

luzioni impiantistiche, che svelano il sostanziale formalismo degli accoglimenti e delle censure coeve<sup>78</sup> e delle successive letture che su quelle si costruiscono fino a cristallizzarsi in stereotipi.

Nel ricco panorama delle opere pubbliche, proprio nella direzione di meglio precisare i limiti delle cosiddette «opere di regime», non sono marginali le differenze riguardanti la entità e le forme dei finanziamenti attivati; il peso e i ruoli della committenza, diversa per i singoli interventi: lo Stato, la municipalità, le organizzazioni sindacali, dopolaristiche, corporative, la Provincia; non ultimi, i casi in cui la committenza è rappresentata da società a capitale misto, insieme pubblico e privato.

Se per l'autostrada Torino-Milano<sup>79</sup> si costituisce un comitato promotore cui prendono parte amministrazioni locali e associazioni private, in seguito una Società anonima con capitali pubblici e privati, e infine, sciolto il comitato, si forma una nuova società promossa da Giovanni Agnelli, con un finanziamento misto, assicurato dal capitale sociale, dai rispettivi bilanci dei Comuni di Torino e di Milano contribuenti in uguale misura, dallo Stato, dalla Provincia e dai maggiori comuni interessati, per il sottopassaggio<sup>80</sup> del Lingotto si procede a lunghe trattative tra l'amministrazione cittadina, le Ferrovie dello Stato e la Società anonima Fiat, chiaramente la maggiore beneficiaria privata dell'operazione. Ma a segnare le differenze tra opere, a mettere in discussione l'omogeneità di una lettura dell'architettura troppo legata alla congiuntura politica sono soprattutto i rapporti tra progettisti e istituzioni che realizzano le opere, e diverse le modalità con cui vengono assegnati gli incarichi.

Se l'affidamento dell'incarico della progettazione della Casa del balilla di piazza Bernini<sup>81</sup> avviene da parte dell'Ond e in particolare dell'ingegner Arturo Ferraris, «professionista affermato e gerarca del fascismo torinese» che propone, quasi con un procedimento informale, l'amico e collega Costantino Costantini, appena venticinquenne, e per la Casa del balilla di via Guastalla, sempre su progetto di Costantini, l'incarico

<sup>78</sup> EOG, *Giro di Torino*, in «Casabella», v (1933), n. 1, pp. 11-12.

<sup>79</sup> ASCT, Verbale della riunione del giorno 28 luglio 1925 per l'autostrada Milano-Torino, Miscellanea LL. PP. 1925, cart. 1409. Cfr. I. BESOZZI, *L'autostrada Torino-Milano*, in «Torino», IX (1929), n. 9, pp. 688-94.

<sup>80</sup> ASCT, *Delibere del Podestà*, 23 giugno 1925, 10 luglio 1925, 2 giugno 1926, 23 marzo 1927, 21 dicembre 1927, 4 aprile 1928, 5 luglio 1928, 11 luglio 1928.

<sup>81</sup> *La posa della prima pietra per la Casa del Balilla*, in «Torino», IX (1929), n. 6, pp. 494-96; G. LEVI MONTALCINI, *La Casa del Balilla a Torino, dell'architetto Costantini*, in «Casabella», III (1931), n. 48, pp. 18-23.