fotografia conquisti progressivamente maggiore indipendenza e autonomia espressiva, ma piuttosto trasformata come nella produzione di Mario Gabinio: nei suoi scatti lo sguardo documentario, oggettivo e distaccato, delle distruzioni e costruzioni attraverso cui la città si trasforma, si lega indissolubilmente alla valutazione estetica, particolarmente originale in quelle architetture degli anni venti e trenta, spesso comunemente considerate dal mero punto di vista funzionale⁷. Un altro nucleo di fotografie proviene dal ricchissimo Archivio fotografico del Gruppo Torinese Trasporti (GTT), recentemente valorizzato in occasione del centenario dell'azienda municipalizzata torinese⁸ la cui disponibilità ha portato alla scelta di privilegiare nel percorso iconografico il tema della nascita e crescita delle tranvie, la cui permanenza costituisce del resto un elemento caratterizzante di Torino nel contesto sia italiano sia europeo⁹. Della fotografia storica si propone una lettura che, esulando dagli aspetti tecnici e artistici delle immagini, privilegia quelli contenutistici, utilizzando tali fonti quali testimonianze sull'aspetto, la forma e i modi di fruizione di porzioni del paesaggio urbano in una data epoca, a partire dalle quali leggere i processi che a tali forme sottostanno¹⁰. A tal fine l'interpretazione delle fotografie è stata condotta mediante il ricorso a fonti di altro tipo, documentarie, bibliografiche, iconografiche, affiancandole a quelle cartografiche: ciascuna tipologia può infatti contribuire a ricostruire aspetti diversi dei processi legati ai mutamenti nei trasporti e nelle forme della mobilità, quali i cambiamenti nell'impianto urbanistico connessi alle ferrovie o i mutamenti funzionali dovuti alla localizzazione delle infrastrutture, che a loro volta concorrono a definire il complesso e mutevole sistema costituito dal paesaggio urbano, e i cui esiti formali possono poi essere riconosciuti nelle fotografie stesse¹¹. Se il paesag-

no città, 1890 circa. Per tutte le immagini del fondo *Nuove acquisizioni fotografiche* ci si è valse della dettagliata schedatura su supporto digitale curata da Adriana Viglino, dell'Archivio storico comunale, che ha anche, insieme ad Anna Maria Stratta, supportato le fasi di ricerca e selezione delle fonti fotografiche.

⁵ Si veda PIERANGELO CAVANNA, *Mario Gabinio, vita attraverso le immagini*, in ID., PAOLO COSTANTINI (a cura di), *Mario Gabinio. Dal paesaggio alla forma. Fotografie 1890-1938*, Torino: Allemandi, 1996, catalogo della mostra, 1996-1997, nota 17, p. 30.

⁶ PIERANGELO CAVANNA, *Fotografi torinesi*, in GUIDO GENTILE, ROSANNA ROCCIA (a cura di), *Itinerari fra le carte*, Torino: Archivio Storico della Città, 1999, pp. 305-318.

⁷ Si vedano in particolare le fotografie del sottopassaggio del Lingotto e di quello di corso Regina Margherita riprodotte in questo saggio; LUCIANO RE, *Le città di Gabinio*, in P. CAVANNA, P. COSTANTINI (a cura di), *Mario Gabinio cit.*, pp. 47-56. Tutte le immagini di Mario Gabinio riprodotte nel saggio fanno parte del Fondo Gabinio conservato presso l'Archivio fotografico della Fondazione Torino Musei, dove è stata raccolta, attraverso lasciti degli eredi e successive acquisizioni, la maggior parte della produzione del fotografo torinese, attivo tra il 1889 e il 1938.

⁸ In occasione della mostra fotografica per il centenario allestita nel 2007 dal GTT lungo alcune vie della città è stato compiuto un lavoro di riordinamento di parte delle immagini dell'Archivio fotografico e di datazione, fondato soprattutto sull'identificazione delle vetture ritratte nelle fotografie: descrizioni e datazioni delle fotografie dell'Archivio fotografico del GTT riprodotte nel saggio si basano su tale schedatura.

⁹ Le scelte e gli investimenti sul servizio tranviario compiuti nel periodo considerato sono da ritenersi fondamentali per la permanenza delle tranvie a Torino, mentre in molte città italiane ed europee tale tipo di trasporto urbano venne completamente smantellato: si vedano MASSIMO MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano nella Torino del Novecento*, in STEFANO MUSSO (a cura di), *Il trasporto pubblico a Torino nel secolo dell'industria: Atm, Satti, Gtt*, Torino: Rosenberg & Sellier, 2007, p. 63; sul contesto europeo PAOLO CAPUZZO, *Between Politics and Technology: Transports as a Factor of Mass Suburbanization in Europe, 1890-1939*, in COLIN DIVALL, WISTAN BOND (a cura di), *Suburbanizing the Masses. Public Transport and Urban Development in Historical Perspective*, Aldershot: Ashgate, 2003, pp. 23-48.

¹⁰ Sull'uso della fotografia per la lettura dei processi che interessano le trasformazioni del territorio nazionale si vedano i contributi di BRUNO VECCHIO in MASSIMO FIRPO, PIER GIORGIO ZUNINO (a cura di), *La Storia e le sue immagini: l'Italia dall'unità ad oggi*, Milano: Garzanti, 3 voll., 2002-2003 e in particolare, sulla storia dei trasporti, il saggio *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto*, I, pp. 144-178.

¹¹ Nell'interpretazione geostorica del paesaggio urbano come sistema dinamico, che trae origine dai lavori della scuola anglosassone di morfologia urbana che fa capo a Conzen e Whitehand, il paesaggio costituisce il risultato, in continua trasformazione, delle interazioni fra diversi elementi, rappresentati dalla pianta urbana, dalle tipologie edilizie e dalle funzioni urbane, ciascuno con ritmi di mutamento propri: gli aspetti visibili del paesaggio sono l'esito di tali complesse dinamiche e non possono essere compresi se non alla luce di esse; si vedano JEREMY W.R.

gio è un processo morfogenetico continuo, ciascuna epoca produce paesaggio e lascia i propri segni sul territorio: alcuni di essi permangono a lungo, altri subiscono trasformazioni formali o funzionali o, ancora, scompaiono secondo processi selettivi legati all'uso del territorio a fini economico-produttivi o ai criteri delle scelte conservative¹². Il percorso proposto può essere letto come un esempio di come sia possibile ricostruire tali processi di produzione del paesaggio limitato a una fase storica precisa e alla sola considerazione dell'impatto delle infrastrutture di trasporto in un ambito geografico ristretto ma, ci si augura, di un qualche interesse come spunto di riflessione sulle dinamiche di trasformazione della città e sui riflessi territoriali di ogni attività antropica.

WHITEHAND (a cura di), *The Urban Landscape: Historical Development and Management. Papers by M.R.G. Conzen*, London: Academic Press, 1981; una breve sintesi degli approcci teorici e metodologici di tale filone di ricerca è presentata in JEREMY W.R. WHITEHAND, *British urban morphology: the Conzenian tradition*, in «Urban Morphology», V (2001), fasc. 2, pp. 103-109.

¹² Sull'interpretazione geostorica del paesaggio qui richiamata e sulle sue implicazioni in relazione ai temi della tutela e conservazione si veda PAOLA SERENO, *Il paesaggio: «bene culturale complesso»*, in MARIA MAUTONE (a cura di), *I beni culturali. Risorse per l'organizzazione del territorio*, Bologna: Patron, 2001, pp. 129-138.

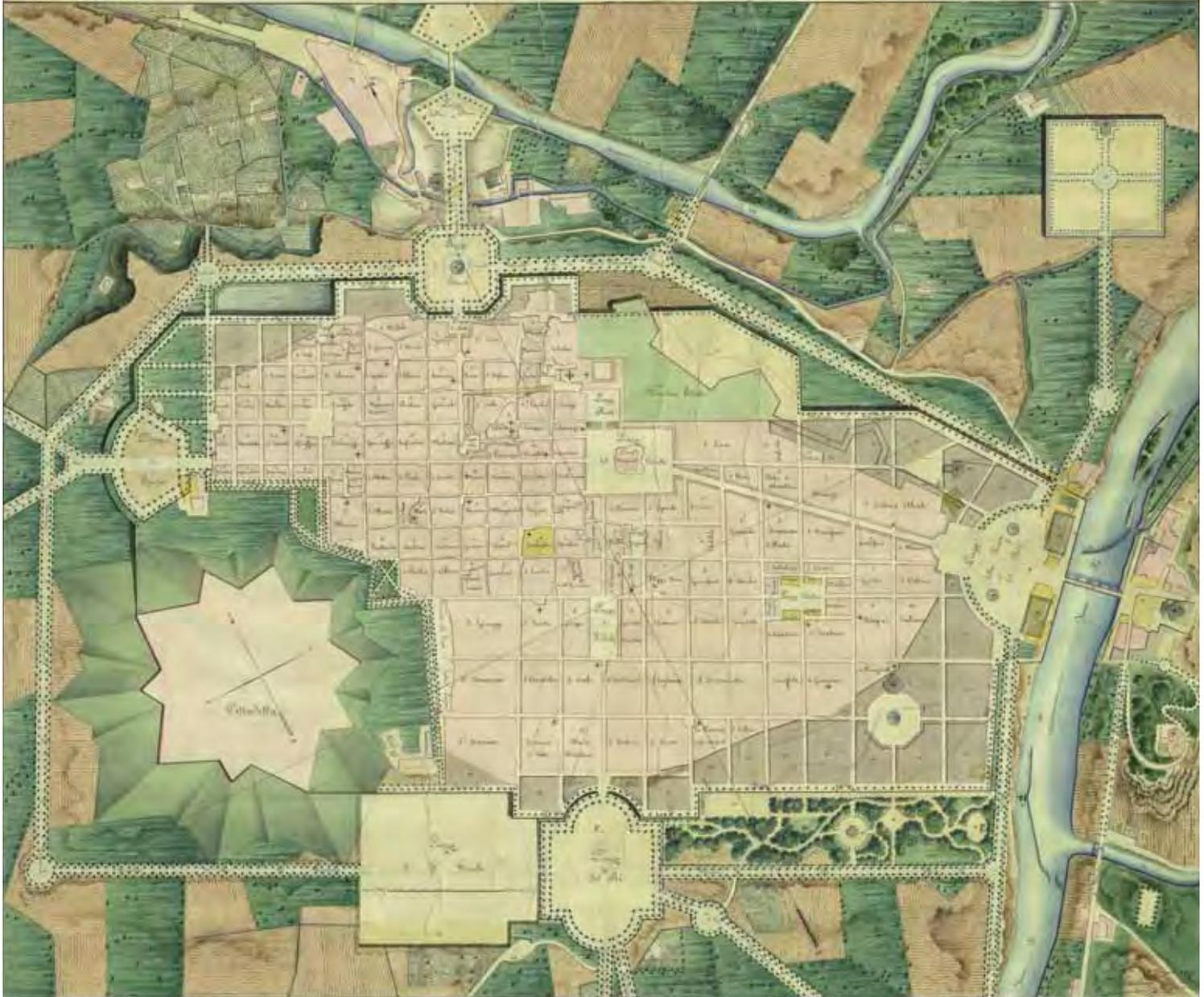
Gaetano Lombardi, *Piano regolare della Città di Torino e Sobborghi pell'ingrandimento, regolarizzazione, ed abbellimento della medesima che l'ingegnere Lombardi figlio propone, ed ossequia all'illustrissima ed eccellentissima civica amministrazione della prelodata città*, 1817 (ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 15 B).

I piani urbanistici successivi al 1814 riprendendo in parte il *Plan d'abbelement* del governo francese (1809), dovettero confrontarsi con la complessa eredità costituita dall'abbattimento delle mura cittadine che aveva liberato estesi terreni ai margini della città: gli ampi viali di circonvallazione che correvano esternamente alle mura costituirono assi portanti dello sviluppo viario e urbanistico della città nell'Ottocento. Nel progetto di Gaetano Lombardi, che ricevette l'approvazione regia nel 1817, le *grandes places* segnano gli accessi alla città in corrispondenza dei quattro punti cardinali, dove si attestavano i grandi viali che cingevano a raggiera la capitale, mettendola in comunicazione col sistema delle residenze reali fuori porta¹³.

¹³ V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit., p. 119 e sgg.

Piano regolare della Città di Torino, e Sobborgli

per l'ingrandimento, regolarizzazione, ed abbellimento della medesima che l'Ingegner Lombardi, sopra disegno, ed
struttura, all'Illustrissimo ed Eccellentissimo Principe Annunzio de' Savoia, prelodato, della predetta Città.



Descrizione del Palazzo
del Principe di Savoia
del Palazzo Reale
del Palazzo di S. Carlo
del Palazzo di S. Spirito
del Palazzo di S. Maria
del Palazzo di S. Francesco
del Palazzo di S. Giovanni
del Palazzo di S. Pietro
del Palazzo di S. Andrea
del Palazzo di S. Sebastiano
del Palazzo di S. Rocco
del Palazzo di S. Caterina
del Palazzo di S. Agostino
del Palazzo di S. Tomaso
del Palazzo di S. Maria della Pace
del Palazzo di S. Maria della Vittoria
del Palazzo di S. Maria della Consolazione
del Palazzo di S. Maria della Pietà
del Palazzo di S. Maria della Carità
del Palazzo di S. Maria della Misericordia
del Palazzo di S. Maria della Fede
del Palazzo di S. Maria della Speranza
del Palazzo di S. Maria della Carità
del Palazzo di S. Maria della Misericordia
del Palazzo di S. Maria della Fede
del Palazzo di S. Maria della Speranza

Gaetano Lombardi, *Ampliamento della Città verso Mezzogiorno. Figura perimetrale pei due fabbricati proposti costruirsi in capo alla Contrada Nuova per la formazione di un maestoso Ingresso a detta Contrada che per parte dei signori Mannati Giacinto e Noli Antonio si sottopone all'attenzione dell'illustrissima civica amministrazione, con sottomissione, qualora il presente progetto incontri l'approvazione della medesima ed il sovrano a gradimento di far eseguire, fra il termine da stabilirsi a suo tempo, il corpo di fabbrica [...]*, 1822 (ASCT, *Tipi e disegni*, 62.3.52).

Enrico Gonin, litografia di Demetrio Festa, *Piazza Carlo Felice*, 1835 (ASCT, *Collezione Simeom*, D 252).

Su progetto di Gaetano Lombardi, dal 1825 venne realizzata la monumentale piazza semiottagonale che costituiva l'accesso meridionale della città, particolarmente importante in quanto si innestava sull'asse dell'antica contrada Nuova (attuale via Roma) che dava diretto accesso a piazza Castello e a Palazzo Reale. La realizzazione della grande piazza fuori porta confermava l'importanza di quell'asse viario storico, e trovava corrispondenza nelle nuove sistemazioni di piazza Emanuele Filiberto (porta d'Italia, poi porta Palazzo), a nord, e piazza Vittorio Emanuele (fuori porta di Po), a est. A sud della piazza si attestavano due importanti arterie storiche di comunicazione: la strada Reale per Cuneo e Nizza e la strada di Stupinigi.

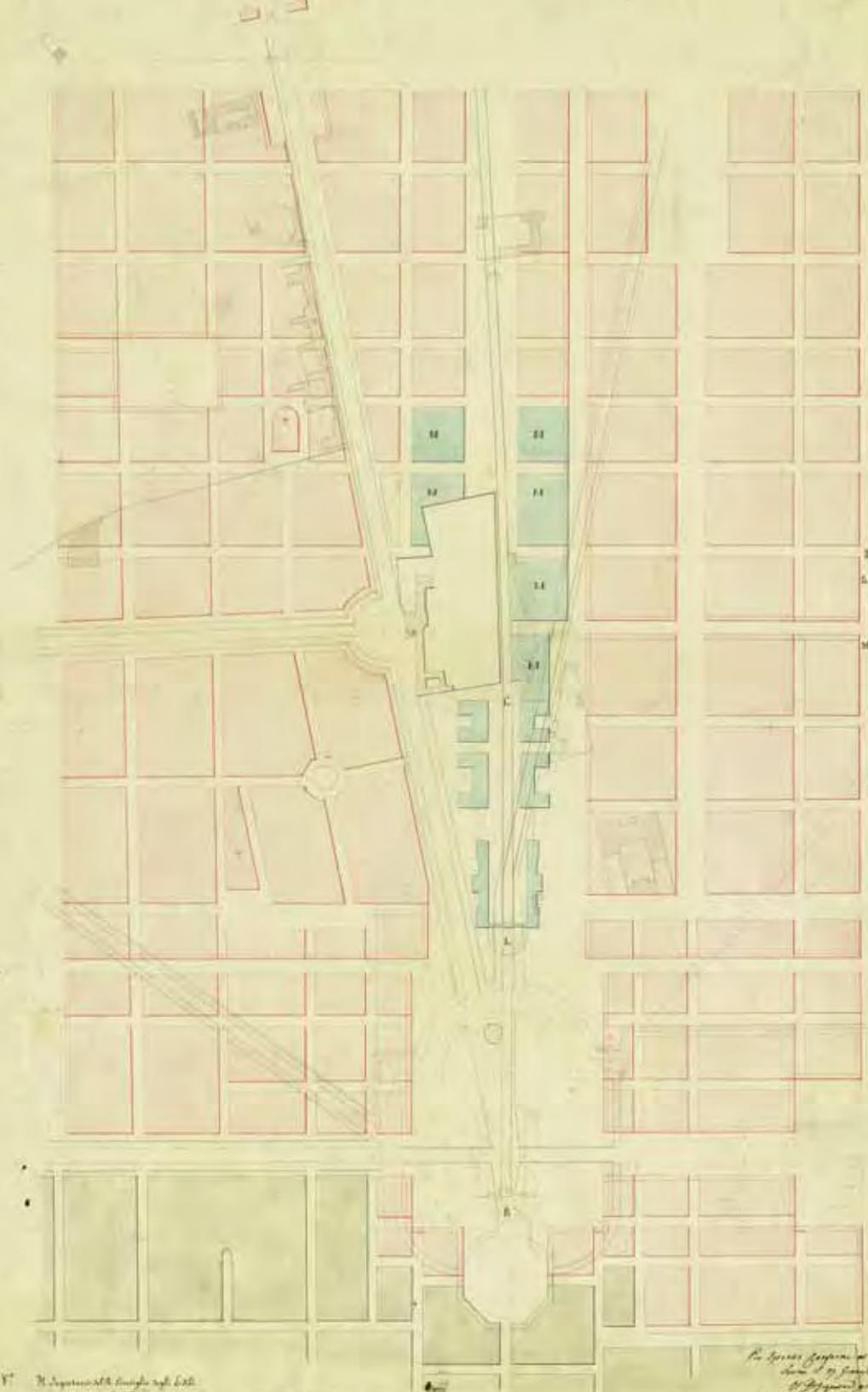
Sin dagli anni quaranta dell'Ottocento si cominciò a progettare l'ampliamento della città fuori porta Nuova, nel quartiere di San Salvario: elemento costante, presente sin dalle prime fasi di elaborazione, fu la scelta di impostare l'espansione urbana su un asse viario (l'attuale via Madama Cristina) il cui tracciato costituiva il prolungamento dello storico percorso di attraversamento della città barocca in direzione nord-sud, costituito dalla via dell'Arco (oggi vie Accademia Albertina e Rossini). Una scelta di saldatura e continuità tra il reticolo viario antico e l'espansione ottocentesca che, conferendo unitarietà alla maglia viaria, costituisce uno dei tratti maggiormente caratterizzanti il disegno urbanistico dell'espansione ottocentesca della città¹⁴. Il complesso processo di elaborazione del piano, che dovette tenere conto di esigenze di tipo economico e difensivo, nonché di interessi pubblici e dei proprietari di terreni nella zona, fu ulteriormente complicato dalla decisione di collocare presso porta Nuova la stazione di attestamento della prima ferrovia dello Stato sabauda, la linea Torino-Genova.

Carlo Gabetti, *Stralcio di piano dei progettati ingrandimenti fuori Porta Nuova, col-l'indicazione del sito di scalo della strada ferrata stabilito dal Signor Ispettore ingegnere Cavaliere Maus, e di quello proposto dal Regio Consiglio degli Edili in seduta 22 gennaio 1847*, Torino, 1847 (ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.42).

La mappa testimonia una fase del dibattito sulla localizzazione della stazione, presentando due delle ipotesi avanzate: quella del Consiglio degli edili, espressione delle volontà del municipio, che collocava l'edificio a sud del viale del Re (attuale corso Vittorio Emanuele II), e quella del belga Michel-Henri-Joseph Maus, ingegnere alle dipendenze del governo e autore del progetto della ferrovia, che ne suggeriva la collocazione più a nord, in piazza Carlo Felice, dove avrebbe interrotto la continuità del viale del Re. Un'altra ipotesi, presentata dall'ingegner Luigi Barbavara, progettista del primo tratto di linea da Torino a Moncalieri, proponeva invece una posizione più lontana dal centro storico della città, a sud del viale di San Salvario. Venne infine deciso di collocarla su piazza Carlo Felice, privilegiando quindi la vicinanza della stazione alla città, ma salvaguardando la continuità del viale del Re, come richiesto dal municipio.

¹⁴ Sulle vicende legate all'elaborazione dei *Piani di ingrandimento* e alla redazione ed approvazione del *Piano generale di ingrandimento della Capitale* (1851) si rimanda *ibidem* e a F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.

Analisi di Piano dei progettati Insediamenti fuori Porta nuova coll'indicazione del sito
di scale della strada ferrata stabilito dal Sig. Direttore Ing. Cos. Meana, e di quello proposto
dal R. Consiglio degli Edili in seduta del 22. Gen. 1847.



1. Area di viale
2. Area di viale
3. Area di viale
4. Area di viale
5. Area di viale
6. Area di viale
7. Area di viale
8. Area di viale
9. Area di viale
10. Area di viale
11. Area di viale
12. Area di viale
13. Area di viale
14. Area di viale
15. Area di viale
16. Area di viale
17. Area di viale
18. Area di viale
19. Area di viale
20. Area di viale
21. Area di viale
22. Area di viale
23. Area di viale
24. Area di viale
25. Area di viale
26. Area di viale
27. Area di viale
28. Area di viale
29. Area di viale
30. Area di viale
31. Area di viale
32. Area di viale
33. Area di viale
34. Area di viale
35. Area di viale
36. Area di viale
37. Area di viale
38. Area di viale
39. Area di viale
40. Area di viale
41. Area di viale
42. Area di viale
43. Area di viale
44. Area di viale
45. Area di viale
46. Area di viale
47. Area di viale
48. Area di viale
49. Area di viale
50. Area di viale
51. Area di viale
52. Area di viale
53. Area di viale
54. Area di viale
55. Area di viale
56. Area di viale
57. Area di viale
58. Area di viale
59. Area di viale
60. Area di viale
61. Area di viale
62. Area di viale
63. Area di viale
64. Area di viale
65. Area di viale
66. Area di viale
67. Area di viale
68. Area di viale
69. Area di viale
70. Area di viale
71. Area di viale
72. Area di viale
73. Area di viale
74. Area di viale
75. Area di viale
76. Area di viale
77. Area di viale
78. Area di viale
79. Area di viale
80. Area di viale
81. Area di viale
82. Area di viale
83. Area di viale
84. Area di viale
85. Area di viale
86. Area di viale
87. Area di viale
88. Area di viale
89. Area di viale
90. Area di viale
91. Area di viale
92. Area di viale
93. Area di viale
94. Area di viale
95. Area di viale
96. Area di viale
97. Area di viale
98. Area di viale
99. Area di viale
100. Area di viale

V. N. Segretario del Consiglio degli Edili
Meana

Per essere approvato dal Consiglio degli Edili
il 22. Gen. 1847
Il Segretario del Consiglio degli Edili
Meana



Henry Le Lieure, *Place Charles-Félix*, 1862 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, Album Le Lieure, 13A11).

Nella veduta appare piazza Carlo Felice dopo il completamento dei lavori di sistemazione realizzati secondo i disegni di Carlo Promis e previsti dal *Piano di ingrandimento fuori Porta Nuova* approvato nel 1851 come parte del *Piano di ingrandimento della Capitale*, insieme a quelli fuori porta Susa, in regione Valdocco e nel quartiere Vanchiglia. La fontana al centro della piazza venne messa in funzione nel 1859. In primo piano si nota il cantiere della stazione, a sud del viale del Re: l'arretramento di un centinaio di metri rispetto al progetto di Maus, richiesto fermamente dal municipio, consentì il prolungamento di corso Vittorio Emanuele sino all'attuale corso Umberto I. Anche il tracciato delle vie di Stupinigi (attuale via Sacchi) e di Nizza nel tratto iniziale di attestamento sul viale del Re venne modificato per lasciare spazio ai binari e agli edifici di servizio.

Interno della Stazione di Torino, litografia anonima in Maurizio Giuliano, *Viaggio da Torino a Genova contenente la Descrizione Geografica, Storica, ed archeologica Stazione per Stazione di tutte le località attraversate [...]*, Torino: Tipografia Nazionale di G. Biancardi e C., 1853¹⁵ (ASCT, *Collezione Simeom*, B 549, antiporta).

Il rapido avanzamento dei lavori della strada ferrata insieme alle difficoltà decisionali sulla localizzazione dello scalo imposero di costruire una stazione provvisoria, per permettere l'entrata in funzione della ferrovia il cui primo tratto di otto chilometri, da Torino a Moncalieri, fu inaugurato nel 1848. Il primo fabbricato, detto «imbarcadero di Genova», sorgeva su via Nizza ed era costituito da un edificio in legno, a pianta rettangolare, posto parallelamente ai binari. Negli anni successivi, con il procedere della strada ferrata, la costruzione di nuove linee e diramazioni e il conseguente aumento del traffico, gli impianti dell'imbarcadero risultarono insufficienti e ne venne realizzato uno nuovo, in muratura, collocato perpendicolarmente ai binari, con affaccio su piazza Carlo Felice: esso restò in esercizio sino al completamento della stazione attuale¹⁶.

¹⁵ ADA PEYROT, *Torino nei secoli*, Torino: Tipografia torinese editrice, 1965, 2 voll., II, 1826-1865, pp. 804-805.

¹⁶ LUIGI BALLATORE, FAUSTO MASI, *Torino Porta Nuova. Storia delle ferrovie piemontesi*, Roma: Abete, 1988.



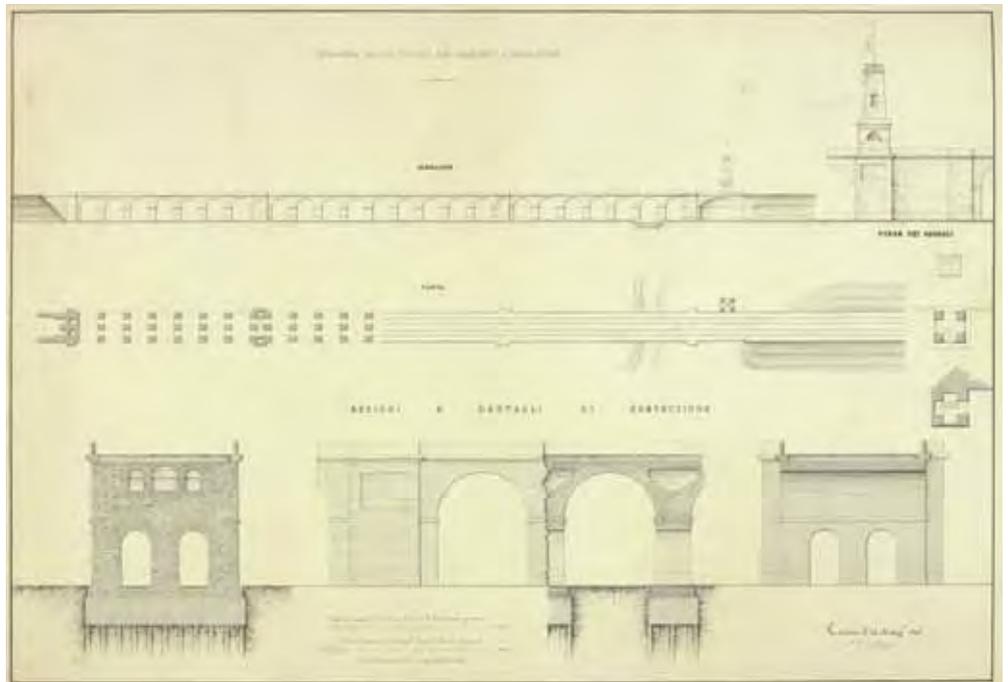
Ponte sul Po a Moncalieri, litografia di Theodor Pickens su disegno di Carlo Bossoli, in *Views on the Railway between Turin and Genoa*, London: Day & Son, 1853 (Biblioteca Storica della Provincia, R.a. 31).

Il celebre vedutista Carlo Bossoli, di cui si ricorda la ricca produzione di pitture di cronaca e soprattutto le grandi rappresentazioni delle campagne belliche italiane del 1859 e 1860, eseguì per l'editore londinese Day & Son una serie di litografie che illustrano la ferrovia tra Torino e Genova, allora appena terminata. Bossoli privilegia nelle sue raffigurazioni le opere ingegneristiche più ardite, quali viadotti e gallerie, insieme alle stazioni delle località servite dalla nuova ferrovia.

Pietro Spurgazzi, *Viadotto sulla piazza del mercato a Moncalieri*, 24 marzo 1846 (AST, *Archivio Spurgazzi*, Disegni, 16/1).

La costruzione della ferrovia rappresentò un'opera estremamente complessa dal punto di vista ingegneristico e richiese studi minuziosi della morfologia dei territori attraversati e la realizzazione di numerosi manufatti lungo il percorso, quali trincee, terrapieni, muri di sostegno, viadotti e gallerie, a causa delle limitate pendenze che le prime locomotive erano in grado di affrontare e della necessità di disegnare ampi raggi di curvatura. Alcune di quelle costruzioni sussistono tuttora, a testimonianza di una notevole qualità, sebbene profondamente modificate per necessità legate alla manutenzione e agli indispensabili adeguamenti tecnici della linea. Tra esse vi è il viadotto del borgo del mercato a Moncalieri, pur pesantemente trasformato dall'aggiunta di un cassettone in cemento armato. La linea ferroviaria venne progettata e realizzata come un'opera unica, articolata in molti elementi funzionalmente e architettonicamente connessi disseminati nel paesaggio; nel tempo le trasformazioni tecnologiche e gli interventi di restauro hanno determinato la perdita di tale unitarietà, selezionando solo alcuni elementi da destinare alla conservazione, in particolare le stazioni, e sacrificandone altri alle esigenze di mantenimento o potenziamento dell'infrastruttura¹⁷.

¹⁷ LUCIANO RE, *Le architetture e le opere d'arte «di struttura» delle prime strade ferrate piemontesi: tipologie e problemi di conservazione*, in *Strade ferrate in Piemonte*, Torino: Celid, 1993, pp. 129-141.



Carta generale degli stati di terraferma di S.M. il Re di Sardegna con indicazione delle Strade Ferrate in esercizio in costruzione o solo approvate, in Maurizio Giuliano, *Viaggio da Torino a Genova contenente la Descrizione Geografica, Storica, ed archeologica Stazione per Stazione di tutte le località attraversate [...]*, Torino: Tipografia Nazionale di G. Biancardi e C., 1853 (ASCT, *Collezione Simeom*, B 549).

Negli anni successivi alla realizzazione della Torino-Genova furono gettate le basi di un vero e proprio sistema ferroviario, mirato a collegare la capitale al territorio lungo le principali direttrici di comunicazione e commercio attraverso la costruzione di nuove linee e diramazioni: venne realizzata la Alessandria-Arona, attraverso Novara, che permetteva il collegamento col Ticino e la Svizzera (1855), la Torino-Savigliano, che si distaccava a Trofarello dalla linea per Genova (1853), la Savigliano-Cuneo (1855), la Torino-Bussoleno-Susa (1854), la Torino-Pinerolo (1854), la Ivrea-Chivasso (1858), con un'estensione notevole delle strade ferrate che, alle soglie dell'unità d'Italia, raggiungevano circa 1000 chilometri¹⁸.

¹⁸ Si veda PAOLA SERENO, *La rete delle comunicazioni*, in *Storia di Torino*, VI, UMBERTO LEVRA (a cura di), *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Torino: Einaudi, 2000, p. 373.

CARTA GENERALE

degli

STATI DI TERRAFERMA

di

L. M. d. Re di Sardegna

con indicazione

delle Strade Ferrate in costruzione o solo approvate.

Corino.

1855.

INDICAZIONE

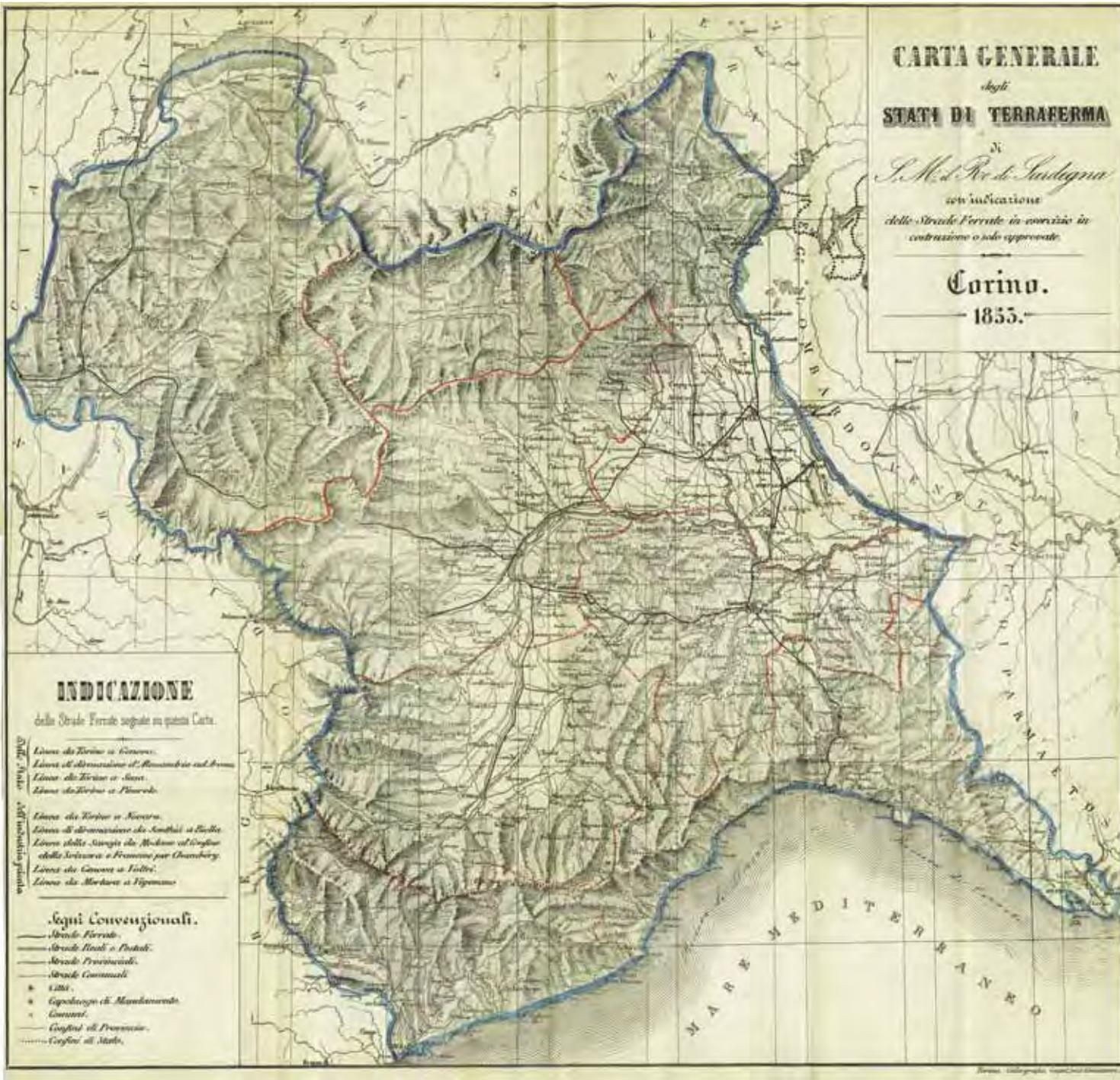
delle Strade Ferrate segnate su questa Carta.

ogni convenzione per

- Linea da Torino a Genova.
- Linea di diramazione di Ronciglione ad Anagni.
- Linea da Torino a Savigliano.
- Linea da Torino a Pinerolo.
- Linea da Torino a Novara.
- Linea di diramazione da Anagni a Roma.
- Linea della Strada da Modena ad Oleggio.
- Linea da Genova a Frassineto per Chiavari.
- Linea da Genova a Imperia.
- Linea da Modena a Piacenza.

Legni Convenzionali.

- Strade Ferrate.
- Strade Reali o Partali.
- Strade Provinciali.
- Strade Comunali.
- 1855.
- Capoluoghi di Mandamento.
- Comuni.
- Confini di Provincia.
- Confini di Stato.



Stazione ferroviaria di Porta Nuova, foto Stabilimento Brogi, 1890 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 2732).

Il progetto definitivo della stazione di Porta Nuova venne affidato nel 1860 all'ingegner Alessandro Mazzucchetti, che aveva già realizzato quelle di Alessandria e Genova Principe: il nuovo edificio fu completato nel 1868. Mazzucchetti, con la collaborazione dell'architetto Carlo Ceppi per il disegno della facciata, progettò un edificio di vasta mole, che potesse far fronte ai futuri incrementi del traffico ferroviario, preoccupandosi però di armonizzarne le linee con gli altri edifici della piazza. La nuova stazione era formata da due corpi laterali, dedicati rispettivamente alle partenze (lato via Nizza) e agli arrivi (lato via Sacchi), che fiancheggiavano sette binari attestati a soli 6 metri dalla facciata a vetri prospiciente piazza Carlo Felice. Tra i due edifici laterali, per una larghezza di 48 metri, si estendeva una monumentale volta in metallo e vetro a copertura dei binari. Si creava così un effetto particolarmente scenografico con l'arrivo dei convogli a ridosso della piazza, che andò poi perduto in seguito ai rimaneggiamenti apportati all'edificio nel secondo dopoguerra, dopo le distruzioni dovute ai bombardamenti, con l'arretramento dei binari e la creazione di un nuovo atrio di testa.



Stazione di Porta Nuova, tettoia interna, 1900 circa (ASCT, Nuove acquisizioni fotografiche, 2/77).

Stazione di Porta Nuova, vista in controluce dell'Atrio, foto di Mario Gabinio, 1936 circa (GAM, Fondo Gabinio, B 79/1).

Cuore architettonico e funzionale dell'edificio progettato da Mazzucchetti era la grande galleria ad arco semicircolare realizzata con centine reticolari in ferro, primo utilizzo in Italia di tale tecnica che aveva avuto limitate applicazioni anche all'estero; questa soluzione, per la quale Mazzucchetti trasse spunto da edifici soprattutto francesi e inglesi, viene adottata anche come risposta ai continui problemi di manutenzione dei vari edifici lignei presenti nello scalo¹⁹. La tettoia venne abbattuta nel 1940-1941 per riutilizzarne il metallo a scopi bellici.

¹⁹ ANNA MARIA ZORGNO, *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi*, in *Strade ferrate in Piemonte* cit., pp. 143-176.



Torino. Corso Vittorio Emanuele colla Stazione ferroviaria, foto Stabilimento Brogi, 1890 circa (ASCT, *Collezione Simeom*, D 2739).

«...la piazza Carlo Felice, che poco più di mezzo secolo fa rappresentava l'estremo limite sud-ovest di Torino, contende alla piazza Castello il primato come centro della vita cittadina. Ciò si deve specialmente alla presenza della principale stazione ferroviaria (Porta Nuova) ed alla sua posizione al termine di via Roma, e quasi a metà del tratto più elegante e frequentato dello splendido corso Vittorio Emanuele II». Così il geografo Piero Gribaudo, nel 1908, descriveva gli effetti attrattivi dello scalo ferroviario nell'area di espansione urbana ottocentesca verso Porta Nuova in un saggio divenuto celebre per la teorizzazione dell'intervento del «piccone demolitore» con cui lo scritto proseguiva: ai nuovi quartieri caratterizzati da ampi viali e dalle eleganti residenze delle classi più agiate, che attiravano uffici politici e amministrativi, teatri, grandi alberghi, magazzini di lusso facevano da contrappunto le vie strette e malsane del centro storico, che solo grazie a «opportuni sventramenti» avrebbero potuto essere rinnovate e rese altrettanto eleganti e prestigiose, ponendo così un freno allo spostamento verso la periferia delle classi più agiate. Un principio che trovò applicazione in Torino dapprima con il taglio delle vie diagonali nel centro storico, via Pietro Micca e via IV Marzo e, più tardi, con la costruzione della nuova via Roma²⁰.

²⁰ PIERO GRIBAUDI, *La posizione geografica e lo sviluppo di Torino*, Torino: Lattes, 1908, copia del saggio è conservata in ASCT, *Collezione Simeom*, C 5306; si veda anche V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit., p. 209 e sgg.

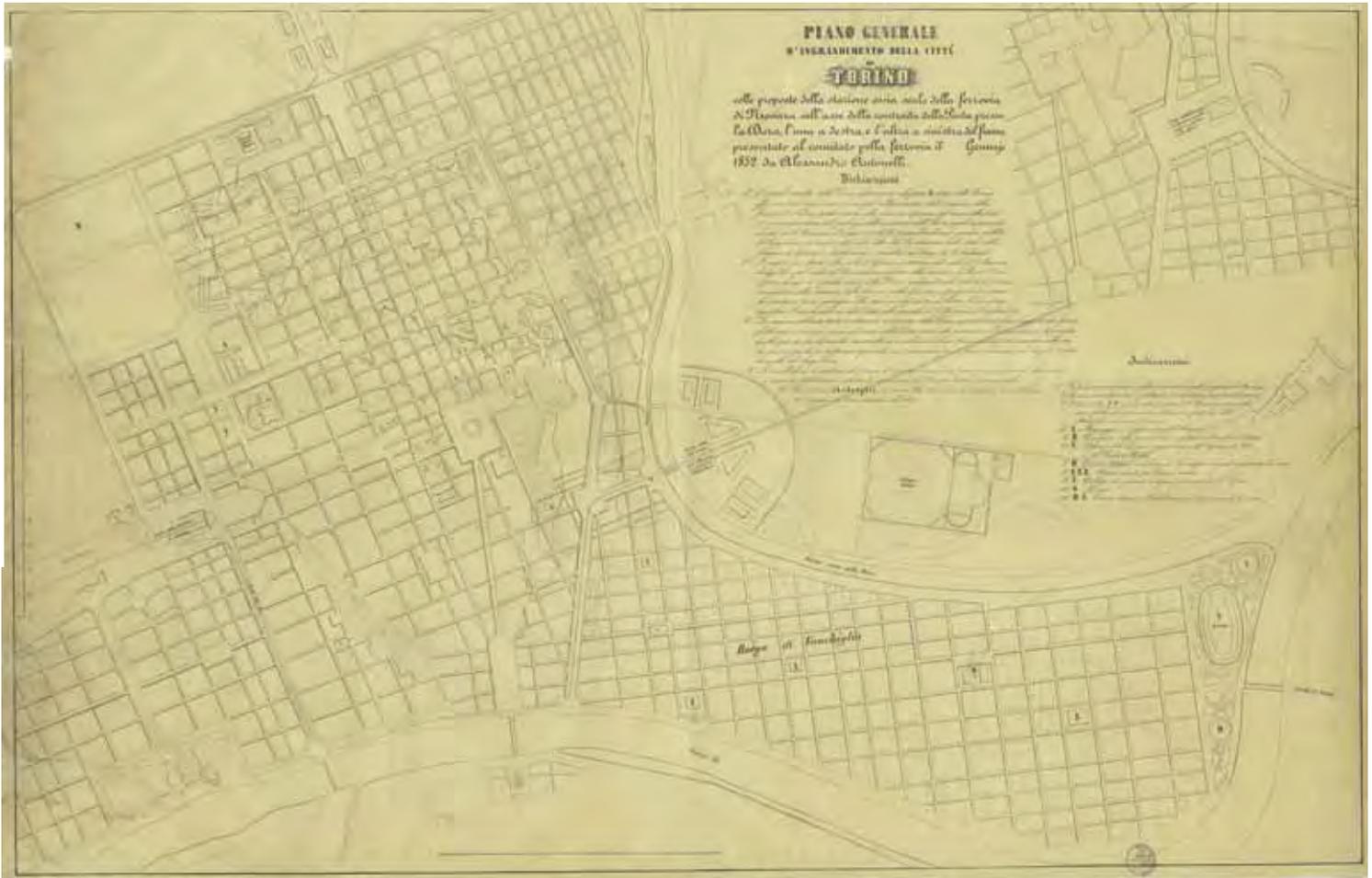


Alessandro Antonelli, *Piano generale d'ingrandimento della città di Torino colle proposte della stazione ossia scalo della ferrovia di Novara sull'asse della contrada della Posta presso la Dora, l'una a destra e l'altra a sinistra del fiume presentato al comitato pella ferrovia il Gennaio 1852 da Alessandro Antonelli*, Torino, 1852 (ASCT, Collezione Simeom, D 103).

Nel 1852 venne approvata la costruzione della linea Torino-Novara, che fu poi proseguita fino al confine lombardo e collegata alla ferrovia dal Ticino a Milano. Anche la collocazione della seconda stazione torinese giunge al termine di un lungo dibattito che vide contrapporsi diversi progetti prima che la scelta cadesse definitivamente sulla zona di Porta Susa: furono proposte diverse localizzazioni presso la Dora, sia sulla sinistra del fiume, in zona Aurora, sia sulla destra, in zona Valdocco. Un altro progetto, qui riprodotto, fu presentato da una società di proprietari di terreni in Vanchiglia, rappresentati dall'architetto Alessandro Antonelli, che si proponevano di favorire lo sviluppo della zona proprio grazie all'impianto dello scalo ferroviario, considerato un elemento trainante dello sviluppo commerciale e residenziale del quartiere.

Edoardo Pecco, ingegnere capo della Città, *Progetto di ingrandimento della Città di Torino verso l'ex Cittadella*, Torino, 1856 (ASCT, Serie 1K, Decreti Reali, 1849-1863, vol. 11, f. 177, disegno allegato f. 181).

La zona ovest di Torino era stata esclusa dalle sistemazioni urbanistiche dei primi anni della Restaurazione, che riguardarono invece le piazze fuori porta di Po, porta Nuova e porta Palazzo, a causa delle servitù militari gravanti sui terreni della cittadella. Solo dopo la decisione da parte del ministero di Guerra e Marina di smilitarizzare la cittadella (1852) poté essere discussa la sistemazione dell'area che veniva in tal modo liberata, includendovi anche lo scalo della ferrovia di Novara. Ancora una volta le scelte di localizzazione e progettazione edilizia della stazione ferroviaria vennero inserite nel più ampio contesto dei piani di ingrandimento della capitale. La collocazione dello scalo su piazza Pietro Micca (poi San Martino, oggi XVIII Dicembre) consentiva un tracciato rettilineo della ferrovia dal ponte sulla Stura, attraversando la Dora e sottopassando le strade di Francia (oggi corso Francia) e di San Donato; era inoltre favorevole alla connessione con la futura linea di Susa, progettata nel 1851 e poi prolungata sino alla Savoia col traforo del Fréjus. La stazione entrò in funzione nel 1856, sebbene gli edifici dello scalo non fossero ancora completamente ultimati.



Henry Le Lieure, *Vue de la rue de la Cernaia*, 1866-1867 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, Album Le Lieure, 13A/16).

Le Lieure ritrae la stazione di Porta Susa a chiusura della prospettiva di via Cernaia, di recente costruzione. Lo scalo fu situato in un luogo altamente significativo, valorizzandone la funzione di ingresso alla città all'estremità di un nuovo asse retto dello sviluppo urbanistico che rappresentava la prosecuzione della principale arteria storica di attraversamento urbano in direzione est-ovest (attuali vie Santa Teresa e Maria Vittoria) e unendo la nuova stazione all'antica piazza della legna (oggi Solferino). Nei progetti di Carlo Promis, un porticato senza soluzione di continuità avrebbe dovuto collegare piazza Statuto, Porta Susa e Porta Nuova, lungo via Cernaia, piazza della legna e viale del Re, saldando dal punto di vista architettonico e della fruizione pedonale i due settori di espansione urbana e le due stazioni: un intento di unificazione tra le parti della città di nuova costruzione che andava nella direzione opposta al ruolo di barriera interna che viene inevitabilmente ad assumere l'infrastruttura ferroviaria.

Ufficio mantenimento sorveglianza linee, *Stazione di Torino P.S. Chiusura dell'atrio*, 1906 (ASCT, *Progetti Edilizi*, 1906/429).

L'edificio della stazione ebbe dimensioni piuttosto ridotte, dovendo servire le sole tratte Torino-Susa e Torino-Boffalora (presso il Ticino). Nel 1906 il porticato che caratterizzava la facciata prospiciente la piazza venne chiuso e nell'atrio in tal modo ricavato furono sistemate le biglietterie.



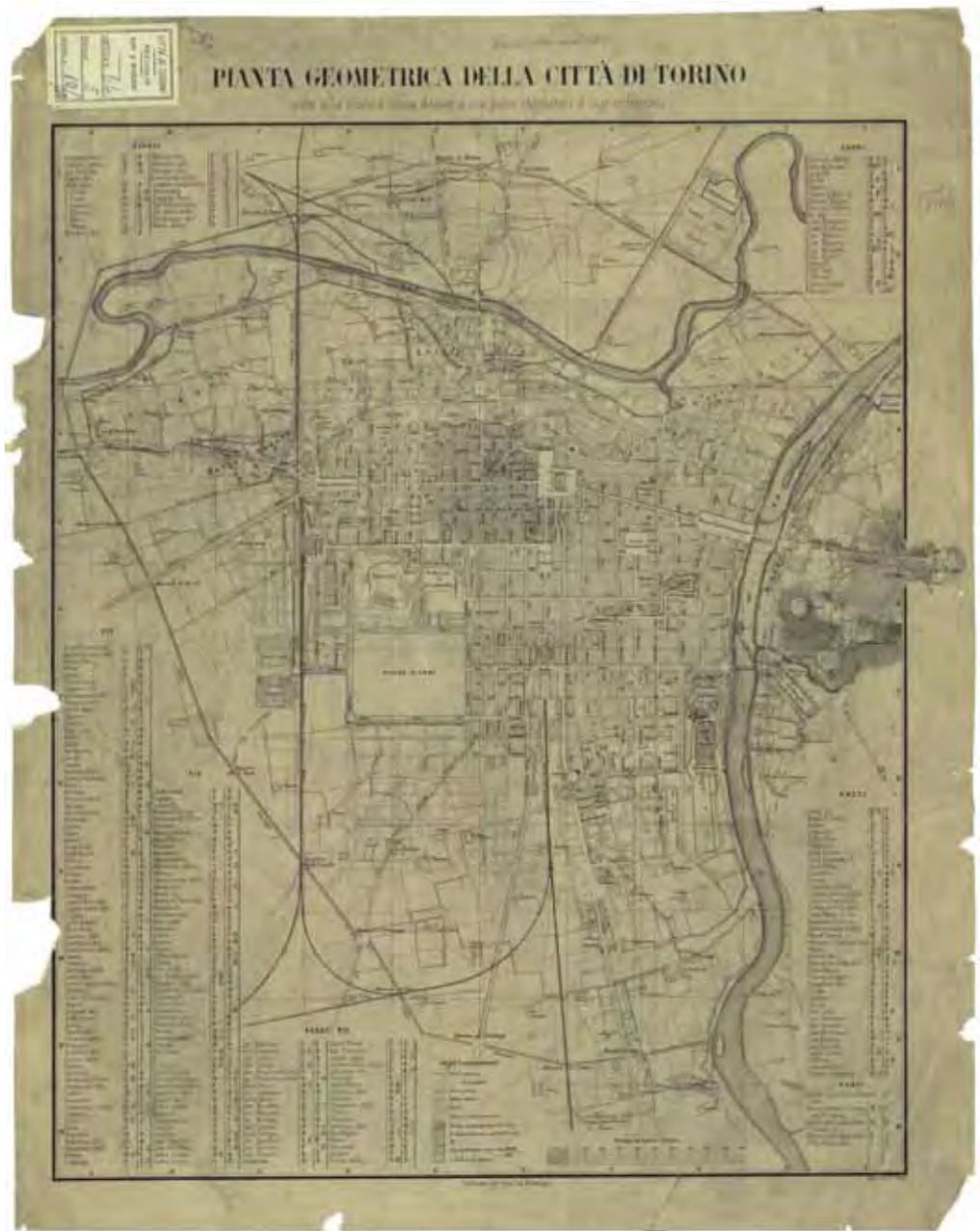
Stazione di Torino Dora, foto di Filippo Gallino, 1998.

Nel corso dell'elaborazione del progetto per il tratto terminale della ferrovia di Novara, che interessava la penetrazione in città, venne decisa la costruzione di una piccola stazione succursale, situata sul lato sinistro della Dora, dove la linea ferroviaria incrociava la strada di Lanzo, destinata soprattutto al traffico merci, per soddisfare gli interessi commerciali dei quartieri di borgo Dora e Aurora, penalizzati dalla scelta di realizzare lo scalo principale a Porta Susa. Costruito come scalo provvisorio, entrò in servizio nel 1855: nel 1902 fu inaugurato l'edificio definitivo, denominato stazione Torino-Dora, con facciata prospiciente la strada di Lanzo²¹. Negli anni ottanta fu costruito il vicino scalo merci di Valdocco, sulla destra della Dora.

Edoardo Pecco, *Pianta geometrica della città di Torino sino alla cinta e linea daziaria coi piani regolatori d'ingrandimento*, 1866 (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.5.12 A).

Nel 1854 fu costruita un'altra importante linea ferroviaria: la Torino-Bussoleno-Susa che, sin dalla progettazione risalente al 1851, avrebbe dovuto essere prolungata verso la Savoia e la valle del Rodano. Il tratto da Torino a Susa fu inaugurato con attestamento a Porta Nuova, dal momento che lo scalo di Porta Susa non era ancora in servizio. Successivamente fu realizzato il collegamento tra le due stazioni, e di conseguenza tra la ferrovia di Susa e di Novara e quindi, in prospettiva, la connessione diretta, attraverso Torino, da Parigi a Milano. Il raccordo tra le due stazioni, completato nel 1864, attraversava la cinta daziaria, eretta nel 1853, presso le barriere di Crocetta e di Susa: da Porta Nuova la linea si biforcava, proseguendo da un lato per Genova e dall'altro, con un'ampia curva, dirigendosi verso Porta Susa.

²¹ *L'apertura della nuova stazione Torino-Dora*, in «La Stampa», 17 novembre 1902.



Torino. Piazza dello Statuto col Monumento del Fréjus, foto Stabilimento Brogi, 1890 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 2739).

Con il completamento del traforo del Fréjus (1871) veniva reso possibile il collegamento ferroviario diretto fra Parigi e Milano attraverso Torino. A ricordo dei caduti per la realizzazione dell'opera venne eretto, nel 1879, un monumento costruito con le rocce provenienti dal traforo stesso, situato in piazza Statuto, l'ultima delle grandi piazze alle porte della città, terminata nel 1864-1865 su progetto di Giuseppe Bollati per la Italian Building Society, nell'ambito della sistemazione della zona ovest.



Scalo ferroviario di Porta Nuova, vista da Sud dal cavalcavia di corso Sommeiller, con la stazione sullo sfondo e Scalo ferroviario di Porta Nuova, vista da Nord dal cavalcavia di corso Sommeiller, foto di Mario Gabinio, 1924 (GAM, Fondo Gabinio, P 10/9 e P 10/8).

Mentre venivano potenziati i collegamenti interni allo stato e internazionali, a livello cittadino la ferrovia divenne una barriera di separazione tra settori urbani e un ostacolo alla circolazione interna: particolarmente evidente era la frattura fra i quartieri di San Salvario e San Secondo causata dalla ferrovia Torino-Genova, cui si aggiunse l'«anello di ferro» rappresentato dal raccordo fra Porta Nuova e Porta Susa che circondava l'area sud-ovest della città. Tali problemi erano evidenti sin dalla fine dell'Ottocento quando si cominciò a discutere di un complessivo riordinamento delle ferrovie e degli scali torinesi, ma furono affrontati solo all'inizio del Novecento con il progetto di «abbassamento del piano del ferro».



Carta topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli, foglio n. 4 (ASCT, Tipi e disegni, 64.8.12).

Il viale del Re, prolungato sino a corso re Umberto secondo il *Piano fuori Porta Nuova* del 1851-1852, venne ulteriormente esteso in direzione ovest sino a corso Galileo Ferraris, grazie allo spostamento verso sud-ovest di piazza d'Armi. Negli anni sessanta dell'Ottocento tale asse viario fu prolungato sino alla cinta daziaria, in corrispondenza dell'attuale corso Ferrucci, e lungo l'ultimo tratto dell'arteria (corso Sant'Avventore) vennero edificate diverse strutture legate a servizi pubblici: le nuove carceri giudiziarie (costruite nel 1862-1870), il mattatoio civico (1864-1867), il mercato del bestiame (1869-1871, poi ridimensionato per la costruzione delle caserme Pugnani e Lamarmora), i casotti daziari, situati in posizione arretrata rispetto alla cinta, presso l'incrocio tra via Boggio e via Principi d'Acaja, e le Officine delle strade ferrate, realizzate tra il 1880 e il 1884, e collegate alla ferrovia di Novara.

Officine Grandi Riparazioni, Padiglione ad "H", foto di Filippo Gallino, 1998.

Le nuove Officine ferroviarie, in cui confluirono quelle precedentemente situate presso Porta Nuova e Porta Susa per liberare spazio nei due scali, costituirono un importante polo di concentrazione della manodopera e un fattore determinante nella crescita di borgo San Paolo: qui sorsero diversi altri stabilimenti legati sia alle ferrovie, come la Freni Westinghouse, sia alla nascente industria automobilistica (Diatto, Spa, Lancia, Chiribiri) e si manifestò un notevole incremento di edilizia residenziale. Esso assunse così le caratteristiche del borgo extraurbano sviluppato lungo gli assi viari di via San Paolo e via Monginevro che conducevano al varco nella cinta daziaria situato presso la nuova area dei servizi²². Al 1973 risalgono le demolizioni del mattatoio, del mercato del bestiame e dei casotti daziari (già danneggiati dai bombardamenti durante il secondo conflitto mondiale) con la perdita della caratterizzazione funzionale che aveva originariamente segnato tale porzione di città²³. La fotografia ritrae il padiglione principale delle Officine alla fine degli anni novanta, dopo una lunga fase di abbandono e prima degli interventi di restauro che lo hanno recentemente rivalorizzato come testimonianza di un'importante fase dello sviluppo industriale della città.

²² Si veda VERA COMOLI, MICAELA VIGLINO, *Assi rettori della composizione urbanistica e direttrici storiche di sviluppo*, in POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino cit.*, I, pp. 80-81 e GIOVANNI MARIA LUPO, LUISA SASSI, *Le «Nuove Officine delle Strade Ferrate» di Torino*, in *Strade ferrate in Piemonte cit.*, pp. 73-92.

²³ POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino cit.*, p. 81.



Enrico Gonin, *Piazza Emanuele Filiberto (porta d'Italia)*, 1839 (ASCT, *Collezione Simeom*, D 281).

L'accesso settentrionale a Torino ricevette una nuova sistemazione architettonica nei primi anni della Restaurazione con il *Piano regolare* di Gaetano Lombardi del 1817: secondo tale progetto borgo Dora restò al di fuori dei limiti urbani, il cui confine era attestato in corrispondenza della grande piazza Emanuele Filiberto (ora piazza della Repubblica), elemento di saldatura fra la città vecchia e il borgo in corrispondenza della circonvallazione settentrionale (attuale corso Regina Margherita), delineata in periodo francese. Tale progetto corrispondeva a una volontà di separazione funzionale e sociale tra la città e il borgo produttivo e commerciale ed evitava al contempo di intervenire sulla sua complessa maglia urbanistica, caratterizzata da un antico e fitto sistema di canali.

Torino



Enrico Cuccia del. e lit.

Con perm. del G.

L.lli. Deponi e Comp.

PIAZZA EMANUELE FILIBERTO

(PORTA D'ITALIA.)

Torino. P. Mariotti Editore

Torino. Ponte sulla Dora; ingegnere Mosca, foto Stabilimento Brogi, 1890 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 2739).

Carlo Bernardo Mosca, *Piano indicante li varii lotti delle fabbriche erigende sulla linea d'accesso al nuovo ponte di Dora presso Torino, 1825 (ASCT, Tipi e disegni, 39.2.28).*

Sin dal progetto di sistemazione della piazza fuori porta Palazzo era prevista la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria in direzione di Novara (corso ponte Mosca, attuale corso Giulio Cesare), costruita sul prolungamento dell'asse storico settecentesco di via Milano²⁴ per sostituire l'antica e tortuosa direttrice che attraversava borgo Dora e proseguiva sul tracciato dell'attuale corso Vercelli. Il progetto della nuova grande strada prevedeva anche la costruzione di un ponte sulla Dora che venne realizzato, dopo un lungo dibattito sul miglior attraversamento dell'alveo fluviale, sul disegno presentato da Carlo Bernardo Mosca nel 1821. Inaugurato nel 1830, il ponte Mosca, caratterizzato da un solo arco in pietra di 45 metri di luce (a fronte dei 50 inizialmente previsti dal progettista), divenne subito un vero e proprio monumento ricorrente nell'iconografia cittadina, come testimonia anche il suo inserimento nell'album dello Stabilimento Brogi. Sullo sfondo è visibile il ponte ferroviario della linea Torino-Ceres.

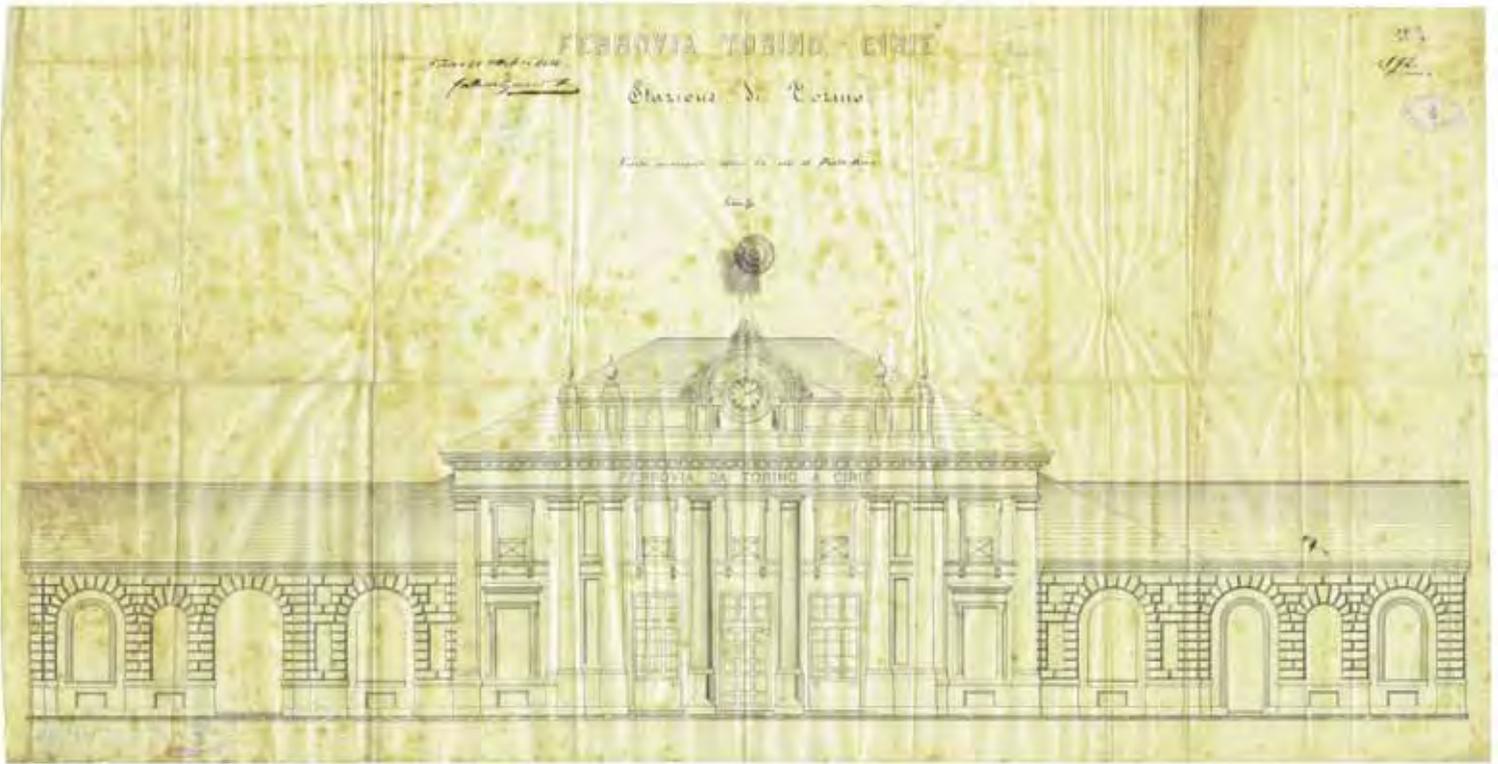
²⁴ POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino cit.*, p. 72.

Ferrovia Torino-Ciriè. Stazione di Torino. Fronte principale verso la via al Ponte Mosca, 16 ottobre 1866 (ASCT, Progetti edilizi, 1866/98).

Torino. Stazione ferroviaria di Lanzo, foto di Mario Gabinio, 1897 circa (GAM, Fondo Gabinio, A 1/1).

Proposta al comune di Torino sin dal 1862 per agevolare i commerci con l'area del Canavese, la linea ferroviaria Torino-Ciriè venne costruita tra il 1866 e il 1869 dalla Società Canavesana per la strada ferrata da Torino a Ciriè, su progetto dell'ingegner Gaetano Cappuccio; nel 1876 fu prolungata fino a Lanzo e, nel 1916, fino a Ceres. Il superamento di marcati dislivelli richiese la realizzazione di notevoli opere ingegneristiche, quale il viadotto Val Grande presso Ceres. La stazione torinese della ferrovia, detta stazione di porta Milano o stazione di ponte Mosca, fu costruita con facciata prospiciente il nuovo corso ponte Mosca (attuale corso Giulio Cesare) e rimase in funzione sino al 1987 quando il primo tratto della linea fu soppresso e il capolinea arretrato alla stazione Dora. Nel 1993, a seguito di un'alluvione, venne interrotto il servizio sul tratto montano della ferrovia, ripristinato nel 2008 dopo un completo rimodernamento della linea²⁵.

²⁵ In occasione della riapertura della tratta iniziale della linea, alla storia della Ciriè-Lanzo è stato dedicato il volume di MASSIMO CONDOLO, *Torino-Ceres. 140 anni di storia dalla «Ciriè-Lanzo» alla metropolitana regionale*, Brescia: Fondazione Negri, 2008 edito nella collana storica del GTT.



Torino. Ponte della ferrovia di Lanzo (sulla Dora), foto di Mario Gabinio, 1897 circa (GAM, Fondo Gabinio, A 1/2).

Il ponte a traliccio della linea Torino-Lanzo, progettato dall'ingegner Gaetano Cappuccio e costruito nel 1867, costituì una struttura innovativa per la scelta dell'utilizzo del ferro in contesto urbano, dove tale materiale era ancora scarsamente impiegato. Negli anni dieci vennero predisposti il prolungamento sino a Ceres e la sua elettrificazione: dopo la guerra, nel 1920, fu finalmente realizzata l'elettrificazione con corrente continua ad alta tensione: tale innovazione tecnica, adottata per la prima volta al mondo, era giustificata dall'importanza della ferrovia per il notevole flusso di passeggeri e di merci.



Ponte Ferdinando di Savoia sulla Stura, (ASCT, «Torino», VII (1927), n. 11, p. 310).

Autostrada Torino-Milano, foto di Riccardo Moncalvo, 1932 (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 12/5).

Nel 1927 venne realizzato un nuovo ponte sulla Stura per consentire il prolungamento del corso ponte Mosca oltre la cinta daziaria e sino alla strada di Chivasso, presso gli stabilimenti Snia Viscosa di Abbadia di Stura: fu quindi potenziato il ruolo della nuova arteria stradale quale via di accesso a Torino e, in particolare, alle zone di porta Palazzo e barriera di Milano per coloro che provenivano da nord, in alternativa all'arteria storica, più tortuosa e stretta, di corso Vercelli: ciò garantiva un collegamento diretto con l'importante zona industriale di Abbadia di Stura. Inoltre il punto di incontro del prolungato corso ponte Mosca con la strada di Vercelli divenne in seguito l'accesso all'autostrada Torino-Milano, progettata sin dal 1925 e completata nel 1932.



Il primo servizio pubblico di omnibus a cavalli venne istituito a Torino nel 1845, mentre al 1871 risale la posa delle prime rotaie sulle vie cittadine, percorse ancora da carrozze a traino animale. Il primo segno del trasporto pubblico sul suolo urbano si verificò in un'epoca di espansione della città, segnata dai piani di ingrandimento e dallo smantellamento della cittadella, da un aumento dell'utenza e dalla necessità quindi di un miglioramento del servizio, gestito all'epoca tramite concessioni a società private²⁶.

Torino. Piazza Castello. Palazzo Reale e Madama, foto di Giacomo Brogi, 1880 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 7A/5).

Piazza Castello, foto di Giancarlo Dall'Armi, 1920 circa (ASCT, *Fototeca*, Fondo Dall'Armi, R0310200).

Il centro della rete del trasporto pubblico urbano, cui faceva capo la quasi totalità delle linee, era situato in piazza Castello. Negli ultimi anni dell'Ottocento il Comune decise di affiancare alle società Torinese e Belga un terzo gestore del trasporto pubblico, la Società anonima elettricità Alta Italia, e di procedere all'elettificazione delle linee. Quest'ultima azienda costruì otto nuove linee ma la rete restò comunque incardinata sulle vie del centro, con una notevole moltiplicazione di binari: ogni compagnia gestiva i propri, tanto che su alcune vie e piazze erano presenti più fasci di rotaie, che creavano notevoli ostacoli alla circolazione impedendo di razionalizzare il servizio. Tale assetto derivava dal fatto che le concessionarie erano interessate a servire prevalentemente la zona centrale per garantirsi un numero sufficiente di utenti, costituiti ancora essenzialmente dai ceti borghesi, trascurando invece il servizio nelle aree periferiche.

²⁶ M. MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano nella Torino del Novecento* cit., pp. 50-51.



Torino. Piazza Vittorio Emanuele I dalla Gran Madre di Dio, foto Stabilimento Brogi, 1890 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 2739).

I tram a cavalli ritratti presso l'attuale piazza Vittorio Veneto sono quelli della Società torinese di tramways e ferrovie economiche, nota come la Torinese, in servizio sulla linea che collegava la chiesa della Gran Madre con il Martinetto, al margine occidentale della città. La Torinese nacque nel 1881, riscattando la concessione di alcune linee gestite sino ad allora con omnibus. I tram a cavalli restarono in servizio a Torino, su alcune brevi tratte periferiche, sino ai primi anni del Novecento.



Torino. Via di Po e Via della Zecca, foto di Giacomo Brogi, 1880 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 7A/16).

Torino. Via Po e Via Giuseppe Verdi, foto di Guido Cometto, 1930 circa (ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 1/174).

Nella veduta dall'alto di piazza Castello si nota in primo piano un tram a vapore in transito verso via Po. Tali tram, a partire dal 1898, furono progressivamente sostituiti con mezzi a trazione elettrica, dapprima alimentati da accumulatori, e in seguito da linee aeree: fu un mutamento tecnico fondamentale per l'aumento della velocità, ma anche per l'accresciuta economicità del servizio, grazie alla costruzione delle prime centrali idroelettriche. La Società elettrica Alta Italia, che realizzò le prime tranvie elettriche, possedeva due impianti, sulla Dora Riparia e sul Chiusella, ed era inoltre concessionaria del servizio di illuminazione pubblica a Torino e in altre città piemontesi²⁷. Nella veduta successiva, ripresa con angolatura simile alcuni decenni più tardi, si nota la presenza dei tram elettrici e dei binari che ora percorrono anche via Verdi (già della Zecca).

²⁷ *Il primo esperimento delle tramvie elettriche*, in «Gazzetta del Popolo», 24 febbraio 1898.



Via Pietro Micca e Palazzo Madama e il tratto iniziale di Via Pietro Micca, foto di Giancarlo Dall'Armi, 1920 circa (ASCT, Fototeca, Fondo Dall'Armi, R0310199 e R0310209).

Aperta nel 1885 con il taglio diagonale di alcuni antichi isolati del centro cittadino, via Pietro Micca costituisce, insieme a via IV Marzo, uno degli interventi operati per risanare il nucleo storico della città, sulla scia del dibattito suscitato dalla promulgazione della *Legge per il risanamento della città di Napoli* (1885). La presenza sempre più frequente dei tram nelle vie del centro cittadino si inserisce in un traffico ancora essenzialmente dominato dai pedoni, cui si affiancano mezzi a traino animale e i primi a motore: in quest'epoca la strada è ancora uno spazio di transito e interazione, utilizzato e condiviso da soggetti diversi, con esigenze e velocità di spostamento diverse. Sebbene proprio a partire dai primi decenni del Novecento cominci a emergere la necessità di regolamentare i percorsi e gli spazi riservati a pedoni e ai diversi mezzi di trasporto, solo molto più tardi, nel secondo dopoguerra, la crescita esponenziale del traffico automobilistico muta profondamente i modi di fruizione di tale spazio pubblico, determinando l'espulsione dei pedoni dalle strade destinate a divenire ormai una barriera fisica, attraversabile solo nei luoghi deputati²⁸.

²⁸ B. VECCHIO, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto* cit., pp. 166-167.



Istituto Geografico Militare, *Torino e dintorni*. La nuova cinta daziaria è tracciata con una linea in inchiostro rosso, 1909 (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.15).

Nel 1912 venne definita una nuova e più ampia cinta daziaria che comprendeva la quasi totalità del territorio comunale, dopo l'approvazione nel 1906 di un nuovo piano regolatore: nella definizione del suo perimetro venne privilegiata l'inclusione delle aree lungo le principali direttrici viarie verso Rivoli, Stupinigi e Nizza e della zona settentrionale intorno alla Dora, dove maggiore era lo sviluppo industriale. Il terreno liberato dalla vecchia cinta del 1853, costituita da un muro in mattoni e pietra smantellato progressivamente a partire dal 1912, da una strada interna e da un vallo esterno, divenne un'infrastruttura viaria di circonvallazione della città sul lato sinistro del Po: il suo tracciato corrisponde attualmente ai corsi Bramante, Lepanto, Pascoli, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara e Tortona²⁹.

²⁹ POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino* cit., I, p. 98.

TORINO E DINTORNI



Legend symbols for roads and paths.

1909

I tram per la barriera di Lanzo in piazza Emanuele Filiberto (attuale piazza della Repubblica) e Tranvia presso largo Orbassano, 1920 circa (GTT, Archivio Fotografico).

Nei primi decenni del Novecento si decise la municipalizzazione del servizio di trasporto pubblico, compiuta in due fasi, nel 1907 con il riscatto delle linee dell'Alta Italia, e nel 1923 con quello delle linee della Belga e Torinese, fuse nel frattempo. L'ATM procedette a una progressiva razionalizzazione del servizio nelle aree centrali, dove esistevano i maggiori problemi di affollamento dei binari e duplicazione delle linee, e a un'estensione dello stesso verso le periferie, per far fronte alle esigenze di spostamento tra luoghi di residenza e di lavoro delle classi lavoratrici che in numero sempre maggiore si concentravano nei borghi fuori cinta: la rete tranviaria doveva, nelle intenzioni delle stesse autorità municipali, favorire l'espansione urbana e costituire quindi una risposta al problema del sovraffollamento abitativo nei quartieri centrali (considerato un problema sia politico sia di tipo igienico-sanitario) facilitando il trasferimento della residenza delle classi lavoratrici verso le periferie.

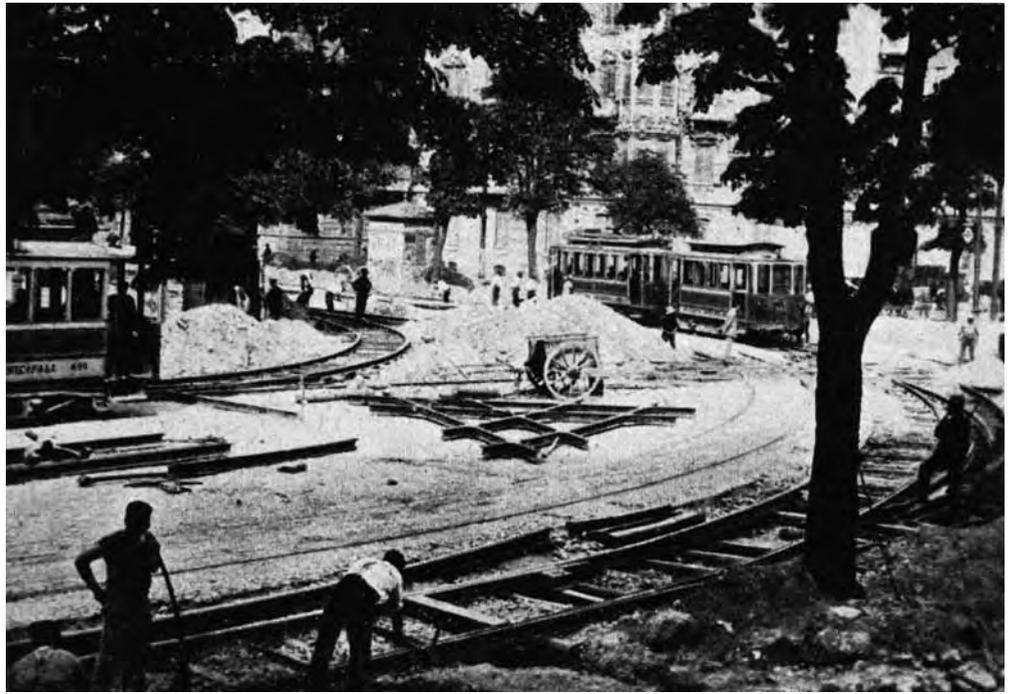


L'impostazione di tipo radiale della rete tranviaria rimase a lungo una costante: nel 1923, in occasione della municipalizzazione dell'intera rete, venne considerata la possibilità di una ristrutturazione radicale per realizzarne una a griglia, ma si preferì infine un progetto più modesto, di sola revisione dell'assetto esistente. Tra i fattori che fecero propendere verso il mantenimento di una struttura radiale vi era il problema degli attraversamenti ferroviari, affrontato parzialmente solo dal 1927-1928 con l'abbassamento del piano del ferro. L'accorpamento delle reti impose comunque ingenti lavori là dove coesistevano più fasci di binari e comportò la loro eliminazione da alcune strade e un complessivo riordino dei tracciati. Dal 1923, a seguito di una decisione assunta a livello nazionale, anche i tram cominciarono a circolare sulla destra dopo che, sino ad allora, avevano tenuto la mano sinistra come i treni. Ciò rese necessario invertire la posizione dei binari nelle vie, il rifacimento di molti incroci e una revisione complessiva dei sensi di marcia³⁰.

La sistemazione della rete tranviaria. Un ciclopico lavoro eseguito sul corso Peschiera. Lavori eseguiti dall'ATM all'incrocio con corso re Umberto (ASCT, «Torino», VII (1927), nn. 7-8, p. 143).

Su corso Peschiera correvano ben cinque binari, due coppie percorse dai tram elettrici e uno per il tram a vapore; quest'ultimo fu eliminato e si posarono nuovi binari e linee elettriche aeree, collocandoli in modo tale che i tram percorressero i lati della carreggiata.

³⁰ M. MORAGLIO, *Trasporti pubblici e sviluppo urbano nella Torino del Novecento* cit., p. 57.



L'uscita dei dipendenti Fiat dallo stabilimento del Lingotto alla fine degli anni venti (GTT, Archivio Fotografico).

Dopo il 1923 la rete venne complessivamente ampliata grazie a ingenti investimenti e il servizio tranviario raggiunse per la prima volta dimensioni di massa: al contrario di quanto accadde in molte città europee, e nonostante un acceso dibattito in cui i fautori del trasporto su gomma lo indicavano come il sistema di trasporto più moderno, veloce ed efficiente rispetto ai vecchi tram, a Torino si scelse di mantenere il servizio tranviario come mezzo pubblico prevalente; tale scelta era motivata in primo luogo dalla maggiore economicità del mezzo, una volta affrontato l'investimento iniziale rappresentato dalla posa dei binari, grazie alla disponibilità di energia idroelettrica, e anche dalla sua maggior capacità di trasporto, che meglio si adattava alle necessità di una città industriale come Torino dove i numerosissimi operai dovevano spostarsi negli stessi orari e lungo tragitti costanti.

Deposito con officine in San Paolo, 1928 (GTT, Archivio Fotografico).

Il potenziamento e l'estensione della rete tranviaria richiese anche l'ampliamento delle strutture di servizio esistenti, rilevate dalle società un tempo concessionarie, e la costruzione di nuovi stabilimenti, come quello tra corso Trapani e via Monginevro, nella zona di espansione industriale e residenziale della città verso ovest che costituisce un esempio particolarmente significativo di struttura in cemento armato a vista ancor oggi di grande suggestione.



Un ruolo fondamentale nel trasporto pubblico dell'area torinese tra fine Ottocento e la seconda guerra mondiale fu svolto dalle tranvie extraurbane che garantiscono la funzione di collegamento tra la città e il territorio circostante trascurata dalle linee urbane e dalle ferrovie. La rete extraurbana piemontese era tra le più estese d'Italia e d'Europa e raggiunse il culmine dello sviluppo all'epoca della prima guerra mondiale³¹.

Stazione ferroviaria Rivoli, foto di Mario Gabinio, 1910 circa (GAM, Fondo Gabinio, A 15/32).

La stazione torinese della ferrovia per Rivoli, costruita nel 1870 sulla strada di Francia (attuale corso Francia), presso piazza Statuto.

³¹ B. VECCHIO, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto* cit., pp. 150-151 e MASSIMO MORAGLIO, *Il trasporto extraurbano: la Satti dal 1934 al 2003*, in S. MUSSO, *Il trasporto pubblico a Torino* cit., pp. 87-131.



La tranvia Torino-Pinerolo e Il treno per Rivoli, in corso Francia, 1911 e 1950 circa (GTT, Archivio fotografico).

I tramway destinati alle località del circondario non correvano su sede propria, ma sulla medesima carreggiata utilizzata dagli autoveicoli: ciò creava ostacoli al traffico, rappresentava un grave pericolo (anche per tale motivo le tranvie extraurbane furono progressivamente smantellate nel secondo dopoguerra) e impediva il raggiungimento di velocità sostenute, benché consentisse una maggiore capillarità della rete.



Via Nizza, tratto iniziale presso Porta Nuova, 1920 circa (GTT, Archivio fotografico).

L'antica strada reale di Nizza, storico collegamento tra la capitale e i territori meridionali del regno, era congestionata dalle tranvie urbane ed extraurbane e dal movimento di carri e pedoni: immagine emblematica di un uso della strada promiscuo e poco regolamentato. Gli antichi percorsi diventano progressivamente inadeguati ad accogliere i crescenti volumi di traffico di una città in forte sviluppo demografico e industriale³².

La tranvia Torino-Stupinigi, 1936 (GTT, Archivio fotografico).

In seguito ad accordi fra il Comune e la Regia Aeronautica, il tracciato della linea Torino-Stupinigi fu modificato per servire da collegamento fra il nuovo aeroporto di Mirafiori (che restò in funzione fino alla fine della seconda guerra mondiale) e Porta Nuova: nel 1926 per la gestione di tale linea venne costituito l'Etos, un consorzio tra il Comune e la Società torinese tramway e ferrovie economiche. Nel 1935 tutte le tranvie extraurbane della zona ovest furono cedute a una nuova società, la Satto, tranne la Torino-Stupinigi passata all'ATM e trasformata in linea urbana. I binari della tratta Stupinigi-Vinovo-Piobesi vennero smantellati e le vetture tranviarie furono sostituite con autobus.

³² Sui crescenti problemi di traffico e ingorghi lungo le direttrici di accesso alla città si veda MASSIMO MORAGLIO, *Per una storia del sistema tangenziale di Torino*, in «Storia Urbana», XXIX (2006), p. 26 e sgg.



Inaugurazione del servizio pubblico con autobus in corso Vittorio Emanuele, 1928 (GTT, Archivio fotografico).

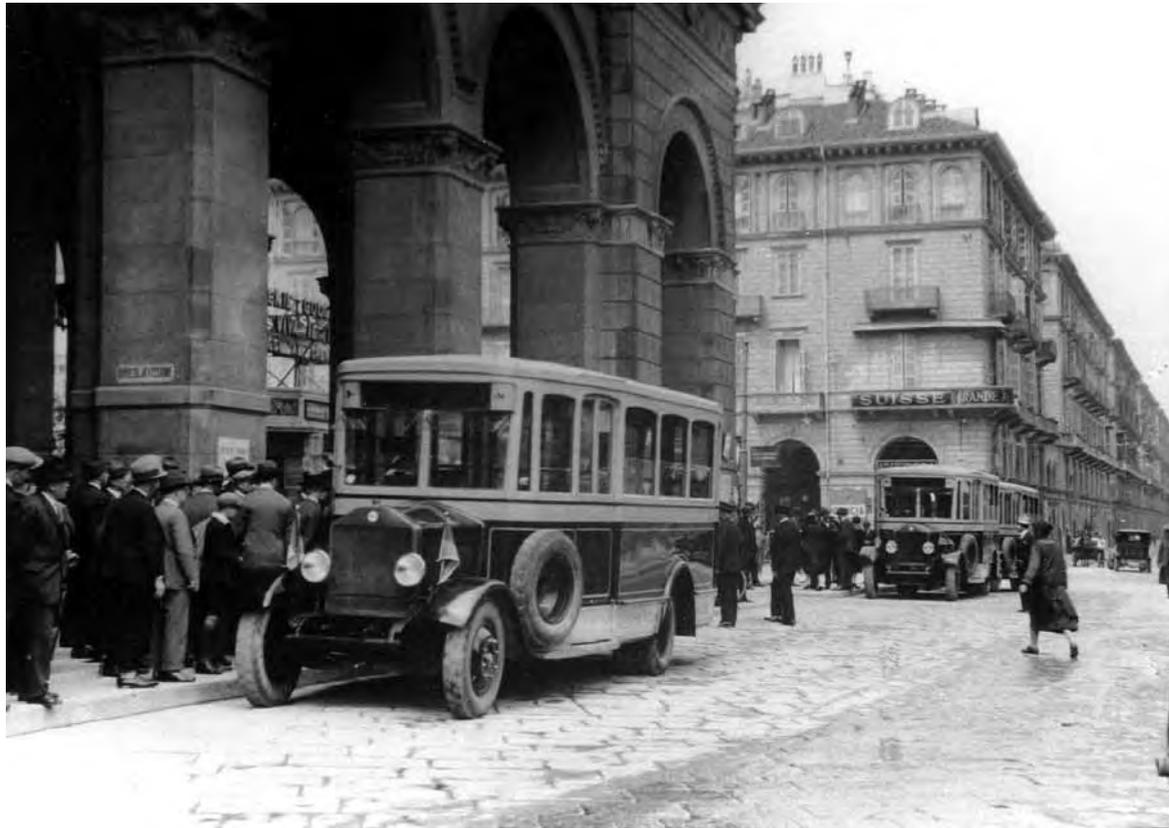
Nel 1928 vennero istituite le prime tre linee di trasporto pubblico servite con autobus Lancia, che congiungevano la zona detta ponte del Gatto (capolinea della tranvia n. 14) a Cavoretto, la barriera di Francia alla borgata Campidoglio (dove era situato il capolinea della tranvia n. 4) e Madonna di Campagna (capolinea n. 19) a piazza Emanuele Filiberto³³. Il nuovo servizio, gestito anch'esso dall'Azienda Municipale, nasceva come complementare a quello tranviario con lo scopo di dare risposta soprattutto alle esigenze di spostamento degli abitanti delle periferie.

Filobus della linea Torino-Chieri, negli anni quaranta (GTT, Archivio fotografico).

Il problema fondamentale delle autolinee era il loro costo, pari a circa il doppio dei tram³⁴. Per tale ragione su alcune linee gli autobus vennero presto sostituiti con i *trolley-bus* o filobus, in esercizio a partire dal 1931.

³³ *Servizio automobilistico urbano cumulativo col servizio tranviario*, in «Torino», VIII (1928), pp. 49-50.

³⁴ Si veda a tale proposito l'intervento di Luigi Giupponi, direttore dell'ATM, riportato in «Torino», XI (1931), pp. 3-17.



L'abbassamento del piano del ferro/1

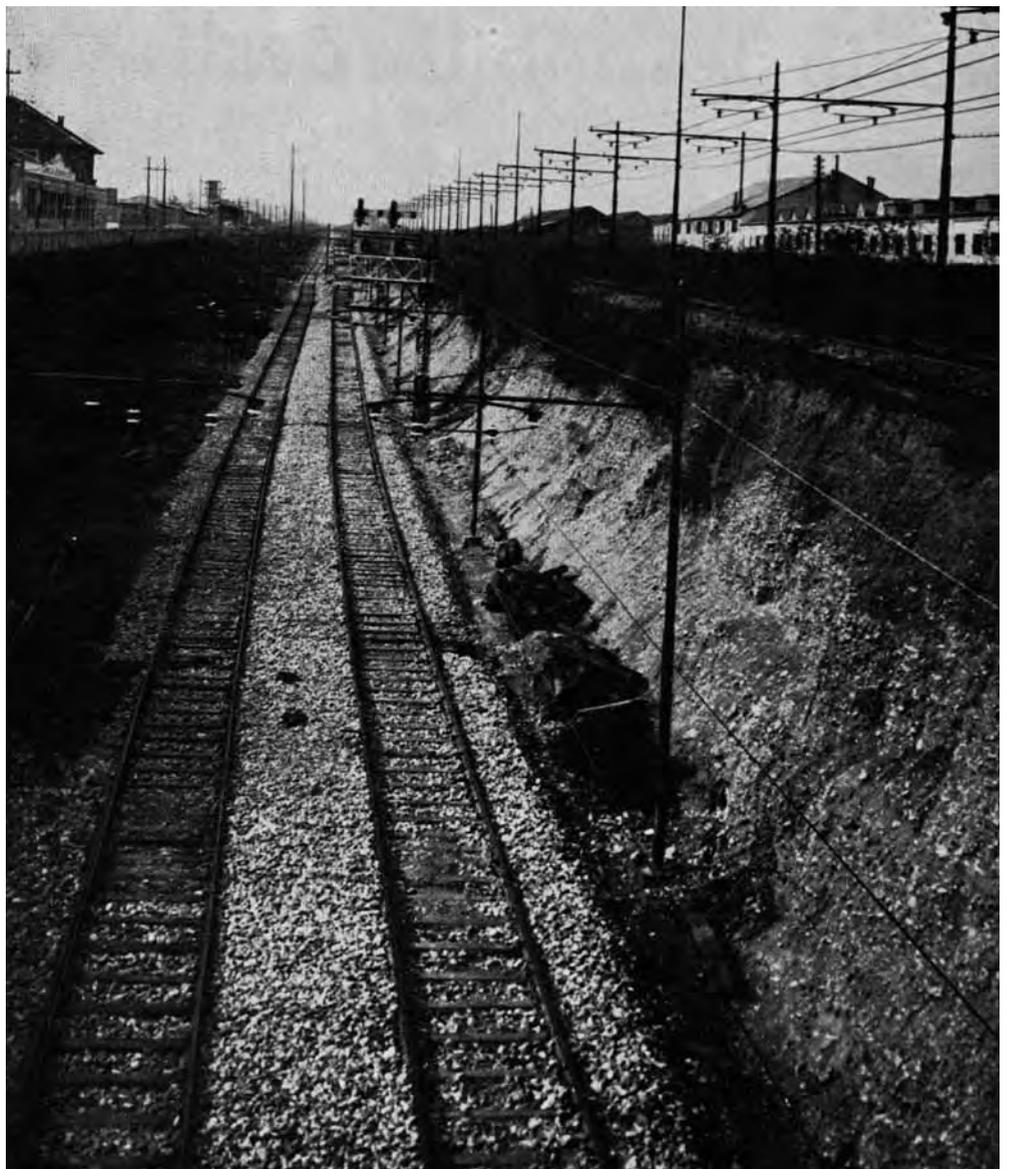
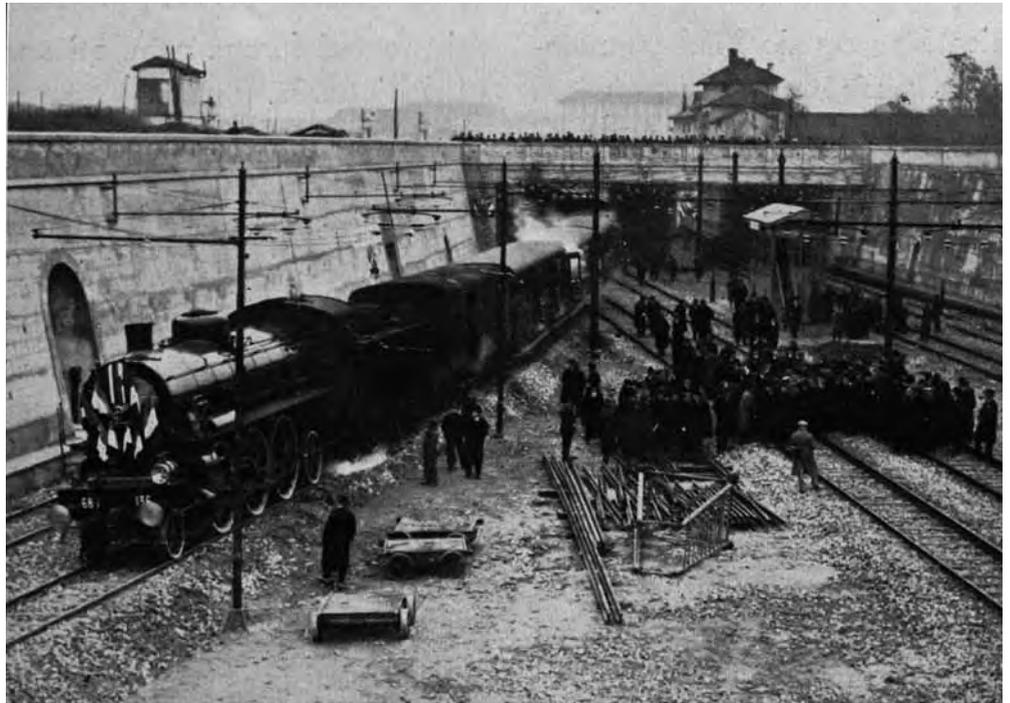
Il passaggio a livello della ferrovia Ciriè-Lanzo in corso Emilia, foto Ghidoni, 1958 (ASCT, Archivio «Gazzetta del Popolo», sez. I, b. 1243B/01).

I numerosi attraversamenti ferroviari a livello strada costituirono a lungo un ostacolo per la circolazione in città. Il problema venne affrontato per la prima volta in modo sistematico nel 1927-1928 con il cosiddetto abbassamento del piano del ferro, che comportò la realizzazione di trincee ribassate rispetto al livello stradale: al loro interno vennero posti i binari e furono realizzati diversi cavalcavia, consentendo così l'eliminazione di molti passaggi a livello.



La cerimonia inaugurale del nuovo piano del ferro tra Porta Nuova e Porta Susa e *Il maestoso trincerone*, foto di Silvio Ottolenghi, (ASCT, «Torino», VIII (1928), nn. 1-2, pp. 54-55).

Il primo tratto del nuovo piano del ferro, inaugurato nel 1927, riguardò la tratta della ferrovia Torino-Modane da Porta Nuova sino a Collegno, dove il nuovo binario in trincea si ricongiungeva a quello esistente. Durante l'esecuzione dei lavori la ferrovia fu spostata provvisoriamente lungo le strade urbane laterali, garantendo la continuità del servizio; le vie così occupate furono poi trasformate in corsi fiancheggiati i parapetti della linea ferroviaria. Nel 1928 venne inaugurato l'abbassamento del piano del ferro tra Porta Nuova e Porta Susa. La trincea, di complessivi 15 chilometri di lunghezza, raggiungeva la sua ampiezza maggiore al quadrivio Zappata, punto di diramazione delle linee di Porta Nuova, Porta Susa e Modane, ove misurava 20 metri di larghezza e 7 di profondità.



La ferrovia presso corso Inghilterra, foto di Filippo Gallino, 1998.

La linea ferroviaria per Milano, presso corso Inghilterra, in due fotografie scattate nel 1998: il «trincerone» che ha caratterizzato a lungo il paesaggio urbano della zona ovest di Torino è progressivamente scomparso nel tratto interessato alla realizzazione del passante ferroviario, che prevede l'interramento di parte delle ferrovie nel territorio urbano e la sua copertura con un ampio viale urbano, elemento centrale del nuovo piano regolatore.



I sottopassi: corso Regina Margherita

Sottopassaggio ferroviario di corso Regina Margherita, vista generale dall'alto verso Nord del cantiere dopo la posa dei binari e Sottopassaggio ferroviario di corso Regina Margherita, vista verso Ovest, foto di Mario Gabinio, 1927-1928 (GAM, Fondo Gabinio, B 80/61 e P 10/18).

Nel tratto di corso Regina Margherita non era stato possibile scavare una sede ribassata per la linea ferroviaria Torino-Milano nel processo di abbassamento generale del piano del ferro; per agevolare il traffico lungo il corso, eliminando il passaggio a livello, venne quindi costruito un sottopasso stradale, su cui corrono ancor oggi sia la ferrovia al centro, sia ai lati le due carreggiate di corso Principe Oddone³⁵.

³⁵ *Il sottopassaggio di corso Regina Margherita*, in «Torino», VIII (1928), pp. 381-382.



I sottopassi: Lingotto

Sottopassaggio del Lingotto e Sottopassaggio del Lingotto. Via Nizza, vista da Est dell'opera ultimata, foto di Mario Gabinio, 1933 (ASCT, Fototeca, Serie AF 25A01/2 e GAM, Fondo Gabinio, B 80/9).

Un'altra infrastruttura viaria costruita per ridurre i disagi alla circolazione arrecati dalla barriera determinata dalla ferrovia Torino-Genova fu il sottopasso automobilistico del Lingotto: questo manufatto era stato progettato per agevolare il crescente traffico automobilistico ed era strettamente legato al grande stabilimento Fiat e all'espansione industriale nella zona sud della città.



Via Roma, secondo tratto, vista verso Sud con i primi cantieri di demolizione e la stazione sullo sfondo, e Cantiere di via Roma Nuova, con la galleria sotterranea, foto di Mario Gabinio, 1935 (GAM, Fondo Gabinio, B 68/35 e B 71/44).

Il rifacimento di via Roma, iniziato nel 1931, rappresenta un esempio delle politiche di sventramento e ricostruzione dei centri storici che caratterizzarono diverse città italiane negli anni trenta del Novecento³⁶. Per quanto non direttamente collegata ai problemi della mobilità urbana, tale operazione deve però essere messa in relazione alle politiche dei trasporti in duplice maniera: da un lato costituisce un intervento complementare all'espansione dell'edilizia residenziale popolare nei quartieri periferici che aveva portato a estendere il servizio pubblico verso le zone più lontane dal centro per lasciare spazio al «piccone risanatore» nel centro storico, dall'altro proprio nella nuova via Roma venne costruita una galleria sotterranea che avrebbe dovuto ospitare la prima tratta della metropolitana torinese, progetto a lungo al centro del dibattito sul trasporto pubblico e la viabilità cittadina.

³⁶ Si veda BRUNO VECCHIO, *Città e aree urbanizzate*, in M. FIRPO, P.G. ZUNINO, *La Storia e le sue immagini cit.*, I, pp. 122-123.



