

disegnatore rileva sia in sintetici schizzi di insieme sia in disegni più trattati le semantiche connotazioni espressive i rapporti di relazione fra i costituenti tipizzanti la scena viaria e l'insediato e tra questi e gli elementi naturali. L'immagine della vigna o della villa sono in qual modo surrogate dalla sequenza di elementi di rappresentazione del connettivo stradale (non minori) che si fanno indicatori del contesto principale.

Il civile predominante per massa è mediato alla strada dal cancelletto di ingresso, sottolineato da robusti piloni in muratura, talvolta da un ponte in legno o metallico o archivoltato, oppure dalla serie di rampa di ingresso, cancello, piloni, cappella, muri di sostruzione di artefatti piani.

Le vie, evidenziate dai muri di cinta o da parapetti sui rivi, testimoniano nella carrareccia marcata da solchi la esistenza persistente della strada dissestata.

Raro è il segno di giardini curati, forse più intuiti che veramente realizzati. Nei disegni panoramici (Valle di Superga, Valle di Mongreno), disegnati con esperienza di un cartografo, nella sequenza di vigne che ci restituisce l'immagine ottocentesca, la strada è intuita come elemento separatore tra l'estensione dei coltivi a vigna, delimitazione di fondi: marcata dagli elementi di siepi e di «chiossure» alberate.

La compattezza della strutturazione collinare e la sua identità risultano anche nella lettura del *Catasto RABBINI*, 1866, in cui le dorsali principali sostanziano sempre l'equilibrio raggiunto alla fine del Settecento. Si può, se mai, rilevare al ribaltamento degli assi di ingresso alle proprietà, conseguente ad un nuovo uso del giardino, dovuto alla trasformazione dei preesistenti sistemi secondo il concetto del parco romantico, spesso con l'abbandono delle allee e dei viali disegnati secondo deliberate intenzionalità assiali.

Al di là della linea della cinta daziaria oltre Po, che segna l'avvenuta acquisizione urbana della parte piana collinare, sono sempre preminenti le grandi strade parallele al fiume (strada nazionale di Piacenza e strada di Casale); la definitiva sistemazione, attraverso Reaglie, della strada di Chieri, realizzata dal Mosca negli anni 1821-1823, concentra sulla Madonna del Pilone la sua preminenza nel rispetto di altre strade di valle.

Fino al tardo Ottocento saranno rese comunali solo poche strade della collina (24), persistendo il regime di strade vicinali o di consorzio; tale stato esprime, nel segno di un uso privatistico, il mantenimento di una caratterizzazione funzionale e di uso dell'insediamento collinare a sede di villeggiatura per tutto l'Ottocento.

Di risvolto c'è da parte dei cittadini della piana l'acquisizione del concetto della collina come bene da comunizzare, già da sempre fruito in passato in passeggiate a piedi: riporta il Casalis «in poco più di due ore di cammino dalla capitale si perviene a quel

rinomatissimo santuario [di Superga]» (25). Nei nuovi concetti dell'uso del verde, legato alle disposizioni della marcia e dell'escursione (touring), espresso in un contesto di paesaggio panoramico, ribalta il rito della passeggiata fuori porta nel concetto di usare comodamente la collina come un balcone panoramico da cui godere la città e la visione corografica. È sintomatico come molte vedute inquadrino nel Seicento e nel Settecento la collina non vista dal di dentro ma colta come sfondo alla città, mentre nell'Ottocento il concetto di paesaggio, sminuisce l'insieme per polarizzarsi su singole vedute.

E in tal senso col piano della collina il disegno delle strade panoramiche rompe un assetto consolidato di trame leganti le singole proprietà. Nel primo Novecento la progettata strada dei colli (26) o i nuovi gironi del piano Quaglia e Marescotti (27) sono tendenzialmente avulsi dal contesto di proprietà, quantificati da parametri topografici di ridotta pendenza, nell'adeguamento alle situazioni piani altimetriche e nell'ipotesi della strada belvedere. Tale progettazione è conseguente alle proposte di un Comitato «Pro collina» del 1909: le osservazioni della commissione sono indicative della nuova mentalità igienista nella fruizione del complesso ambientale della collina.

Non vengono infatti colte le qualità peculiari del sedimento storico: lo svolgersi dei muri di cinta è per la commissione solo una chiusura visiva verso il panorama delle Alpi, per cui si insiste sulla creazione delle «percées» come vedute attraverso le alberate piantate sui piazzali. Auspica il diradamento dei boschi cedui alto-collinari, che, infittiti, d'estate precludono ogni vista, con la proposta di unire mediante strade di cresta i poli fondamentali di Superga e del Colle della Maddalena. Sfugge l'oggettivazione storica del contesto, nella logica di aprire nuove vie agibili anche al mezzo tramviario.

La città si è espansa senza verde nei nuovi quartieri, nè la parte compresa entro la cinta daziaria offre nuovi parchi oltre al Valentino e all'arredo curato di aiuole sulle piazze: la collina si pone dunque come alternativa per lo svago. La tramvia di Superga (1883-84), la funicolare al monte dei Cappuccini (1885) «disastrato» a fine Ottocento, i progetti per una funicolare dal Valentino alla Torre Bert come la realizzazione della funicolare da Italia 61 a Cavoretto risultano tutti puntuali intendimenti derivati da una matrice costante. Questo progetto appare ancora riproposto nella viabilità collinare del Piano regolatore del 1959, che abbandona i bassi attestamenti panoramici non realizzati dal piano 1923 per una serie di strade panoramiche isometriche collinari, di progrediente innalzamento di quota (in certo modo di uso automobilistico), piuttosto che nel concetto di una aderenza al concetto storico della morfologia dei siti.