POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

L'arte di costruire i viali alberati delle città. Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano. La tutela e il rinnovo del bene comune. Vol. I

Original
L'arte di costruire i viali alberati delle città. Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano. La tutela e il rinnovo del bene comune. Vol. I / Devoti, C.. - In: STORIA DELL'URBANISTICA. - ISSN 2035-8733. - STAMPA. - I:(2026), pp. 1-244.

Availability:
This version is available at: 11583/3015786 since: 2026-09-22T10:03:27Z

Publisher:
EdizioniCaracol

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

26 November 2026



N.17/2025

STORIA DELL'URBANISTICA

ISSN 2035-8733
ISBN 979-12-81816-43-5

STORIA DELL'URBANISTICA

N.17/2025

L'ARTE DI COSTRUIRE I VIALI ALBERATI DELLE CITTÀ / I

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano
La tutela e il rinnovo del bene comune



EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 17/2025

EdizioniCaracol

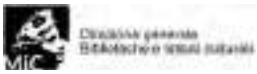
STORIA DELL'URBANISTICA
ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO
Terza serie, n. 17/2025
Fondato da Enrico Guidoni nel 1981
ISSN 2035-8733 - ISBN 979-12-81816-43-5

• DIPARTIMENTO INTERATENEO DI SCIENZE, PROGETTO E POLITICHE DEL TERRITORIO, POLITECNICO DI TORINO
• DIPARTIMENTO LINGUE E LETTERATURE STRANIERE E CULTURE MODERNE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TORINO
• DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
• DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI ROMA TRE
• DIPARTIMENTO DI STORIA, DISEGNO E RESTAURO DELL'ARCHITETTURA, SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA
• CENTRO INTERDIPARTIMENTALE DI RICERCA PER I BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI E PER LA PROGETTAZIONE URBANA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FEDERICO II, NAPOLI
• DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANISTICHE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SUOR ORSOLA BENINCASA, NAPOLI
• DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI
• DIPARTIMENTO DAeD - ARCHITETTURA E DESIGN, UNIVERSITÀ MEDITERRANEA DI REGGIO CALABRIA
• DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, EDILE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

Comitato scientifico
Nur Akin, Antonello Alici, Sofia Avgerinou Kolonias, Federica Angelucci, Clementina Barucci, Gemma Belli, Gianluca Belli, Carla Benocci, Marco Cadinu, Carmel Cassar, Teresa Colletta, Gabriele Corsani, Amadeo Serra Desfilis, Chiara Devoti, Maria Sofia Di Fede, Daniela Esposito, Emanuela Garofalo, Antonella Greco, Giada Lepri, Fabio Lucchesi, Enrico Lusso, Fabio Mangone, Francesca Martorano, Paolo Micalizzi, Adam Nadolny, Amerigo Restucci, Costanza Roggero, Pasquale Rossi, Ettore Sessa, Ugo Soragni, Donato Tamblè
Redazione
Federica Angelucci, Marco Cadinu, Antonella Greco, Paola Raggi, Stefania Ricci (Redattore capo), Laura Zanini
Segreteria di Redazione
Stefania Aldini, Irina Baldescu, Stefano Mais, Alessandra Panicco, Raimondo Pinna
Corrispondenti esteri
Rafał Eysymontt, Andrés Martínez Medina, Josè Miguel Remolina
Direttore responsabile: Ugo Soragni
Segreteria: c/o Stefania Ricci, Associazione Storia della Città, Via I. Aleandri 9, 00040 Ariccia (Roma)
e-mail: srstoriadellacitta@gmail.com
Autorizzazione del Tribunale di Palermo del 7 settembre 2021 n. 6/2021

In copertina: *Particolare da N. Elia,* Tipo regolare del corso del fiume Po nelle adjacenze di Torino desunto dalle carte originale del territorio formate dal sig. misuratore Gatti*, [1830].ASCT, Collezione Simeom, D1824.*

La rivista, organo editoriale dell'Associazione Storia della Città, è consultabile in versione PDF open access all'indirizzo: http://www.storiadellacitta.it/category/biblioteca/riviste/



Volume edito grazie al contributo del MIC, Direzione Generale Educazione, Ricerca e Istituti Culturali (Legge n. 124 del4/8/2017)

Le immagini presenti in questo numero sono state fornite dagli autori che ne garantiscono la legittima provenienza.
Tutte le immagini, laddove non specificato diversamente, sono da considerarsi a cura degli autori.
I contributi pubblicati sono stati sottoposti a un processo di double-blind peer review.

Copyright © 2026 Caracol s.r.l.
piazza Luigi Sturzo, 14 - 90139 Palermo
tel. 0039 340011 | mail: info@edizionicaracol.it

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 17/2025

L'ARTE DI COSTRUIRE I VIALI ALBERATI DELLE CITTÀ

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano. La tutela e il rinnovo del bene comune

Parte I

a cura di
Carla Benocci, Marco Cadinu, Gabriele Corsani, Chiara Devoti

INDICE

L'ARTE DI COSTRUIRE I VIALI ALBERATI DELLE CITTÀ

7 **Ugo Soragni**
Editoriale
DOI: 10.17401/su.17.us00

13 **Marco Cadinu**
L'intervento di Enrico Guidoni al convegno "Le strade alberate" del 1992, in un testo inedito / *Enrico Guidoni's address at the 1992 conference "Le strade alberate" in an unpupblished text*
DOI: 10.17401/su.17.eg-mc00

36 **INTRODUZIONE**
Carla Benocci, Marco Cadinu, Gabriele Corsani, Chiara Devoti
DOI: 10.17401/su.17.i00

39 **Marco Cadinu**
I viali alberati come patrimonio culturale, esito di progetti e di una specifica arte. Il pericolo del diradamento e della loro progressiva scomparsa / *Tree-Lined Avenues as Cultural Heritage, the Result of Projects and a Specific Art. The Danger of Thinning and Their Gradual Disappearance*
DOI: 10.17401/su.17.mc01

55 **Carla Benocci**
I valori simbolici dei viali alberati nelle città in età moderna: sacralità, *utilitas*, moda, politica / *The Symbolic Values of Tree-Lined Avenues in Modern Cities: Sacredness, Utility, Fashion, Politics*
DOI: 10.17401/su.17.cb02

71 **Chiara Devoti**
Allee e viali nelle residenze suburbane torinesi, accesso aulico e disegno territoriale: un paesaggio sovente scomparso / *Tree-line Alleys in Turin's Suburban Residences, Aulic Access and Land Drawing: a Frequently Lost Landscape*
DOI: 10.17401/su.17.cd03

85 **Ugo Soragni**
Le strade alberate: tutela, pianificazione paesaggistica, sicurezza stradale / *Tree-Lined Streets: Protection, Landscape Planning, Road Safety*
DOI: 10.17401/su.17.us04

103 **UNO SGUARDO SUI TERRITORI SABAUDI**
Chiara Devoti
DOI: 10.17401/su.17.cd05

105 **Cristina Cuneo**
l paesaggio urbano e i viali alberati di Cuneo nel XIX secolo: modelli, progetti e istituzioni per la forma della città / *The Urban Landscape and Tree-Lined Avenues of Cuneo in the Nineteenth Century: Models, Projects and Institutions for the Shape of The City*
DOI: 10.17401/su.17.cc06

123 **Alice Pozzati**
Viali ottocenteschi per l'ampliamento della struttura storica della città. Il caso di San Salvario a Torino / *Nineteenth-Century Boulevards for the Expansion of the Historical Structure of The City: the Case of San Salvario in Turin*
DOI: 10.17401/su.17.ap07

139 **Giosuè Bronzino**
Viali alberati e Cimitero Monumentale a Torino, un dialogo tra assi rettori ed esigenze funerarie / *Tree-Lined Avenues and Monumental Cemetery in Turin: a Dialogue between Urban Planning and Funeral Exigencies*
DOI: 10.17401/su.17.gb08

151 **Marco Ferrari**
Integrazione della lacuna e «valore di collettività» tra teoria e prassi nella conservazione delle alberate storiche / *Gap Integration and «Collective Value» between Theory and Practice in the Conservation of Historic Tree-Lined Avenues*
DOI: 10.17401/su.17.mf09

165 **Ester Germani**
Disegno e gestione delle alberate del parco Michelotti a Torino tra permanenze e mutamenti d'uso / *Design and Management of the Tree-Lined Paths of Michelotti Park in Turin: Between Permanence and Changing Uses*
DOI: 10.17401/su.17.eg10

179 **Stefano Mais**
Le strade alberate di Cagliari alla fine dell'Ottocento. Una geografia urbana riscoperta attraverso gli atti di una causa civile / *The Tree-Lined Streets of Cagliari at the End of the Nineteenth Century. An Urban Geography Rediscovered Through the Records of a Civil Lawsuit*
DOI: 10.17401/su.17.sm11

197 **Silvia Orione**
Il progetto di espansione di Cagliari alla fine del XIX secolo e l'impianto alberato del viale Trieste (già via San Pietro). Dal tracciato rurale al boulevard borghese / *The Expansion Project of Cagliari at the End of the 19th Century and the Tree-Lined Layout of Viale Trieste (formerly Via San Pietro): From Rural Route to Bourgeois Boulevard*
DOI: 10.17401/su.17.so12

RICERCHE

215 **Davide Arpellino, Esteve Dutto**
Scenografia e rappresentazione nel contesto rurale piemontese: villa Carpeneto e i suoi viali / *Scenography and Representation in the Rural Context of Piedmont: Villa Carpeneto and Its Boulevards*
DOI: 10.17401/su.17.da-ed13

229 **Carla Conti, Giacomo Martinis**
L'infrastruttura della modernità a Torino: la trasformazione di corso Vittorio Emanuele II e il conflitto tra mobilità moderna e viali alberati (XIX-XX secolo) / *The Infrastructure of Modernity in Turin: The Transformation of Corso Vittorio Emanuele II and the Conflict Between Modern Mobility and Tree-Lined Avenues (19th–20th Century)*
DOI: 10.17401/su.17.cc-gm14

EDITORIALE

DOI: 10.17401/su.17.us00

Ugo Soragni

Promosso dal Politecnico di Torino (Scuola di Specializzazione in beni architettonici e del paesaggio) e dall'associazione «Storia della Città», con il sostegno del DIST - Dipartimento interateneo di scienze, progetto e politiche del territorio, lo scorso anno si è svolto nel capoluogo piemontese il convegno internazionale di studi su «L'arte di costruire i viali alberati delle città. Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano. La tutela e il rinnovo del bene comune» (Torino, Castello del Valentino, 5-6 giugno 2025).

L'appuntamento, articolatosi nella presentazione di una quarantina di relazioni distribuite in due sessioni ripartite in cinque tornate, è stato affiancato da una mostra su «L'arte di costruire i viali alberati delle città. Costruzione e tutela nel "Piemonte" storico», curata da Claudia Cassatella e Chiara Devoti, e dalla presentazione di un volume su una delle più imponenti dimore aristocratiche piemontesi, inclusa nel circuito dei castelli del Canavese e, dal 1997, parte del sito UNESCO delle «Residenze sabaude»: *I giardini, il parco e la tenuta del Castello di Agliè (1624-1940),* a cura di Paolo Cornaglia e Marco Ferrari, Firenze, Leo S. Olschki, 2025.

Nel dare atto ai curatori dell'iniziativa (Carla Benocci, Marco Cadinu, Gabriele Corsani, Chiara Devoti) del rilevantissimo impegno scientifico ed organizzativo profuso nell'allestimento di un consesso di tali ampiezza e spessore tematico – cui ha corrisposto una partecipazione assai confortante, qualitativamente e numericamente, di studiosi, ricercatori e allievi delle scuole di architettura – non va sottaciuto come il convegno abbia saputo accreditarsi quale eccezione rispetto agli schematismi ed ai ripiegamenti settoriali ormai dominanti in larga parte dell'accademia. Nell'arco di due intense giornate di lavori sono stati presentati sia gli esiti di ricerche storiografiche sulle alberate e sui viali alberati posti all'interno di ville, giardini e parchi o lungo la viabilità dei centri abitati o delle arterie stradali extraurbane, sia delle iniziative volte alla loro protezione, conservazione e manutenzione in quanto «beni culturali» veri e propri o, comunque, componenti paesaggisticamente rilevanti.

L'intendimento è stato quello di offrire, anche a coloro i quali si occupano di tutela e pianificazione territoriale, un bagaglio di conoscenze e di strumentazioni «operative», anche di taglio normativo o giuridico-amministrativo, indispensabili ai fini della salvaguardia e della valorizzazione d'una delle componenti – storicamente e strutturalmente – più originali del paesaggio italiano ed europeo, documentata dal medioevo all'età contemporanea eppure a

lungo ignorata o marginalizzata dagli studi d'indirizzo storico urbanistico o geografico meno avveduti.
«Storia dell'urbanistica», nell'assumersi volentieri il compito di pubblicare, con doverosa tempestività, un'ampia rassegna delle ricerche presentate al convegno – qui in larga parte sviluppate o rielaborate – si arricchisce di un inedito contributo di Enrico Guidoni, il cui apporto ai settori della storia urbanistica, dell'antropologia, dell'architettura e dell'arte si conferma in grado di orientare ancora, a quasi un ventennio dalla sua prematura scomparsa (2007), le tensioni e gli sforzi dei ricercatori. Una circostanza che trova sostegno nel lascito vastissimo delle sue pubblicazioni (di cui questa rivista ha offerto recentemente una rassegna pressocché completa: *Bibliografia di Enrico Guidoni*, in *Enrico Guidoni: architetto, storico, umanista. L'attualità del suo pensiero*, atti del convegno di studi in onore di Enrico Guidoni [Roma, 13-14 dicembre 2017], in «Storia dell'urbanistica», speciale n. 2, 2022, pp. 403-459) e, non secondariamente, nell'inclinazione dello studioso a promuovere – con una naturalezza quasi disarmante – una gamma tendenzialmente illimitata di iniziative parallele alla ricerca storiografica propriamente intesa (mostre, allestimenti museali, itinerari di visita, convegni, seminari), intraprese con l'intento di facilitare la conoscenza dei risultati di quest'ultima anche al di là della cerchia, più o meno ristretta, degli specialisti.
Il dattiloscritto di Guidoni, rintracciato nell'archivio dell'autore grazie all'impegno di Marco Cadinu, che ne ha curato un breve ma incisivo commento, rappresenta una sorta di introduzione ideale al presente fascicolo della rivista. Il testo coincide infatti con la trascrizione stenografica dell'intervento di apertura al convegno nazionale di studi su «Le strade alberate», curato con Sofia Varoli Piazza (Roma, Facoltà di architettura; Viterbo, Facoltà di agraria, 4-5 giugno 1992), i cui atti sono stati pubblicati cinque anni più tardi su questa rivista (Nuova serie, n. 2/1996 [1997]), accompagnati tuttavia solo da un breve editoriale dello stesso Guidoni (pp. 5-6).
Sotto il profilo metodologico il contributo ebbe il merito di dare conto di quanto «il problema dell'alberata» rappresentasse «un problema di frontiera molto importante ma ancora ampiamente nell'ombra: forse perché il doppio filare di alberi, la strada dotata di alberi, non appartiene interamente né alla città, né alla campagna, né alla periferia, né al parco, né al giardino. È un'entità che va considerata a sé stante, ha la sua storia, ha le sue origini, i suoi sviluppi ma che, appunto, fino ad oggi non è stata enucleata da un percorso storico più complesso».
Dopo avere descritto alcuni esempi significativi di alberate laziali e accennato al denso substrato antropologico correlato alla presenza di tali «architetture vegetali», inestricabilmente legate al culto pagano degli alberi e ai rituali di fertilità propri delle comunità agricole, Guidoni si era soffermato sulla trascuratezza, conservativa e manutentiva, della quale tali formazioni erano vittime,

introducendo, seppure indirettamente, la questione del conflitto tra le regole della circolazione stradale e quelle preordinate alla conservazione del patrimonio culturale.
Una criticità (alla data vigeva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale del 1959, destinato ad essere sostituito, proprio alla fine del 1992, dal nuovo regolamento in materia) che permane ancora ai nostri giorni, al punto che, a dispetto dell'accumulazione successiva di disposizioni, circolari e pronunce giurisprudenziali, la legittimità delle sostituzioni o dei reimpianti degli elementi appartenenti ad una formazione arborea lineare posta lungo un'arteria viaria, risulta tuttora – laddove non rispettosa delle distanze dal limite della carreggiata prescritte dal codice della strada per le nuove alberature – ampiamente in discussione e spesso al centro di conflitti amministrativi.
La seconda parte dell'intervento di Guidoni fu dedicata sia all'origine delle alberate, ritenuta collocabile con certezza nell'Italia comunale dei secoli XII e XIII, in quanto la loro presenza «all'esterno della città presuppone un completo dominio della città sul territorio dove l'alberata sorge; quindi l'alberata nasce nel contado», sia ad una rassegna di testimonianze pittoriche che, a partire dai primi decenni del quattrocento, documentano – nelle vedute di alcuni artisti toscani – l'esistenza di fondali paesaggistici costituiti tanto da alberature variamente definite in quanto a disposizione e alternanza delle essenze (Leonardo da Vinci, Alessio Baldovinetti) quanto da autentiche strade alberate, raffigurate, in alcuni casi, a collegare tra loro due città murate nonché a promuovere – facendo leva sul loro valore territorialmente ordinatore – una politica finalizzata a controllare e a «geometrizzare» il paesaggio attraverso le bonifiche e le successive partizioni agrarie, effettuate ricorrendo a tracciati regolari (Giovanni di Paolo).
Molti dei temi di ricerca additati – pionieristicamente – da Guidoni agli studiosi in quell'ormai lontano 1992 hanno trovato seguito e sviluppo negli studi di settore condotti nei decenni successivi. Una continuità critica e metodologica avvertibile in molti degli stessi interventi presentati al convegno di Torino, tanto da permettere di affermare che quest'ultimo appuntamento è stato l'occasione per stabilire un punto fermo sullo stato complessivo dell'arte, dal quale, unitamente alle altre iniziative in qualche misura contigue, richiamate nell'introduzione dei curatori (tra le quali emerge il convegno di Cagliari del 2021 su «Le strade con fondale», cui questa rivista ha dedicato i numeri 14 [2022] e 15 [2023]), non si potrà più prescindere.
L'ampiezza degli argomenti che ora vedono la luce nel presente numero di «Storia dell'urbanistica» non ci permette nient'altro che una menzione dei corrispondenti ambiti storici e tematici, i quali, preceduti da alcuni contributi di inquadramento metodologico e critico sulle alberate, incentrati sul loro significato storico-culturale, simbolico ed antropologico, nonché sulle questioni legate alla loro sopravvivenza materiale (I), muovono dalle vicende delle strade

alberate nei territori sabaudi tra ottocento e novecento (II), proseguono comprendendo numerosi esempi nazionali – databili tra tardo medioevo ed età contemporanea – (III) fino a toccare Roma e il territorio laziale, in un arco storico che, dal pontificato di Alessandro VII, giunge alla fondazione delle «città nuove» fasciste (IV), senza trascurare, conclusivamente, alcuni casi riferibili all'Europa continentale (V).

L'INTERVENTO DI ENRICO GUIDONI AL CONVEGNO "LE STRADE ALBERATE" DEL 1992, IN UN TESTO INEDITO

Enrico Guidoni's address at the 1992 conference "Le strade alberate" in an unpupblished text

DOI: 10.17401/su.17.eg-mc00

Marco Cadinu

Un dattiloscritto rinvenuto di recente nell'archivio di Enrico Guidoni ci permette di viaggiare nel tempo, esattamente nel 1992, e di leggere in quali termini il Maestro, cui si deve la costruzione di una autonoma metodologica di studi sulle alberature delle strade storiche italiane, stesse procedendo nel concepire insieme a Sofia Varoli Piazza il convegno *Le strade alberate*[1]. Il testo, esito della trascrizione dell'audio dell'intervento di apertura del convegno e di un secondo brano relativo alle conclusioni tratte alla fine dei lavori, viene qui offerto con le minime modifiche che ne conservano il carattere della comunicazione orale. Una ricerca iconografica di redazione offre alcuni degli espliciti esempi richiamati in testo da Guidoni, in sostituzione delle immagini proiettate in quell'occasione e di alcune fotocopie citate e distribuite in sala, ad oggi non reperibili. Tutte le brevi note poste a piè di pagina del presente saggio contengono riferimenti specifici o altri meno noti, utili a chiarire a distanza di 33 anni le circostanze del Convegno, tenutosi in due sessioni nel 1992 (Roma, 4 giugno, Facoltà di Architettura; Viterbo, 5 giugno, Facoltà di Agraria)[2].

Lo svolgimento del convegno in due giornate, da tenersi nelle facoltà di

---

1. Sofia Varoli Piazza, architetto paesaggista e docente presso l'Università della Tuscia, autrice di un dotto e articolato intervento introduttivo in «Storia dell'Urbanistica», Le Strade Alberate, N.S., 1996 (1997), pp. 9-15, cui si rimanda. L'archivio di Enrico Guidoni, in fase di preliminare catalogazione, è stato affidato da Elisabetta De Minicis e dall'Associazione Storia della Città al 'Museo della Città e del Territorio di Vetralla'. Il dattiloscritto si conserva nella cartella n. 272.

2. Non si conosce l'autore della trascrizione, mai revisionata. La versione originale è qui presentata integralmente con minimi interventi di integrazione segnalati entro parentesi quadre. Ritengo che molti di questi siano stati necessari per via della lacunosità della trascrizione che sembra mancare di parole che appaiono determinanti per il senso del discorso. La punteggiatura, in origine molto ricca di virgole, è stata in parte rivista per favorire la fluidità di un testo che, evidentemente, Guidoni non aveva mai corretto.
Le immagini a corredo del presente articolo sono comunque tutte pertinenti ed esplicitamente richiamate da Enrico Guidoni durante la sua esposizione.

Architettura e di Agraria, esplicita meglio di qualunque discorso l'innovativo approccio scientifico e metodologico programmato per equiparare le diverse competenze e sottolineare quanto, come nei secoli passati, l'impianto delle strade alberate con fini compositivi, estetici e prospettici, dovrebbe essere specifica competenza delle due grandi branche disciplinari.
In questo senso è ancora pienamente valida la dichiarazione di intenti espressa nel programma e riportata nella locandina del Convegno del 1992:

> La tematica di studio, che per la prima volta viene affrontata in modo approfondito da specialisti in diverse discipline, riveste particolare interesse per le implicazioni storiche (storia del giardino e del paesaggio agrario, inserimento del "verde" progettato nel contesto urbanistico e territoriale) e per quelle legate al recupero, alla riqualificazione, al risanamento estetico e botanico.
> La strada alberata acquista così nuovamente, dopo decenni di trascuratezza e di sconsiderate distruzioni per motivi di viabilità, una nuova centralità tra gli elementi che compongono la qualità storico-ambientale: il censimento, l'analisi cronologica e quella botanica sono premesse indispensabili ad una azione di restauro che deve trovare un proprio spazio all'interno del più vasto campo di intervento sul verde pubblico, sui parchi e sui giardini storici.

Non si conoscono le ragioni della scelta di Guidoni di non rifinire e quindi non inserire nel volume degli Atti del Convegno il testo che riportiamo qui di seguito, edito nel 1996[3], dove è presente solo una sua nota editoriale estrememente

---

3. Ritengo utile riportare l'indice del volume di «Storia dell'Urbanistica», N.S., 1996, Atti del Convegno del 1992, edito nel 1997, open access su https://www.storiadellacitta.it/2016/01/04/le-strade-alberate/ a dimostrazione del taglio transdisciplinare dell'incontro: *Editoriale* di Enrico Guidoni • Ervedo Giordano, *Indirizzo di saluto al Convegno*;

STORIA, URBANISTICA, PAESAGGIO: Sofia Varoli Piazza, *Le strade alberate tra città e territorio* • Donato Tamblè, *Legislazione, istituzioni e fonti documentarie su alberi e boschi nello Stato Pontificio* • Carla Benocci, *Dal viale alberato al cocchio nelle ville romane* • Renzo Chiovelli, *Il sistema dei viali alberati fuori porta Romana ad Acquapendente* • Alberta Campitelli, *Alberate a Roma dal dominio francese alle celebrazioni del 1911* • Laura Zanini, *Il paesaggio disegnato: le fasce alberate frangivento nella bonifica pontina* • Teresa Colletta, *Strade alberate pubbliche a Napoli e nel napoletano tra la fine del Quattrocento e il decennio francese* • Vera Comoli Mandracci, *Viali e strade nel territorio storico della capitale sabauda* • Andrea Barghini, *Viali di circonvallazioni e «promenades» in periodo napoleonico in Piemonte*;

ANALISI, GESTIONE, CENSIMENTO: Bartolomeo Schirone, Giovanna Codipietro, *Considerazioni sull'ecologia delle alberate* • Eric Guillou, *La gestione delle alberate: la situazione francese* • Paolo Miglietta, *Tecniche di manutenzione per la conservazione e la valorizzazione delle strade alberate* •

sintetica. È probabile che l'autore, sulla base di questo testo rimasto in forma di bozza, intendesse rilavorare e integrare i tanti spunti accennati a voce per renderlo pubblico in successive occasioni[4]. L'esito è per noi comunque prezioso, anche per via della efficacia dell'eloquenza che ci restituisce qui, come in altre occasioni, una trascrizione del parlato che si avvicina molto alla qualità di un testo scritto[5].

Nel suo contributo al convegno Enrico Guidoni intreccia una serie di valutazioni di carattere metodologico sulla modalità di osservazione e studio delle relazioni tra strade, paesaggio e alberate con altre di taglio storico. Egli analizza i modi e i riferimenti compositivi sottesi alla costruzione delle strade alberate nella storia e si sofferma su una serie di casi studio, prevalentemente italiani e laziali, di cui evidenzia le trasformazioni e le deformazioni, esito delle poco lungimiranti gestioni moderne. Emerge il senso dei linguaggi adoperati dagli ideatori delle importanti alberate citate e, di conseguenza, l'intenzione di coloro che nell'atto della rappresentazione pittorica ne colsero il significato, testimoniando i loro punti di vista tecnici e le loro intenzioni culturali. Ne deriva un inquadramento che ci permette di apprezzare più in generale le azioni consapevoli, espresse in epoche in cui gestire il paesaggio e poi le città corrispondeva a mantenere vive nel tempo tradizioni agronomiche e insieme valori dal forte riferimento simbolico. In simili processi intervenivano quindi valutazioni sulle varietà messe a dimora, così come sugli effetti percettivi e funzionali ricercati.

Nella sezione conclusiva dell'intervento Guidoni cita una serie di opere pittoriche, prevalentemente quattro-cinquecentesche, e sottolinea la particolare originalità di quelle del senese Giovanni di Paolo, utili alla costruzione di un campo di riferimenti visivi e progettuali capaci di influenzare altri artisti. Sono gli anni in cui Guidoni esplora a fondo la pittura del periodo e ne trae i basilari principi che, insieme ad innovative chiavi di lettura, gli permettono gli approfondimenti

---

Elio Corona, *Dendrocronologia e alberature stradali* • Daniele Dallari, *Metodologie di censimento degli elementi arborei nelle strade alberate* • Giancarlo Macculi, Giovanna Codipietro, *Le strade alberate del Viterbese: primi rilievi per un censimento*.

4. Non sono confluiti negli atti gli interventi di: Rosario Assunto (L'assassinio degli alberi), Giuseppe Carlone (Dal verde produttivo al verde scientifico), Angela Quattrocchi (Le alberature nell'organizzazione dello spazio urbano settecentesco a Roma), Giorgio Simoncini (Progetti di strade alberate in Umbria in periodo napoleonico), Claudia D'Ippoliti (Le alberature stradali del quartiere ai Prati di Castello a Roma), Antonietta Iolanda Lima (Aprile 1992, viali alberati di Sicilia, cronaca di un viaggio), Roberto Mercuri (All'ombra di Parnaso), Bartolomeo Schirone (Considerazioni sull'ecologia dell'ambiente), Andrea Vannini (Problemi fitopatologici delle alberature stradali).

5. Come nel caso del testo postumo Enrico Guidoni, *Città grandi, ricche, sicure, sante e belle. L'apogeo urbano nell'Europa del Trecento*, in «Storia dell'Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio», Sardegna/1, 2008, pp. 13-23.

grazie ai quali ci offre prime valutazioni sul grado di consapevolezza dei pittori del tempo nella rappresentazione di un aspetto così specifico quale è il paesaggio[6]. Un valore che nell'opera critica di Guidoni ha una sua precisa collocazione e dove egli riconosce sia gli apporti tra mani diverse di autori, sia le relazioni tra le figure di primo piano e lo sfondo[7].
In una serie di passaggi, dopo avere messo in chiaro il significato della coppia di alberi in architettura, afferma, tra le conclusioni:

> «l'albero è il pilastro, la strada è la navata, abbiamo visto [che in] queste strade alberate a più navate, navate laterali, coperte spesso [da] volte continue, c'è un continuo riferimento all'architettura (...)»

In qualche misura Guidoni, pur mantenedo in debito rilievo il ruolo, che in particolare oggi è rivestito da coloro che detengono conoscenza e saperi sulla vita degli alberi dal punto di vista botanico, forestale e agronomico, sbilancia sempre le letture dei contesti alla ricerca dei modelli che derivano dalla scienza della composizione architettonica e, in particolare, da quella urbanistica: campi disciplinari sempre immaginati quali generatori delle forme delle città e dei paesaggi, frutto di meditazioni consapevoli, mirate verso orizzonti estetici che hanno origine da tradizioni radicate nella storia. In questa direzione, nel definire le strade alberate dei beni culturali a pieno titolo, auspica la collaborazione tra le tante discipline che possono contribuire alla loro corretta lettura e alla loro salvaguardia.

---

6. Guidoni è assorbito in quegli anni da fondamentali studi, assolutamente innovativi, sui maestri della pittura rinascimentale come Giorgione o Michelangelo. Si rimanda, anche per la comprensione più completa degli itinerari di studio del Maestro, alla sua ampia bibliografia, ordinata cronologicamente e raccolta nel volume *Enrico Guidoni architetto, storico, umanista. L'attualità del suo pensiero*, Atti del convegno di studi in onore di Enrico Guidoni, Roma, Aula Magna della facoltà di Architettura 'Valle Giulia', 13-14 dicembre 2017 in «Storia dell'Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio», Serie Terza, Numero Speciale 2/2022.

7. Tra i tanti lavori cfr. Enrico Guidoni, *Prima di Giorgione. La rappresentazione della scena urbana e la nascita della veduta veneziana*, in Enrico Guidoni, Ugo Soragni (a cura di), *Lo spazio delle città venete (1348-1509)*, Atti del I convegno nazionale di studio (Verona, 14-16 dicembre 1995), in «Storia dell'Urbanistica/Veneto», I, 1997, pp. 237-244; Idem, *Giorgione. Opere e significati,* Editalia, Roma 1999, passim.

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Enrico Guidoni

Cercherò di fare una relazione introduttiva molto breve perché il tema è veramente trascurato ma vastissimo. È vero che, come diceva Lidia Soprani[8]*, bisogna ripartire da capo non soltanto nello studio ma anche nell'ottica con cui noi osserviamo le alberate, in un contesto di problemi che investono il rapporto tra la città e la campagna, perché le alberate non sono solo quelle della città ma anche quelle territoriali, e in un rapporto che investe anche la dialettica tra l'uomo e la natura, cioè tra il mondo artificiale e il mondo naturale. La molla per lo studio storico delle alberate e per l'organizzazione di questo convegno è in parte derivata dal cattivo stato in cui versano le alberate attualmente; almeno quelle che più da vicino ci circondano, o comunque che si allineano nel nostro ambiente, a Roma e nel Lazio.*

Sono alberate trascurate non soltanto dalla storiografia ma anche dagli amministratori attuali e di cui si è quasi persa la nozione, nel senso che l'alberata di per sé non esiste nella letteratura, non esiste ad esempio in gran parte nella storia del paesaggio italiano di Emilio Sereni, non esiste come problematica urbanistica o amministrativa distinta rispetto a quella del giardino o del parco[9]*. Quindi il problema dell'alberata è un problema di frontiera molto importante ma ancora ampiamente nell'ombra forse perché il doppio filare di alberi, la strada dotata di alberi, non appartiene interamente né alla città, né alla campagna, né alla periferia, né al parco, né al giardino. È un'entità che va considerata a sé stante, ha la sua storia, ha le sue origini, i suoi sviluppi ma appunto fino ad oggi non è stata enucleata da un percorso storico più complesso.*

Quindi io cercherò in questa brevissima introduzione di porre l'accento su due aspetti principalmente, uno è quello del cattivo stato delle alberate, cattivo stato che arriva facilmente alla distruzione totale delle alberate, del singolo albero (e qui mi rifaccio al titolo della relazione del Prof. Rosario Assunto che voleva

---

8. Lidia Soprani, architetto paesaggista e docente della Facoltà di Architettura di Roma, nel 1992 portò al Convegno i saluti dell'AIAPP (Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio).

9. Guidoni si riferisce probabilmente alla mancanza di una sezione specifica nell'opera di Emilio Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari 1961, autore che viene invece indicato nella parte finale della presente relazione per la precisa individuazione di alcune categorie di sistemi lineari, quali «l'allineamento delle piantate e quindi degli alberi da frutto, dei gelsi e anche di tutte le alberature lungo i confini e lungo le strade».

parlare dell'assassinio degli alberi)[10], *cioè in questa radicale eliminazione di elementi incomodi per il traffico, il parcheggio, eccetera.*
L'occasione per questo discorso mi viene proprio dalle alberate laziali, le alberate seicentesche che, anche rifatte in periodi successivi, comunque hanno il loro primo impianto nel Seicento che noi troviamo ad esempio nei Castelli Romani: le alberate di lecci tra Castel Gandolfo e Albano, le olmate di Genzano, le olmate di Oriolo Romano, nell'alto Lazio. Cioè tutte strutture che sono in via di completo disfacimento perché secondo me e secondo, penso, l'opinione di tutti, questo tema non è stato affrontato, non è stato visto nella sua giusta ottica.
Quindi gli alberi vengono abbattuti, per esempio nella strada alberata di lecci che congiunge Castel Gandolfo ad Albano. Questi alberi si sono inclinati ostacolando il traffico; questi alberi vengono quindi in parte abbattuti, in parte potati in modo incongruo, in parte cementati perché non crollino, in parte ripiantati per cui coesistono uno vicino all'altro un albero del Seicento e un alberello alto un metro senza nessun criterio né di salvaguardia, né di progettualità nel vero senso della parola.
Io vorrei mostrare alcune immagini[11] *che si riferiscono essenzialmente alle alberate di Oriolo, alle olmate, forse quelle che ancora possono essere recuperate nella loro dimensione territoriale, sono alberate completamente trascurate e che addirittura uniscono due paesi: Oriolo e Monte Virginio e quindi una unica strada alberata rettilinea univa ed unisce ancora oggi, anche se completamente ignorata, questi due centri. Questa è una alberata secondaria di Oriolo in cui si vede come gli alberi sono stati tagliati al calcio*[12] *e quindi sono ricresciuti moltiplicandosi e stravolgendo completamente l'ordine primitivo.*
(Avanti) questo è un tratto di questa alberata che congiungeva Oriolo, queste olmate congiungevano Oriolo con Monte Virginio, si vede che la strada esiste ancora, gli alberi un po' meno. Qui sono state ripiantati addirittura delle querce, alberi completamente diversi, ne vediamo altre immagini; ecco questo è il primo tratto, si vedono i vecchi olmi tagliati e qui siamo a Monte Virginio e si vede in

---

10. Rosario Assunto (1905-1994), autore dell'intervento nella prima sessione, dal titolo 'L'assassinio degli alberi', non confluito negli atti del convegno. Assunto, teorico dell'arte ed esteta del paesaggio italiano, impegnato anche sul versante dell'urbanistica, ha scritto tra i tanti contributi *Filosofia del giardino e filosofia nel giardino: saggi di teoria e storia dell'estetica*, Bulzoni, Roma 1981 e *Ontologia e teleologia del giardino*, Guerini, Milano 1988.

11. Da qui in poi Guidoni mostra delle diapositive ai convenuti. La ricorrente dicitura (Avanti) riportata tra parentesi è presente nella trascrizione dell'audio e scandisce i passaggi a nuove immagini. Alcune di queste, recuperate da altre fonti, sono inserite nell'impaginazione qui offerta.

12. Tagliare al calcio indica il taglio rasoterra del tronco, termine usato solo localmente e in centro Italia. «[...] taglio che si fa nei boschi di recente seminati per ridurli a cedui: questo taglio però si eseguisce al calcio delle piante, ed ordinariamente rasente terra [...]», cfr. *Raccolta delle circolari della azienda economica dell'interno sull'amministrazione de' boschi e selve*, Favale, Torino 1828, p. 343.

1_L'olmata di Oriolo (foto Enrico Guidoni).



_1

fondo Oriolo, quindi un'alberata spettacolare che varrebbe la pena ripristinare in tutti i suoi aspetti, anche per andare a cavallo, per svolgere tutte queste attività che oggi sono di moda. [Fig. 1]

Questa è la cosiddetta Piazza di Siena, all'incrocio delle due principali alberate di Oriolo, si vedono ancora i paracarri con i resti delle catene. Delle immagini antiche dell'inizio del Novecento le potremo vedere nella mostra "L'Immagine della Tuscia" domattina a Vetralla[13]*. E qui, come si può osservare, c'è l'intrusione delle solite conifere che vengono a disturbare l'omogeneità delle antiche piantate.*

13. La mostra, allestita presso il Museo della Città e del Territorio di Vetralla, era incentra sulla riproduzione in A4 delle cartoline di tutti i centri storici della Tuscia viterbese montate su fogli 70x100. Ringrazio Elisabetta De Minicis, che ricorda che tutte le tavole, riproposte per il ventennale del Museo, sono archiviate presso il Museo, mentre la collezione delle cartoline originali è stata donata alla Biblioteca dell'Ente Italia Medievale di Orte che le ha catalogate e conservate in fascicoli.



2_

2_Alberate di olmi presso Oriolo in quattro foto d'epoca.

(Avanti). Questa è un'altra immagine verso Oriolo da cui si vede la doppia fila di alberi che esisteva anticamente.
(Avanti). Ecco, qui siamo proprio da Oriolo verso Monte Virginio, è una zona questa in cui sono ancora presenti alberi antichi che si potrebbero prendere a modello per ripiantare tutta questa alberata[14]*.* [Fig. 2]
Ecco questa è la fine di una alberata stradale e qui siamo a Vetralla che è questo luogo dell'alto Lazio dove comincia la nostra esperienza di «Museo della Città del Territorio»; è un qualsiasi marciapiede, è una qualsiasi nostra città risistemata nell'Otto-Novecento dove qualcuno ha segato con un mezzo molto moderno l'albero e poi tutto è rimasto così, forse per facilitare le indagini di dendrocronologia, nel senso che si potrebbe tagliare un settore di questo tronco rimasto nel terreno

14. La Via delle Olmate, lunga circa 1380 metri, si incrocia con l'Olmata dell'Eremo di Sant'Antonio, via del Convento, in uno slargo detto Piazza di Siena (fig. 2, C e D).

e stabilire la data esatta dell'albero ma è una magra consolazione di fronte a un'incuria totale che parte, però io credo proprio dall'ignoranza, dalla non percezione della strada alberata come fatto culturale unitario.
(Avanti). Qui invece introduciamo la seconda problematica di questa mia breve relazione che si riferisce all'origine delle strade alberate. È un tema che ci interessa molto, un'origine che non è facile da stabilire, che affonda le sue radici, se così si può dire, non solo storiche ma anche simboliche nel periodo di formazione del paesaggio medioevale e moderno; cioè in quel periodo che va tra la fine del Medio Evo e l'inizio del Rinascimento in cui gli assetti urbani erano ormai definiti e in cui si cominciava a dare una sistemazione più stabile e duratura anche al paesaggio circostante le città. Come riferimento alle valenze simboliche delle alberate si può innanzitutto fare una considerazione: l'alberata regolare, quella rettilinea, piantata artificialmente nella città o nelle sue immediate periferie è composta da una serie di coppie di alberi, cioè gli alberi si corrispondono a destra e a sinistra in modo regolare, si passa attraverso queste specie di portali naturali, quasi lungo una via dei trionfi, lungo una strada preparata proprio per essere percorsa a piedi, per essere percorsa lentamente da un corteo. Questa [della] coppia di alberi è una tematica interessantissima e importante anche da un punto di vista simbolico e antropologico. Qui [si] ha un'immagine di riferimento che proviene sempre da Vetralla, è una immagine del matrimonio, dello sposalizio dell'albero. È una cerimonia che si svolge tutti gli anni, è una immagine questa dell'8 maggio scorso [1992], *sposalizio dell'albero, documentato già alla fine del Medio Evo, ma che come sappiamo ha origine proprio storiche, si collega con il culto pagano dell'albero diffuso in tutta Europa, con i riti per la fertilità che si svolgono in primavera in tutte le comunità agricole, eccetera*[15]. [Fig. 3]
Ora nel matrimonio dell'albero noi vediamo proprio questi due alberi uniti in matrimonio, quasi celebrare questa potenzialità generatrice della natura che è elemento essenziale anche per la comunità urbana, e anche per la città. Quindi il simbolo dell'albero ritorna, permane e il simbolo dell'albero accoppiato è molto importante

15. Dal sito del TCI: «Lo 'Sposalizio dell'albero' viene simbolicamente celebrato dal segretario comunale di Vetralla (con funzioni notarili) la mattina dell'8 maggio all'ombra di due cerri d'alto fusto sul monte Fogliano (presso il convento dei passionisti di Sant'Angelo) ammantati di tulle, ghirlande e fiori silvestri. A pronunciare il 'sì' è il primo cittadino del paese alla presenza di testimoni, di un folto gruppo di curiosi, di boscaioli a cavallo e della banda musicale, secondo un copione consolidato da almeno cinque secoli che per antica tradizione è chiamato lo 'Sposalizio dell'albero'. Viene riaffermato il diritto di possedimento da parte della comunità vetrallese sui boschi del Fogliano che venne concesso nel Quattrocento dal pontefice Eugenio IV. In caso contrario quei boschi andrebbero ad altri beneficiari.» [https://www.touringclub.it/eventi/vetralla-vt-sposalizio-dellalbero 28-8-2025].



3_Sposalizio dell'albero a Monte Fogliano, nella Riserva naturale regionale lago di Vico, in cui due alberi vengono uniti in un simbolico matrimonio, foto Davide Ghaleb, 1996.

sotto certi punti di vista, proprio per capire anche le origini delle alberate.
Ora, passando al secondo tema che è quello di un ragionamento intorno alle origini delle alberate italiane, io vorrei distribuire queste fotocopie perché ho diapositive che si riferiscono a queste immagini iconografiche. Naturalmente il discorso è ancora molto da approfondire. È un discorso che affonda le sue radici, come dicevo, nella formazione di paesaggio italiano, in particolare nell'azione dei comuni, nell'azione che la città può esercitare sul contado perché l'alberata naturalmente nasce all'esterno della città, non dentro la città tardo-medioevale.
La nascita dell'alberata all'esterno della città presuppone un completo dominio della città sul territorio dove l'alberata sorge, quindi l'alberata nasce nel contado. La strada alberata non nasce in un territorio feudale o in un territorio abbandonato a se stesso.



4_Gentile da Fabriano, *Madonna in trono con il bambino, santi e un offerente*, conservato alla Gemäldegalerie, Staatliche Museen zu Berlin (immagine pubblica).

4

Tra le immagini di queste tre fotocopie, la prima è un quadro di Gentile da Fabriano, siamo intorno al 1400, dove vediamo una suggestiva ripresa del tema degli alberi accoppiati, il trono della Vergine che è un trono vivo e quindi due alberi che sostengono poi tutta una serie di angioletti musicanti fanno da cornice alla Madonna col bambino[16]. [Fig. 4]

Questo è un tema che si riallaccia direttamente all'immagine che abbiamo visto dello sposalizio dell'albero; cioè a questa immagine simbolica e aulica del doppio albero che spesso viene messo ai lati della porta di accesso di palazzi e che comunque rappresenta il modulo della strada alberata.

16. Conservato nella Gemäldegalerie, Staatliche Museen, Berlino. Pubblico dominio, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11758577.

In questa indagine sull'origine delle strade alberate il più antico punto di riferimento è stata la pittura toscana del 1400, come era d'altra parte prevedibile perché si tratta di una pittura che per la prima volta prende in seria considerazione il paesaggio, gli elementi naturalistici, eccetera. Ci sarebbe da aspettarsi che i maggiori pittori abbiano rappresentato strade alberate ma non è così, ci sarebbe anche da aspettarsi che la strada alberata per la sua regolarità fosse presa a modello di esercitazioni prospettiche ma anche questo è un caso molto raro. In realtà noi vediamo che alcuni pittori della prima metà del Quattrocento si accorgono della presenza delle strade alberate, una presenza che certamente è già secolare. I pittori non possono inventare nulla, tanto meno possono inventare in un tema così delicato quale è quello delle strade fiancheggiate da alberi. E questi non sono i pittori maggiori più conosciuti, ma alcuni pittori abbastanza secondari. Pittori che si interessano della realtà, che sono aperti all'osservazione del paesaggio.

Il tema della strada alberata [è] *già allora assai raro e quindi è molto più frequente nelle rappresentazioni quattrocentesche trovare delle file di alberi alternate l'uno all'altro per la ricerca di una variazione botanica. Questo si vede già nelle immagini della terza fotocopia, per esempio, in cui compare anche l'Annunciazione di Leonardo*, *compare un'altra annunciazione di Alessio Baldovinetti*[17], *compare una Formella delle Porte del battistero di Ghiberti*[18]. [Figg. 5-6]

Qui si tratta non di strade alberate ma di alberature disposte su un piano, o su un piano anche scorciato, quindi [con un] effetto di approfondimento prospettico, ma che o sono rappresentate da singole piante, come se si trattasse di un filare semplice [che] quindi non ha a che fare con una strada vera e propria, oppure di alberature variate proprio per ottenere un effetto di maggiore interesse.

In realtà il pittore tende sempre ad arricchire i suoi fondali quindi trova noiosa la strada alberata, preferisce rappresentare una certa varietà botanica, esercitarsi in effetti più variati. Questo si nota in gran parte della pittura quattrocentesca. Ad esempio Beato Angelico - non rappresentato in queste fotocopie - utilizza in molti suoi quadri e affreschi la serie di tre o quattro cipressi per delimitare uno spazio, di solito sono cipressi che compaiono dietro un muro di cinta e che costituiscono un primo piano per un paesaggio sullo sfondo, oppure sono fortemente scorciati per approfondire lo spazio prospettico.

E veniamo, invece, ai pittori che a noi interessano di più, cioè a quelli che si sono accorti della strada alberata, che l'hanno rappresentata [e] *che ci hanno fatto anche un ragionamento teorico sopra. Sono i pittori che ruotano intorno*

17. Le due opere sono conservate nella Galleria degli Uffizi di Firenze.

18. Non si conosce a quale delle varie formelle di Ghiberti rappresentanti alberi Guidoni si riferisca.

5_Leonardo da Vinci, *Annunciazione*, Conservato nella Galleria degli Uffizi di Firenze, CC BY-SA 4.0, ph. Justin Bentinen.



_5

6_Alessio Baldovinetti, *Annunciazione*, Galleria degli Uffizi di Firenze.

7_Giovanni di Paolo, *Compianto sul Cristo morto*, Pinacoteca Vaticana.





_6 | 7

all'esperienza principale che secondo me va attribuita a Giovanni di Paolo, un pittore cosiddetto metafisico, il capostipite della pittura senese del Quattrocento, che non è mai stato preso sul serio come descrittore di una realtà vera ma piuttosto come inventore di paesaggi astratti. Intorno a Giovanni di Paolo ci sono altre esperienze, come anche quella dello stesso ***Paolo Uccello****, che probabilmente derivano da Giovanni di Paolo e che rappresentano delle strade alberate extra-urbane, soprattutto.*

Strade alberate: torniamo a Giovanni di Paolo, noi abbiamo due fotocopie, una rappresenta la deposizione della Pinacoteca Vaticana, che forse dal nostro punto di vista è il quadro più importante. Siamo intorno al 1440, forse anche qualche anno prima. Il quadro è importante perché addirittura nello sfondo abbiamo la rappresentazione di città collegate tra loro tra strade alberate. [Fig. 7]



8_Giovanni di Paolo, *Fuga in Egitto*, Pinacoteca Nazionale di Siena.

Giovanni di Paolo rappresenta spesso anche fiumi alberati. È un altro elemento che lui ha visto in un paesaggio reale e che ha rappresentato, appunto, rappresentando questi alberi, questo fiume con le sue onde; in queste strade, anche se la fotocopia è molto brutta, si vedono invece questi grossi ciottoli, anzi grossissimi ciottoli che fanno bella mostra di sé quasi a significare e a sottolineare il carattere extraurbano della strada. [Fig. 8]

Queste strade partono direttamente dalla porta principale della città e vanno alla città vicina; cioè una sistemazione che noi abbiamo appena visto appartenere ad una epoca molto più moderna, ma che sicuramente doveva esistere nel territorio senese all'inizio del Quattrocento. Quindi questo quadro e anche altre rappresentazioni di questo genere hanno per noi un carattere emblematico, importantissimo perché aprono dei settori di ricerca che potranno essere poi approfonditi poi sulla base di altre documentazioni.

Ma Giovanni di Paolo ha rappresentato anche un'altra realtà importantissima, quella delle bonifiche. In quasi una decina di quadri, infatti, ha rappresentato sullo sfondo un paesaggio roccioso con paesi appollaiati sulle alture e la pianura completamente lottizzata in questi grandi spazi quadrati rettangolari, coltivati, attraversati da strade rettilinee a graticcio molto larghe. In alcuni quadri come in quello



9_Giovanni di Paolo, *San Giovanni Battista che entra nel selvaggio*, The Editors of Encyclopaedia Britannica.

rappresentato dalla fotocopia queste strade sono chiaramente alberate. Un paesaggio della bonifica che è valido per tutti i secoli successivi perché non c'è dubbio che la strada alberata è stata molto usata fin dall'origine per dare un ordine non soltanto agricolo ma anche mentale e spaziale alle bonifiche e quindi un paesaggio che, secondo me, non può che far riferimento alla Maremma senese[19]. [Fig. 9]
Un pittore, quindi, che ha rappresentato nei suoi fondali due aspetti principali del territorio di Siena, quello collinare della zona centrale della Toscana intorno a Siena e quello invece di pianura, di una pianura da poco dissodata e riorganizzata. E ancora oggi il paesaggio della Maremma assomiglia abbastanza a queste rappresentazioni, [con] *i paesini medioevali collocati su impossibili cocuzzoli.*
Quindi Giovanni di Paolo è il pittore che si è accorto delle strade alberate, come si è accorto di un sacco di altri problemi territoriali e ha aperto un filone che non è

19. Probabilmente Guidoni si riferisce a Giovanni di Paolo: *Saint John the Baptist Entering the Wilderness Saint John the Baptist Entering the Wilderness*, tempera on panel by Giovanni di Paolo, 1455/60; in the Art Institute of Chicago. [The Editors of Encyclopaedia Britannica. https://www.britannica.com/biography/Giovanni-di-Paolo – Accessed 29/8/2025].



10_Paolo Uccello, *San Giorgio e il drago*, Museo Jacquemart André, Parigi.

10_

stato però rappresentato in modo sistematico. Noi troviamo, probabilmente per sua influenza, delle strade alberate in pitture di Paolo Uccello; in un San Giorgio e il Drago abbiamo una rappresentazione di pianura coltivata con una grande strada alberata che si dirige verso la porta di una città che sembra presa da un quadro di Giovanni di Paolo[20]. [Fig. 10]

In questa grande strada noi vediamo che lo spazio della strada è delimitato da siepi e ogni tanto da un albero. Ricordiamo che la siepe è l'elemento più antico di delimitazione degli appezzamenti non solo dei poderi agricoli ma anche delle strade di campagna.

Ci sono poi due predelle di Paolo Uccello conservate a Urbino che ci rappresentano ancora un altro tipo di strada alberata. Sono le predelle quinta e sesta, cosiddette del miracolo dell'ostia consacrata, che ci fanno vedere sul fondale delle colline su cui si snodano delle strade curvilinee, delle strade adattate diciamo naturalisticamente al paesaggio e ai suoi dislivelli, completamente alberate. Anche questa sicuramente è una situazione realistica che è stata osservata dal pittore. [Figg. 11-12]

Infine una vera e propria alberatura di tipo moderno, rigorosamente architettonica, rappresentata assialmente per approfondire lo spazio prospettico. [La] troviamo nel Beato Angelico, nell'Annunciazione di San Marco, dove il fondale è costituito da una fila serratissima di cipressi i cui tronchi quasi si fondono, e che è un modello che, se noi pensiamo al paesaggio della Toscana o al paesaggio connesso

---

20. Paolo Uccello *San Giorgio e il drago* del Museo Jacquemart André, https://it.wikipedia.org/wiki/San_Giorgio_e_il_drago_(Paolo_Uccello)#/media/File:Paolo_Uccello_050.jpg [29-8-2025].

11_Paolo Uccello, *Miracolo dell'ostia profanata*, Quinta predella, Urbino, Galleria Nazionale delle Marche.



_11

12_Paolo Uccello, *Miracolo dell'ostia profanata*, Sesta predella, Urbino, Galleria Nazionale delle Marche.



_12

con l'operazione più moderna, più recente dei cimiteri, è una immagine che avrà una enorme fortuna, una enorme diffusione[21].

A questo punto dobbiamo fare una considerazione conclusiva, cioè la rappresentazione

21. Annunciazione (dipinto) di Giovanni da Fiesole detto Beato Angelico (e aiuti) (sec. XV), https://catalogo.beniculturali.it/detail/HistoricOrArtisticProperty/0900191187A-2#lg=1&slide=0 [29-8-2025]



13_Giovanni da Fiesole detto Beato Angelico, *Annunciazione*, particolare, sec. XV, Museo di S. Marco, Firenze.

13_

di questa strada alberata nella prima metà del Quattrocento ci rassicura sul fatto che queste alberature esistevano, che la varietà anche di queste rappresentazioni ci fa capire che si tratta di una tradizione già antica, che appartiene già al Duecento, ma che sicuramente appartiene al Trecento e sono alberature di tutte le tipologie che noi ritroveremo poi nei secoli successivi. Certo manca la strada urbana, ma al di fuori della città già tutte le alberature erano state sperimentate. Le alberature urbane esistono in quanto alberature interne ai giardini e quella del Beato Angelico rappresenta certamente un giardino, quindi la strada assiale, l'asse centrale di un giardino fiorentino del Quattrocento. [Fig. 13]
Ma all'esterno della città già esistono le alberature su strade anche molto distanti dalle città stesse, la cui funzione andrà chiarita ma che in parte si può individuare in base a quanto è successo poi nei secoli successivi e che è stato anche ben messo in rilievo da Sereni, cioè l'allineamento delle piantate e quindi degli alberi da frutto, dei gelsi e anche di tutte le alberature lungo i confini e lungo le strade[22]*; prima di tutto per limitare l'ombra, cioè per limitare il danno che l'ombra faceva sui terreni altrui e comunque sui terreni coltivati e una traccia di questo lo troviamo gia in alcuni statuti della seconda metà del XIV secolo, poi per consolidare i cigli stradali, le ripe eccetera. Ci sono anche delle disposizioni contrarie negli statuti che obbligano al taglio degli alberi soprattutto lungo i canali per impedire che appunto, crescendo troppo le alberature ostacolino il deflusso dell'Arno.*

22. Guidoni si riferisce di certo all'opera di Emilio Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari, 1961.

Concludendo non si può dire assolutamente nulla su una presunta data esatta di origine di questa usanza, di questa modellazione del paesaggio ma sicuramente si può ipotizzare una nascita per molte finalità diverse, per finalità appunto estetiche, per finalità agrarie eccetera.
Dell'alberatura stradale alla fine del Medio Evo certamente bisognerà molto approfondire attraverso l'esame di casi particolari per cercare di capire da dove proviene questa usanza che si è diffusa poi, soprattutto nel Cinquecento e alla fine del Quattrocento, un po' in tutta l'Italia e credo anche in Europa. Ma si può già indicare una possibile origine, come d'altra parte per tutte le altre innovazioni urbanistiche, nell'area centro italiana in generale, in particolare Toscana della fine del medio Evo. Grazie.

[Dibattito alla fine del Convegno]

Enrico Guidoni [Intervento conclusivo]

Il convegno non è ancora finito comunque mi sembra che sia un momento di presa di coscienza di un problema troppo a lungo trascurato. Noi ci troviamo di fronte ad un mondo che in molti settori ha perso delle buone abitudini di manutenzione, di attenzione ai fatti del paesaggio, della città.
Per esempio il professor Giordano[23] *ha citato l'arrivo dell'acqua nella città di Viterbo nel 1920, evidentemente c'è stata una lunga decadenza idrica, perché all'inizio del Duecento, Viterbo e stata la prima citta medioevale a dotarsi di un sistema di approvvigionamento idrico, di fontane, di acquedotti, abbastanza capillare, certo non privati, ma che hanno permesso la costruzione di un gran numero di fontane nelle principali piazze pubbliche. È anche vero che alla fine dell'Ottocento le porte di Viterbo ancora venivano chiuse la sera e riaperte la mattina, secondo l'uso medioevale, cioè un intreccio di usanze che si sono mantenute, e di buone abitudini, di accorgimenti moderni che si sono persi nel tempo.*

Le strade alberate sono un classico esempio di elemento fondamentale del paesaggio urbano e territoriale che nel momento del loro impianto anche per secoli, nel corso di manutenzioni ecc., sono state oggetto di grandissime attenzioni, sono state importanti culturalmente, al centro di programmi di tutti i generi, a tutte le scale. Poi ad un certo punto se ne è persa quasi la memoria, quindi noi dobbiamo, in questo momento, recuperare anche questa immagine culturale delle strade alberate.

---

23. Ervedo Giordano, Professore emerito dell'Università degli Studi della Tuscia (1930-2021), autore degli indirizzi di saluto al convegno, editi negli atti del 1996.

È chiaro che per noi le strade alberate sono beni culturali, cioè rientrano nella categoria degli insiemi da tutelare, nel modo più rigido possibile, se vogliamo parlare di architettura degli alberi, architettura vegetale, diciamo che in gran parte queste strade sono opere di architettura moderna e contemporanea; in quanto costituite da esemplari di solito non molto antichi però sono spesso architetture rifatte su se stesse. Cioè all'uso forse dei popoli orientali, di quelle popolazioni che rifanno anche i monumenti storici, sostituendo il legno, i materiali reperibili, sempre nella stessa forma ma rinnovando continuamente la materia, le strade alberate sono nello stesso tempo antiche e contemporanee.
Nel senso che spesso se ne conserva la traccia, l'impianto e anche la disposizione e perfino le specie, ma gli individui sono soggetti invece a una forte sostituzione.
Il convegno mi ha fatto venire in mente alcuni punti di possibile approfondimento, alcuni punti interrogativi che ancora restano. Forse si potrà approfondire in futuro il rapporto fra la strada alberata e l'architettura, ricominciando da questa analogia elementare tra l'individuo e l'uomo e quindi poi tra l'individuo e la colonna, il pilastro che sempre in tutti i trattati è all'origine anche della stessa tradizione architettonica[24].
Quindi l'albero è il pilastro, la strada è la navata. Abbiamo visto [che in] *queste strade alberate a più navate, navate laterali, coperte spesso* [da] *volte continue, c'è un continuo riferimento all'architettura, c'è un continuo riferimento che nelle diverse epoche mette in collegamento la strada alberata con il particolare stile architettonico in voga in un determinato periodo.*
Quindi da questo problema, che coinvolge anche [la città (?)][25]*, quindi c'è un rapporto strettissimo tra la strada alberata e il portico, perlomeno dal punto di vista funzionale e qui mi ricollego appunto al discorso del professor Mercuri*[26].
Da questo problema si passa immediatamente a quello delle specie rappresentate dalle strade alberate, probabilmente un tema che andrebbe molto approfondito per capire il perché della scelta delle diverse [specie]*, in che modo si sono distribuite nel tempo quelle autoctone*[27]*, quelle ausoniche, quelle importate da un paese all'altro. Abbiamo ancora indagini troppo rade, troppo esili per poter stabilire statisticamente quale è stato l'uso di queste specie nelle diverse realizzazioni, nei diversi paesi e soprattutto in che modo si sono succeduti questi impieghi.*

---

24. Qui per individuo si intende l'esemplare-albero, come meglio chiarito oltre. Nel dattiloscritto per errore si riportava 'individuato'.

25. Parola mancante nel dattiloscritto. Potrebbe essere integrato con [la città].

26. Roberto Mercuri, professore di Letteratura italiana presso l'Università La Sapienza di Roma, nel 1992 Preside della Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali dell'Università della Tuscia di Viterbo, svolse al convegno la relazione «All'ombra di Parnaso».

27. Il dattiloscritto riporta in modo meno verosimile *autoptiche*.

Un succedersi di mode, anche di risposte al clima, risposte a esigenze economiche ecc. che fa parte integrante della storia delle strade. E da questo problema delle specie, si passa al problema degli individui. Allora, l'individuo albero, inserito in una strada alberata. Abbiamo avuto ieri dei begli esempi di analisi degli adattamenti, delle sofferenze dell'albero costretto a far parte di una strada alberata e quindi di un ambiente urbano. Io credo però che dobbiamo ripartire da un concetto, [ossia] *che l'individuo isolato non esiste, neanche in natura. La condizione ideale per un albero, come per qualsiasi individuo, è di vivere isolatamente in un grande prato fertile, al riparo dai venti, con soleggiamento continuo ecc., lontano dagli individui suoi simili che ne limitano lo sviluppo.*

Questa è una situazione opposta rispetto a quella delle strade ed opposta rispetto a quella del bosco. Come sappiamo, tutti gli individui che vivono in un bosco[28] *soffrono di questa vicinanza dei loro vicini, cioè sviluppano una anomalia, nel senso che non possono crescere liberamente. Quindi l'individuo della strada alberata è già un individuo privilegiato, perlomeno da due lati può svilupparsi liberamente, da qui l'esigenza del taglio, della potatura ecc.*

Quindi mi sono sembrati molto interessanti i discorsi che prestano attenzione alla forma che viene ad assumere un albero inserito in una strada, anche alle informazioni dovute alla costruzione di una casa, [a] *queste piccole modificazioni dell'illuminazione e delle condizioni ambientali.*

Da qui l'esigenza di studiare l'architettura di ogni singolo albero, che mi pare sia emersa molto bene: l'equilibrio dei rami, l'equilibrio tra la potatura e lo sviluppo naturale e l'esigenza anche di fare dei censimenti totali per gli alberi interessanti, schedando tutti gli individui, dando ad ogni individuo la sua importanza, proprio in quanto l'elemento irripetibile, essere vivente. Quindi non catalogandoli semplicemente con un numero.

Un problema che invece deve fare riferimento alla storia delle strade alberate è quello delle origini, non tanto delle origini antiche, ma delle origini di una diffusione europea di questa tecnica di impianto, che probabilmente è rinascimentale, probabilmente deriva dall'Italia, probabilmente dall'Italia si espande in Europa nel '500. Ma sono tutte cose che vanno studiate con maggiore attenzione. Io credo che quello decisivo sia il XVI secolo, come per tutte le altre tecniche; [anche se] *abbiamo visto ieri, per esempio, le strade alberate del Quattrocento. Nel Seicento troviamo già usanze diffuse dappertutto, evidentemente il periodo chiave è questo momento in cui ci sono grandi rivolgimenti politici, in cui c'è questa diaspora degli artisti italiani in tutti i settori, che vanno a lavorare negli Stati europei, c'è questo scambio di esperienze, c'è questo arrivo di nuove specie dall'America, c'è*

---

28. Ho eliminato: *tutti gli altri*.

un totale mescolamento degli elementi anche totali, che consente un assetto che poi è quello che si è portato avanti nei secoli successivi.

Un'ultima notazione sul problema della manutenzione e del restauro di queste strade alberate. Noi dobbiamo naturalmente tener conto di una produttività estetica di queste strade perché la loro produttivita estetica, che naturalmente va intesa in senso lato, fa parte del patrimonio culturale, ambientale; quindi è un elemento che vogliamo conservare, vogliamo migliorare e vogliamo che duri nel tempo[29]*. E parlo di produttività, perché penso che vada preso di esempio l'albero da frutto. Le piantagioni di alberi da frutto* [è costituita da esemplari] *che ogni tanti decenni vanno rinnovati, perché anche l'albero da frutto fa un suo ciclo che poi si esaurisce. Quindi non c'è potatura che dopo un certo numero di anni possa costringere l'albero a continuare a produrre secondo il ritmo migliore.*
E così per le strade alberate. Cioè evidentemente c'è un ciclo di questi alberi che va studiato, per cui bisogna prevenire la parte finale in cui l'albero crolla, con grave rischio anche per chi passeggia sotto, e i criteri dovrebbero essere quelli che la scienza agraria ha già messo a punto abbondantemente per la cultura degli olivi o di qualsiasi altro albero. Cioè senza porsi altri tipi di problemi, che sono decisamente sovrastrutturali, credo che dobbiamo tendere non soltanto a mantenere il più a lungo possibile vivi gli esemplari attuali, ma anche a sostituirli per tempo in modo di migliorare costantemente l'assetto di queste strade alberate, che invece, negli ultimi decenni, da quanto risulta proprio da questo convegno, sono andate deteriorandosi oltre ogni limite, al limite di non essere più neanche riconoscibili.
Io concludo con due parole su questa iniziativa del Museo della Città del Territorio, una iniziativa che è nata da pochi mesi, che prevede una serie di convegni. Questo è il terzo convegno. Dopo il convegno sui catasti e il convegno sulle pavimentazioni storiche quello di oggi è una occasione importante perché è il primo segno di collaborazione con 'Università della Tuscia', che è fondamentale e che spero si rafforzi in futuro. Una collaborazione che è tanto più importante quanto, come è stato già accennato precedentemente, in questa università ci sono le facoltà che più da vicino si riferiscono all'assetto del paesaggio e appunto, ai beni culturali.
In una prospettiva futura, potremo organizzare altri convegni, potremo organizzare mostre, ricerche, uno scambio di esperienze tra studenti di Roma e di Viterbo, in una prospettiva che è ormai indispensabile, che è quella di una collaborazione

---

29. La frase, qui rivista, probabilmente risente della trascrizione o di pause e interruzioni intervenute nel discorso. L'originale riportato dal manoscritto è: *Noi dobbiamo naturalmente tener conto di una produttività estetica di queste strade, perché la produttività estetica che naturalmente va intesa in senso lato, cioè sono degli elementi che fanno parte del patrimonio culturale, ambientale, quindi li vogliamo conservare, li vogliamo migliorare e vogliamo che durino nel tempo.*

totale di tutte le forze in campo che sono molto poche rispetto ai rischi ambientali ed ai problemi da risolvere. Una prospettiva in cui metterei in primo piano anche le amministrazioni locali, soprattutto i comuni, che molto spesso non hanno i mezzi e non hanno la possibilità di individuare i veri problemi.
Quindi credo che questa collaborazione potrà favorire uno scambio culturale intenso e anche iniziative che attualmente non sono ancora prevedibili o programmabili.
Abbiamo intenzione di promuovere tra un anno circa un altro convegno sul verde, sui giardini, ma comunque i campi di azione sono moltissimi, che investono l'archeologia, l'architettura, l'urbanistica, [i] *centri storici.*
Si è aperto da pochi giorni [il Museo della Città del Territorio] *questo primo centro per l'organizzazione di questa nuova tipologia di museo a Vetralla, dove è stata aperta appunto una mostra sui centri storici del viterbese. Anche questo è un piccolo passo verso un tipo di iniziative che deve, innanzi tutto, coinvolgere gli abitanti locali, quindi porsi soprattutto come stimolo, come punto intermedio tra un mondo accademico e l'interesse spontaneo che la popolazione, in particolare la popolazione del viterbese, ha per le proprie memorie storiche. Grazie.*

INTRODUZIONE

DOI: 10.17401/su.17.i00

Carla Benocci, Marco Cadinu, Gabriele Corsani, Chiara Devoti

Nella storia la disposizione di alberature lungo le strade pubbliche veniva stimata valutando sia gli aspetti pratici e tecnici di impianto sia i particolari linguaggi progettuali tesi a ottimizzare l'uso degli spazi verso risultati coerenti con i valori culturali dei luoghi. La coerenza con la forma urbanistica e con il disegno degli spazi, il benessere percettivo e l'ombra generata dagli alberi, la protezione dei percorsi e dei suoli, i profumi, i significati simbolici legati all'uso di determinate essenze, erano solo alcuni degli aspetti attentamente soppesati nella fase di concezione di ogni progetto. Specialisti del progetto alla scala urbana, supportati da agronomi, botanici e giardinieri, costruivano l'immagine verde delle città, con riguardo verso l'impegno economico, i programmi di manutenzione o la gestione dei vivai.

Il presente volume, con l'apporto di differenti discipline, intende contribuire alla ricognizione delle linee normative e artistiche perseguite nel tempo nella costruzione di spazi verdi urbani e periurbani. I progetti che riguardano l'impianto dei grandi viali urbani, così come quelli destinati alla definizione degli importanti percorsi esterni alle antiche porte, alla luce della documentazione d'archivio e dei rilievi, risultano aver ripercorso nel tempo le lunghe tradizioni e le formule compositive che perseguivano sia il migliore assetto degli impianti sia quegli orizzonti estetici che, evidentemente, erano allora come oggi strettamente correlati con la programmazione urbanistica e con la progettazione della forma tecnica delle strade.

Per questi motivi i viali alberati si configurano oggi come portatori di segni e tradizioni dalla caratura artigianale e artistica tramandata nei secoli e che, anche per questo motivo, costituiscono un valido aspetto del patrimonio culturale che abbiamo ereditato, quello diffuso alla scala urbana e percepibile pienamente solo quale sommatoria delle singole componenti. Ciascuna di esse, se pure non monumentale in senso stretto, necessita di una lettura specifica e della considerazione che le deriva dall'essere parte di un sistema complesso. Il carattere unitario del sistema, la sua riconoscibilità storica e culturale così di frequente eccezionale, sono tra gli elementi che ne favoriscono la riconoscibilità di bene culturale, anche ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera d) del Codice dei Beni Culturali del 2004. Un'affermazione con solida convinzione espressa da Enrico Guidoni nel 1992.

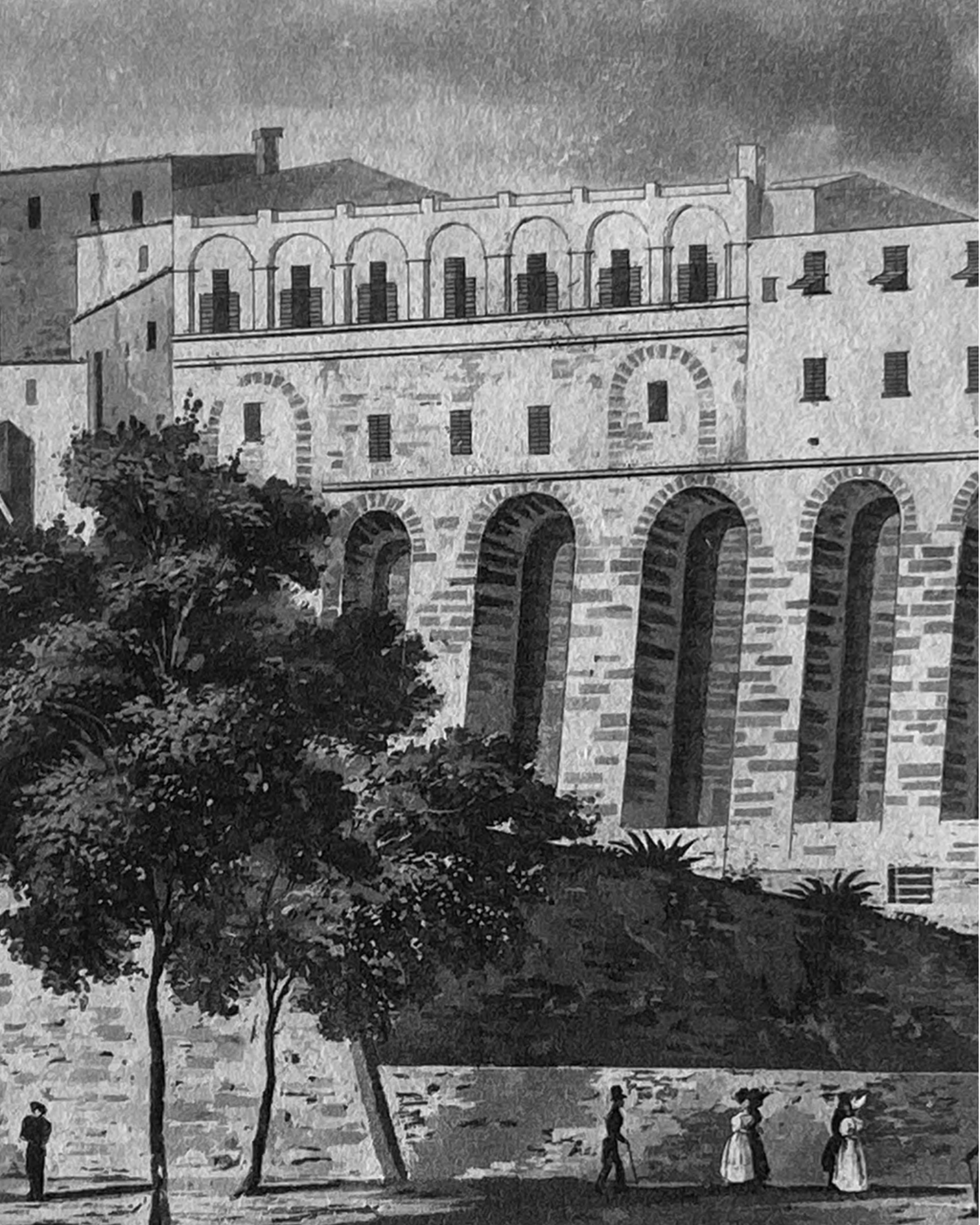
Al fine di raccogliere e mettere a confronto le differenti declinazioni che 'l'arte del costruire i viali alberati' assume nei secoli nei differenti contesti geografici, il presente volume accoglie contributi dedicati a varie regioni italiane, con riguardo alla statualità preunitaria o tardomedievale e con la considerazione di alcuni casi spagnoli e francesi.

Di fronte all'assunto che l'insieme del patrimonio verde, se piantato con regolarità e sapienza, costituisca uno dei significativi lineamenti dell'immagine storica delle nostre città, una serie di contributi sono qui dedicati alle prassi di tutela e manutenzione. Su ciascuno dei casi studio, alla luce delle analisi dei principi adottati in origine per la loro progettazione e ideazione, vengono evidenziate le criticità odierne, i motivi del degrado e i processi in atto.

Le normative nazionali di tutela, scritte negli anni, inquadrano sotto più aspetti i fattori di rischio cui i viali alberati sono esposti. Le amministrazioni che intervengono sul patrimonio, in considerazione delle pressioni derivanti dal traffico automobilistico, dalle azioni di infrastrutturazione urbanistica e edilizia, delle esigenze di riconduzione dei viali storici all'originario equilibrio secondo non scontati processi di rinnovo delle alberature nel tempo, interpretano la norma e procedono nell'adozione di nuovi regolamenti e "piani del verde" spesso non sostenuti da tutte le attenzioni e le conoscenze storiche alla base del profilo culturale dei contesti.

Il presente volume, in definitiva, apporta un ulteriore contributo all'interno di una letteratura ampia e articolata, pur fondandosi, in linea con gli studi della rivista «Storia dell'Urbanistica», su una serie di esperienze che rimontano al convegno di Viterbo e Roma del 1992 dedicato alle «Le strade alberate» coordinato da Enrico Guidoni e Sofia Varoli Piazza. I relativi atti furono pubblicati nella presente rivista nel 1996, cui si aggiunse un ulteriore volume di approfondimento nel 2004, a cura di Francesca Bagliani. Più recentemente il convegno di Cagliari del 2021, la relativa Mostra e il Catalogo «Architetture vegetali», coordinati da Marco Cadinu, hanno riaperto l'interesse per la tematica[1], confermato dal convegno di Torino del 2025 e dalla relativa Mostra, coordinati dagli scriventi.

1. Costituiscono utili riscontri le pubblicazioni *open access*, esito di precedenti iniziative sul tema e patrocinate dall'Associazione Storia della Città: gli Atti del convegno di Roma e Viterbo del 1992: *https://www.storiadellacitta.it/2016/01/04/le-strade-alberate/*; il numero di «Storia dell'Urbanistica / V Piemonte», 2004, *Passeggi pubblici e verde urbano nel XIX secolo. Trattati di arte dei giardini e teorie urbanistiche* a cura di Francesca Bagliani.Il Catalogo della Mostra e del Convegno di Cagliari del 2021: https://www.storiadellacitta.it /2021/11/15/catalogo-della-mostra-architetture-vegetali/.



I VIALI ALBERATI COME PATRIMONIO CULTURALE, ESITO DI PROGETTI E DI UNA SPECIFICA ARTE. IL PERICOLO DEL DIRADAMENTO E DELLA LORO PROGRESSIVA SCOMPARSA

Tree-Lined Avenues as Cultural Heritage, the Result of Projects and a Specific Art. The Danger of Thinning and Their Gradual Disappearance

DOI: 10.17401/su.17.mc01

Marco Cadinu
Università degli Studi di Cagliari
marco.cadinu@unica.it

Parole chiave
Cagliari, passeggiate pubbliche, Viale Carlo Felice, cura del verde urbano
Cagliari, Public Walks, Viale Carlo Felice, Urban Green Space Maintenance.

Abstract
La composizione architettonica degli impianti verdi, in particolare dei viali alberati, si configura da secoli quale vera arte. Le 'Architetture Vegetali', esito di progetti prodotti nella storia da architetti, botanici e agronomi, definiscono i modi con cui armonizzare le disposizioni degli alberi e gli effetti prospettici o simbolici delle loro geometrie, con le complessità degli spazi urbani e delle loro architetture costruite.
La città è quindi lo scenario imprescindibile che accoglie gli alberi, ospiti nello spazio urbano e soggetti alle complessità date dalle insite ostilità ambientali. Il buon esito dei progetti, la cura di quelli esistenti, è affidato a quelle arti che sanno immaginare luoghi ideali e al tempo stesso evitare il degrado, il diradamento e nei casi più gravi l'inconsapevole scomparsa dei viali alberati.

The architectural composition of green spaces, particularly tree-lined avenues, has been considered a true art form for centuries. 'Vegetationel architectures', the result of projects produced throughout history by architects, botanists and agronomists, defines the ways in which the arrangement of trees and the perspective or symbolic effects of their geometry can be harmonised with the complexities of urban spaces and their built architecture. The city is therefore the essential setting that welcomes trees, guests in the urban space and subject to the complexities of the inherent environmental hostilities. The success of projects and the care of existing ones is entrusted to those arts that know how to imagine ideal places and at the same time avoid degradation, thinning and, in the most serious cases, the unwitting disappearance of tree-lined avenues.

1. Alberature urbane come bene culturale

Il riconoscimento del valore culturale delle alberature urbane è stato da tempo oggetto di studio, in particolare da quando le discipline storico urbanistiche ne hanno indicato nuovi modelli di lettura e di considerazione[1]. Dalla loro parte le scienze agronomiche e botaniche, forti della plurisecolare tradizione dell'arte dei giardini, rinnovano continuamente le attenzioni e le letture del reale ruolo degli alberi nelle città sia sotto gli aspetti tecnici sia riguardo al loro imprescindibile ruolo ecosistemico e benefico sulla società[2].
L'insieme di queste tendenze porta oggi a ritenere che l'inserimento degli alberi nelle città e la cura di quelli esistenti costituisca una prioritaria attività propria dei migliori sindaci, tanto da assumere un significato politico che decisamente indica la cultura e la qualità del loro operare. Il riconoscimento delle qualità ambientali, quindi il trattamento *green* delle superfici e delle relazioni tra l'urbano, il vegetale e le acque, oggi tanto *à la page*, comporta scelte decise di cui la comunità deve farsi carico, in particolare ogni volta che si tratta di stabilire le priorità dei valori in campo. L'invadenza delle automobili, ad esempio, pesanti competitori nella contesa quotidiana delle preziose superfici urbane, viene fortemente osteggiata da chi ritiene che le alberature urbane debbano avere la precedenza nelle scelte ed essere considerate indispensabile componente nel progetto delle superfici, siano esse strade, piazze o parcheggi.

---

1. Gli Atti del convegno del 1992, cui si deve la ripresa in chiave storico urbanistica della tematica, sono in *Le Strade Alberate*, in «Storia dell'Urbanistica», N.S., n. 2/1996, a cura di Enrico Guidoni. Nella serie regionale della medesima rivista vedi *Passeggi pubblici e verde urbano nel XIX secolo. Trattati di arte dei giardini e teorie urbanistiche*, in «Storia dell'Urbanistica», Piemonte/V, 2004, a cura di Francesca Bagliani.
Su queste tracce si sono tenuti nel 2021 a Cagliari una mostra e un seminario, il cui catalogo Marco Cadinu (a cura di), *Architetture vegetali. Le Strade Alberate di Cagliari*, LapiLocus, Steinhauser Verlag, Wuppertal 2021, ospita numerosi interventi.
Uno sguardo geografico che mette in giusto rilievo il fenomeno, in particolare per il XIX secolo, in Henry W. Lawrence, *Origins of the Tree-Lined Boulevard*, in «Geographical Review», 10, 1988, Vol. 78, No. 4, pp. 355-374.

2. Su una bibliografia molto vasta si segnalano Francesco Ferrini, Ludovico Del Vecchio, *La terra salvata dagli alberi*, Elliot, Roma 2020; Francesco Ferrini, Alessio Fini, *Amico albero. Ruoli e benefici del verde nelle nostre città (e non solo)*, ETS, Pisa 2017.

Ispirati dalle migliori pratiche progettuali[3], molti sindaci tendono oggi verso una decisa svolta a favore dell'impronta verde delle strade e degli spazi pubblici, con risultati talvolta capaci di invertire letteralmente i rapporti tra verde e traffico motorizzato.

2. Viali alberati e progetto di architettura

Le strade alberate devono essere interpretate quali progetti di caratura artistica e culturale, parte della storia delle città, dove le architetture vegetali assumono il ruolo di beni identitari, simbolo delle società urbane.
Al valore culturale di una strada alberata storica si deve associare il riconoscimento dei suoi caratteri progettuali, frutto di uno specifico ciclo che comporta una committenza, il ricorso a specialisti della disciplina che ne curano l'ideazione e la posa in opera. Le alberate non sono la semplice ripetizione di un modello seriale, piuttosto risultano sempre essere il frutto del pensiero verde e urbanistico di un determinato clima culturale capace di influire sulla società e sulla forma dei luoghi.
Confermate dall'inglese *Selected Commettee on Public Walks* del 1833, che sancisce il diritto al passeggio nello spazio urbano, la lunga tradizione dei viali alberati urbani dei maggiori centri europei sono sempre esito di un programma progettuale complesso, applicazione di valori estetici ben precisi che diventano esempi di successo e possono essere riprodotti, previo adattamento, nelle condizioni locali[4]. [Fig. 1]
Nell'ampia casistica di soluzioni di impianto ricorrono nel tempo importanti modelli. In primo luogo l'impianto in serie di quattro (quadriglia) con duplice filare ai due lati di un viale, schema progettuale che amplifica la creazione di un segno geometrico molto forte, di grande impatto visivo. Le serie di alberi, volte alla creazione di due corsie laterali, o gallerie, svolgono egregiamente il loro compito

3. Le correnti attuali investono le principali città europee da lungo tempo, con grandi benefici per i cittadini e per le immagini della città. Tra le recenti e più alte visioni si vedano quelle su Parigi coi progetti per l'*Avenue des Champs Élysées* di Parigi presentato di recente dallo studio di architettura PCA-Stream.

4. Sul 'pubblico passeggio' cfr. Marco Cadinu, Stefano Mais, *Architetture per l'urbanistica: le terrazze, passeggiate pensili sulle strade, sui porti e sul paesaggio. Il modello neoclassico inglese e le sue origini, i waterfront di Nizza, Genova e Cagliari* in «Storia dell'Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio», a. XXXI, Serie Terza, 8/2016, Roma 2017, pp. 197-233.
Sul tema delle passeggiate, aspetto centrale in particolare nella cultura illuminista, comunque su tradizioni ben precedenti, si segnala Laurent Turcot, *The rise of the promeneur: walking the city in eighteenth-century Paris*, in «Historical Research», vol. 88. N. 239, February 2015, pp. 67-99.





1 | 2

1_Famiglia francese in veste elegante per il pubblico passeggio, Nicolas Arnoult (c.1650–c.1722), *Gens de qualité en famille à la promenade*, da Turcot, *The rise of the promeneur*, cit.

2_Cours de la Reine, Parigi, dal 1616 viale di tigli oltre le mura di Parigi, in quadruplice filare (Bibliotheque Nationale de France).

primario: creare fasce di ombra e protezione dei viandanti e delle altre attività di sosta e contemplazione che si svolgono lungo il viale, comprese quelle legate ad attività di ristoro.

L'origine della soluzione dell'impianto del duplice filare, sia su uno sia sui due lati del viale, è comunque precedente l'Ottocento. Si possiedono molteplici rappresentazioni a stampa, sia prospettiche (Cours de la Reine, Parigi, dal 1616) sia planimetriche (Unter den Linden - Lind Strasse, 1647, Berlino 1673), nelle quali appare evidente il richiamo alle navate architettoniche, in quanto i fusti alberati emulano i lunghi colonnati[5]. [Fig. 2]

Effetti di questo genere devono quindi essere armonizzati con le migliori prassi agronomiche e botaniche per divenire parte del programma progettuale, in armonia con scelte che riguardano i criteri della composizione architettonica e urbanistica. Ogni progetto di viale alberato infatti, anche il più semplice, persegue o emula le ricerche dei migliori effetti scenografici o prospettici attraverso specifici linguaggi compositivi. Tra questi si ricordano i fronti divergenti, i 'cannocchiali prospettici', la progressiva variazione del passo tra i filari, sempre con riguardo alla percezione prospettica. In ogni caso ogni progetto persegue l'armonizzazione del verde con gli spazi pubblici della città e in particolare con le

5. Sul tema del parallelo tra alberi e colonnati vedi il saggio di Enrico Guidoni, introduzione al convegno del 1992, presente in questo volume.

sue architetture, anche in luoghi delimitati quali piazze o *parterre*.
Riguardo il citato adattamento dei linguaggi progettuali e delle geometrie di impianto alle condizioni locali si possiede l'interessante testimonianza contenuta in una pubblicazione edita a Cagliari nel 1862 da Giuseppe Piccaluga, appena nominato Agronomo Civico dopo essere stato dal 1856 Direttore Giardiniere Civico del Comune di Cagliari[6]. Egli nell'*Articolo Sesto* entra nel merito delle differenti emozioni che derivano dalla natura e dalla disposizione dei 'boschetti' lungo un giardino o un percorso, codificando la loro progettazione in relazione agli esiti che si intendono ottenere: *maestoso*, *piacevole*, *patetico*, *ridente*, *romanzesco*, *malinconico*[7].
La pubblicazione del volume di Piccaluga testimonia il deciso incremento delle attenzioni tecniche per le progettazioni dei viali alberati, intese quali grandi opere pubbliche in molte città così come a Cagliari. La città, caratterizzata da diversi salti di quota altimetrici, risolve con i viali alberati i principali collegamenti stradali verticali tra il lato mare e le sommità collinari. Molti di essi diventano occasione immediata per il passeggio praticato dai cittadini e per il godimento estetico della panoramicità dei luoghi. Contemporaneamente gli stessi viali, progettati in quella che allora era aperta campagna, diventano promotori degli assi di ampliamento urbanistico della seconda metà del XIX secolo[8]. [Fig. 3]
Questa condizione, centrale nelle politiche urbanistiche del Municipio cagliaritano, si perpetua inalterata fino all'inizio della Seconda guerra mondiale, foriera di violenti e disastrosi bombardamenti aerei che impattano violentemente sul tessuto urbano. Nelle politiche di ricostruzione il ripristino sistematico dei viali alberati viene quasi ignorato dai programmi delle grandi opere pubbliche avviando il progressivo declino del patrimonio e delle arti ad esso associate.

---

6. Giuseppe Piccaluga, *Arboricoltura, ossia propagazione, educazione e coltivazione degli alberi più utili alla sarda agricoltura*, A. Timon, Cagliari 1862, Parte Terza, Articolo Quinto. *Piantagione di alberi in pubblici passeggi o stradoni*. Per una scheda sul personaggio e sul periodo cfr. Tiziana Sassu, *Vivaisti, agronomi, progettisti. La tecnica dei viali alberati*, in Cadinu, *Architetture vegetali*, cit., pp. 54-57.

7. «Piantagione a *boschetto dilettevole*. Il *boschetto maestoso*, si compone di begli alberi di alto fusto e carichi di fogliame. Il *boschetto piacevole*, di alberi rari che s'innalzino arditamente con foglie leggere e lucide e piantati sopra un terreno sgombro e liscio. Il *boschetto patetico*, di alberi a ramoscelli pendenti con fogliame oscuro e folto. Il *boschetto ridente*, vuole i fiori, le belle piante rare e delicate, gli spazi erbosi ed altri di terreno liscio con alberi isolati. Il *boschetto romanzesco*, esige una mescolanza di differenti specie di alberi piantati parimenti su un terreno parimenti di strana configurazione. Il boschetto malinconico vuole i cipressi, i tassi, i fiori ranci, piantati tra gli eremi, le tombe, le urne.», cfr. Piccaluga, *Arboricoltura*, cit., parte Terza, art. Sesto, pp. 105-108.

8. Cadinu, *Architetture vegetali*, cit., pp. 65 e sgg.



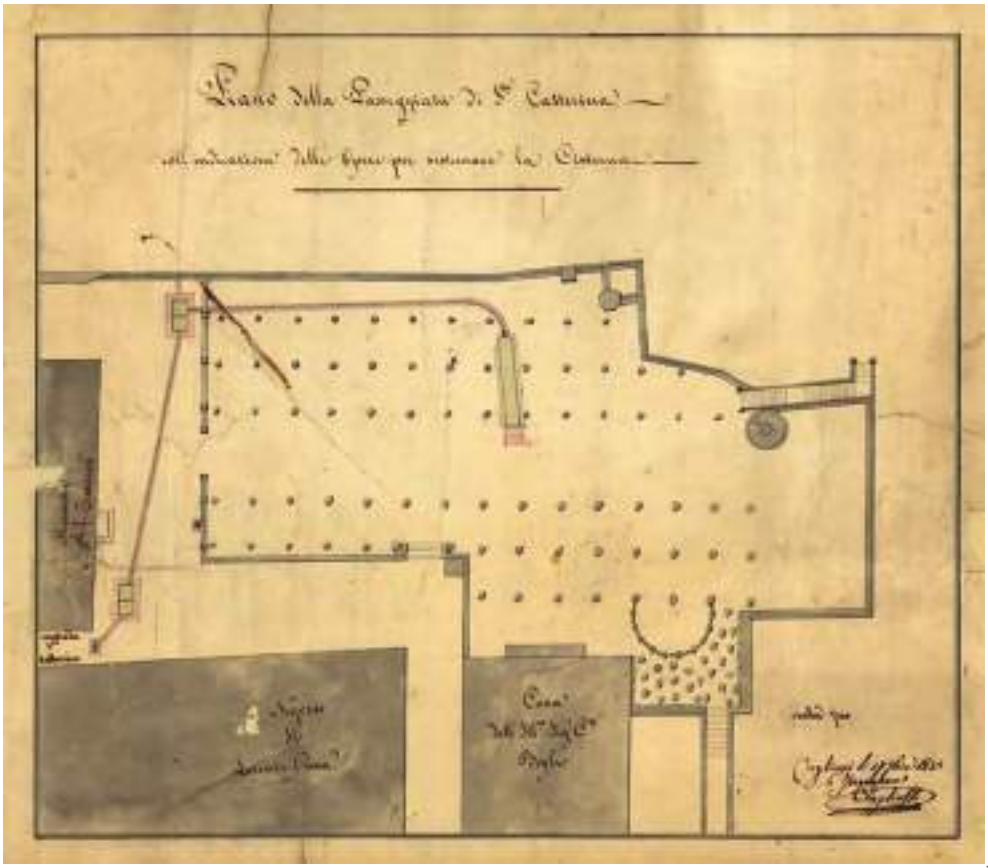
3_Passeggi Pubblici a Cagliari, particolare, dalla Pianta della Città di Cagliari, Giuseppe Cominotti, Enrico Marchesi, 1832, Archivio Storico del Comune di Cagliari, Fondo stampe 1.A.22.

3. I pericoli corsi dalle architetture vegetali dei viali alberati. L'incomprensione dei loro valori, il diradamento, la senescenza e la lenta scomparsa

Nella seconda metà del Novecento si verifica il diradamento costante dei viali alberati e, talvolta, la scomparsa di alcuni. La causa del diradamento è la limitata attenzione per il patrimonio verde, materializzata da precisi comportamenti: potature poco conformi, crolli non monitorati, pochissimi nuovi impianti, spesso sbagliati nelle tecniche e nelle scelte che ne fraintendono i significati colti e le geometrie.
Nei fatti è come se gli alberi, diventati ospiti della città, assumano il ruolo non di componenti di un ambiente non ideale, per questo bisognosi di specifiche attenzioni, ma di organismi ostili. Nel tempo gli alberi vengono accusati di generare pericoli, quali sono i crolli improvvisi, di norma dovuti a mancanza di censimenti e diagnosi sul loro stato di salute.
In una sorta di continuo *cahier de doleances* alcuni cittadini e poi le parti politiche ostili alle 'città verdi' affermano che gli alberi sottraggono spazio ai parcheggi; che hanno le foglie, bacche o frutti che cadono e lordano l'asfalto; che ostacolano la luce solare; che impediscono le visioni panoramiche dai balconi privati; che producono fiori o pollini che provocano allergie; che ospitano i nidi degli uccelli causa della sovraproduzione di guano e di inquinamento sonoro; che hanno radici capaci di danneggiare marciapiedi e trincee di sottoservizio.

A queste valutazioni si aggiunge anche una imbarazzante ostilità verso particolari varietà di alberi alloctoni e non appartenenti alla presunta tradizione locale. Una ostilità che Francesco Ferrini ha correttamente definito «sovranismo botanico»[9].
A fronte di tale *cahier de doleances* vengono sottovalutati e volutamente dimenticati quelli che oggi sono chiamati i 'servizi ecosistemici' che contribuiscono alla biodiversità nei sistemi urbani, da sempre riconosciuti in letteratura: l'abbattimento delle temperature, la mitigazione delle isole di calore, la cattura della CO2 (convertita in zuccheri e ossigeno) e delle polveri sottili, l'abbattimento dei rumori, la regolazione dei venti, l'immissione di vapore acqueo nell'atmosfera urbana, i drenaggi e la collaborazione nella gestione delle acque meteoriche in occasione dei grandi eventi. A questi riconosciuti vantaggi si aggiungono ulteriori benefici indiretti quali l'aumento comprovato dei valori immobiliari e dell'aspettativa di vita in aree coerentemente alberate.
I reali pericoli che nella lunga durata corrono i viali alberati consistono nella perdita di percezione del loro significato progettuale e culturale, unito alla sottovalutazione, culturale e politica, del loro pregevole ruolo ambientale. I mutamenti dei valori condivisi all'interno di un'area urbana, così come la sciatteria gestionale da parte delle amministrazioni pubbliche, possono portare al crollo degli interessi verso uno specifico viale e avviare la senescenza del suo significato di architettura vegetale.
La prima fase del processo si indentifica facilmente nella mancata sostituzione di singoli individui malati o oggetto di altri traumi. Si tratta di una fase che viene acquisita facilmente dall'immaginario collettivo come transitoria e poco rilevante. In questo frangente si innestano facilmente fattori di disturbo quali la casuale sostituzione con esemplari di altre varietà, anche fortemente difformi per geometria e portamento, oppure l'impianto di arboscelli eccessivamente minuti, non provenienti quindi da vivai comunali che coltivano con sistematica preveggenza i ricambi generazionali di un viale monumentale.
La seconda fase si identifica nell'accelerazione di questo processo, aggravato dal posizionamento, nelle aiuole rimaste vuote, di oggetti di arredo quali parchimetri, fermate d'autobus, cestini dei rifiuti. Secondo un andamento che può attraversare diversi decenni il viale viene diradato progressivamente, senza che si percepisca da parte di alcuno la necessità di integrarne le parti. Durante gli anni nuovi eventi possono aggredire in sistema, come la pavimentazione tombale delle aiuole perdute o lo scavo di trincee per impianti di sottoservizi previsti a danno dell'apparato radicale. Tali azioni, in particolare lungo un viale molto depauperato, vengono autorizzate senza remore né rispetto verso

9. Post sul profilo *Arboricoltura Urbana-Arboriculture and Urban Forestry di Francesco Ferrini*, [facebook, 20-12-2020].



4_Passeggi pubblici alberati sul Bastione di Santa Caterina a Cagliari, rappresentati dall'ing. Dogliotti nel 1833 on occasione del progetto di sistemazione dell'antica cisterna e ricordati come scomparsi nel 1897 (Archivio di Stato di Cagliari, Tipi e Profili, 013).

esemplari sempre meno stimati come parte di un sistema unitario.
La terza fase è la diretta conseguenza delle prime due e porta alla scomparsa progressiva dei filari il cui collasso, ancora una volta, non viene percepito pienamente dalla cittadinanza anche per via della lentezza del processo che, facilmente, può travalicare lo spazio di una o più generazioni. I primi sintomi di diradamento sono quindi indice e motore dell'avanzare del processo di scomparsa, ossia della perdita della memoria collettiva riguardante il valore in campo[10].
A contrastare questa dinamica devono quindi intervenire lo studio dei progetti di archivio, delle planimetrie d'epoca e i puntuali rilievi sul campo con il fine di ricreare i valori identitari e l'immagine dell'integrità originarie in grado di riorientare i comportamenti degli amministratori verso il ripristino della reale consistenza paesaggistica e monumentale del viale alberato in sofferenza[11]. [Fig. 4]

10. Cadinu, *Architetture vegetali*, cit., p. 146.
11. Si tratta di processi non nuovi se nel 1897 i periti del Municipio di Cagliari, chiamati per ri-

4. Scomparsa o diradamento dei Viali alberati di Cagliari: Largo Carlo Felice, Via Porcell, il 'Cammino Nuovo', la salita di Bonaria

Le citate miopi politiche di ricostruzione post-bellica e poi di manutenzione dei principali viali alberati monumentali della città di Cagliari coinvolgono ampia parte del patrimonio.
L'alberata lungo il porto, costituita da 325 esemplari e da altri 284 disposti nei *parterre*, era stata splendidamente progettata nel 1891 dal giardiniere siciliano Carlo Visca lungo la palazzata porticata a mare su quattro filari alternati, tanto da formare una vera e propria passeggiata in piena ombra lunga 427 metri[12]. Ai gravi danneggiamenti subiti nel 1943 a seguito del bombardamento del porto era seguita la rada ripiantumazione con palme e altre essenze, decisamente sottotono e non in grado di ricostituire il senso del frequentatissimo 'salotto'. Recenti interventi stanno tentando un timido rilancio dell'immagine verde, purtroppo a discapito della straordinaria superficie del viale in granito, principale segno urbanistico della città del tardo Ottocento[13].
Attraverso alcuni ulteriori casi emblematici si possono osservare i processi di progressiva e inesorabile scomparsa dei viali alberati, processo apparentemente avviatisi 'spontaneamente' e non percepito dai più. Molti cittadini, in particolare i più anziani, sono ancora certi che le alberate del 'Cammino Nuovo', di Via Porcell**,** o della salita di Bonaria siano ancora in discreta salute, per via dell'immagine in qualche misura inconscia che conservano di ambienti non certo in perfetto stato ma sostanzialmente integri. Ancora meno percepiscono lo stato di degrado dell'iconico Largo Carlo Felice. Le immagini e i rilievi attuali mostrano invece come nei primi viali ciati gli esemplari superstiti siano ormai solo tre per ciascuno[14]. Le affascinanti foto d'epoca o del tempo dell'impianto invitano oggi

---

comporre la lite sorta con gli appaltatori del servizio di innaffiamento, ricordano di viali non più esistenti o ripristinabili perché impiantati all'inizio di quel secolo: «[…] Debbono invece far rilevare i periti che alcune delle passeggiate elencate non sono più alberate e quindi nello stato attuale non più abbisognevoli di acqua. Una di queste lo potrà nuovamente divenir cioè il «[…] bastione di S.a Caterina di cui al N.o 13 dell'elenco A. Altra poi cessò del tutto dal novero di passeggiata alberata perché le nuove costruzioni eseguitevi costrinsero appunto all'estirpamento delle piante. Tale la strada di circonvallazione. […]», Archivio Storico Comunale di Cagliari, S. III, C. I, Cl. 9, f.2, busta 129, *Relazione di perizia* del 9-3-1897, p. 56. Ringrazio Stefano Mais per la segnalazione del documento, analizzato anche nel presente volume. Sui bastioni alberati e su quello citato di Santa Caterina, progettato nel 1834, cfr. Cadinu, *Architetture vegetali*, cit., p. 68-71.

12. Ibidem, pp. 54-55 e p. 110, cfr. Archivio Storico del Comune di Cagliari, 21/4-1891, Reg. n. 327.

13. Ibidem, pp. 107-113. Gli interventi ad oggi ancora in corso sulla Via Roma portano a sospendere il giudizio, sebbene sia già chiara la decisiva sottovalutazione della originaria massa verde e del ruolo storico, urbano e sociale del sito.

14. Ibidem, pp.146-159.





5 | 6

5_La Via del Cammino Nuovo nel 1982, discesa dalla Torre dell'Elefante lungo i Bastioni di Santa Croce, col viale alberato ottocentesco di robinie quasi intatto.

6_La Via del Cammino Nuovo oggi con soli tre alberi e automobili.

alla riprogettazione degli originali assetti, anche in chiave di contemporanea armonizzazione con l'evolversi delle condizioni, quindi con essenze maggiormente adeguate al contesto attuale. [Figg. 5- 6]

5. Il diradamento del Viale Carlo Felice

Il caso oggi di maggior importanza è quello del Viale Carlo Felice. Progettato e impiantato negli anni Ottanta dell'Ottocento in luogo delle mura e dei bastioni orientali del quartiere della Marina concretizza i desideri della città di disporre di una passeggiata di collegamento tra la base del Castello, la Piazza Yenne (già San Carlo, alberata, progettata nel 1822[15]), il fronte mare alberato e la stazione[16]. Il modello seguito è quello su commentato dei doppi filari disposti sui due lati del viale, volti a formare quadriglie ben allineate. La sua ispirazione più diretta sono i viali di Torino, quella indiretta la *Avenue des Champs-Élysées* di Parigi, riportati in

15. Il progetto di parziale rinascita della piazza-parterre, alberata in origine e nel tempo degradata, si deve all'iniziativa dell'Amministrazione comunale presa negli anni precedenti il 2020, con la realizzazione della prima delle tre fasi di ripristino concordate con la Soprintendenza ai monumenti di Cagliari. Il progetto, affidato a titolo gratuito al DICAAR, dell'Università degli Studi di Cagliari, era stato coordinato da Marco Cadinu e Stefano Asili, con la collaborazione di Adriano Dessì.

16. Vedi sulla fase urbanistica Marcello Schirru, *Cagliari nel secondo Ottocento. Viali, parterre, piazze per un modello nuovo di città*, in Maria Grazie Rosaria Mele (a cura di), Mediterraneo e città, Franco Angeli, Milano 2019, pp. 199-215.



7_Cagliari, Largo Carlo Felice, viale impiantato su quadriglie allineate per raccordare la base del Castello con l'alberata a mare. Sulla sinistra il palazzo comunale, sulla destra il palazzo della Rinascente (cartolina, 1930 c., collezione Bruno Puggioni).



8_Sistemazione del Largo Carlo Felice, Ing. Carboni, 1933. Il tratto finale in cui si vedono le originarie alberature all'incrocio col lungomare di Via Roma, fronte Palazzo Comunale, abbattute dopo la WW2. Archivio Storico del Comune di Cagliari, Sez. 4, Cat. X, Cl. I, Fasc. 3/1.

chiave molto ridotta, in particolare per la lunghezza di circa 350 m. [Figg. 7-8] L'impianto originario, volto alla realizzazione di un cannocchiale prospettico, e la moderna affermazione delle Jacarande con le loro spettacolari fioriture viola del mese di maggio hanno portato il Viale verso valori identitari molto alti, oggi ancor più sentiti che nei tempi novecenteschi in cui esso veniva già rappresentato nelle cartoline della città[17].

17. Ibidem, pp. 100-106.

A dispetto dell'altissima caratura monumentale il viale soffre oggi della tipica sindrome da diradamento progressivo, disordine nei reimpianti, aggressione serissima agli impianti radicali sottoposti a periodica riasfaltatura. Neanche i lavori di riorganizzazione di un decennio fa hanno portato particolari benefici al sistema. Sebbene reintegrato tramite numerosi esemplari, purtroppo quasi sempre piantati fuori posto rispetto alla geometria originaria delle file per quattro, il ridisegno delle aiuole attuato in quella occasione fu limitato ai due filari esterni, rivelato nella sua casualità geometrica dall'incapacità nel percepire il significato e il senso della monumentalità del sistema. I siti di molti alberi sono stati obliterati da pavimenti, numerose sostituzioni di siti originari con impianti di servizio e altri arredi hanno generato vistose lacune nei filari. [Fig. 9-11]

Il rilievo dello stato attuale ha portato a riconoscere tramite numeri le condizioni attuali. Dei 216 alberi documentati nel 1897, sopravvivono solo 116 esemplari e delle originarie 54 file in quadriglia solo tre possono essere considerate perfettamente integre. In tutti gli altri casi le quadriglie originarie mancano di uno, due, tre o tutti e quattro gli esemplari.

Le foto d'epoca rivelano l'esistenza delle file sul lato verso il mare lungo i prospetti del Palazzo Municipale e del palazzo della Rinascente, fino al filo dei portici. Tale diminuzione, assegnabile alla fase dei ripristini bellici, è facilmente recuperabile alla luce della notevolissima e non altrimenti utile larghezza di quel tratto del Viale[18].

Allo stato attuale delle ricerche il nuovo progetto di recupero prevede la riduzione delle corsie carrabili alla sola sezione centrale la ridestinazione delle due gallerie verdi laterali ad uso pedonale, previa asportazione degli asfalti e di alcune parti delle pavimentazioni in granito mal disposte nel tempo[19]. Un progetto che potrebbe restituire al Viale Carlo Felice la sua originaria imponenza e l'integrazione delle sue prospettive verso il mare, verso il Castello e i Bastioni di Santa Croce e del Balice, entrati con forza nell'immaginario collettivo della città e da considerarsi quale valore primario[20]. [Figg. 12-13]

---

18. Ibidem.

19. Il carico di traffico nel Largo è oggi limitato, in particolare a seguito della pedonalizzazione del Corso Vittorio Emanuele e della sostanziale chiusura al pubblico dei numerosi istituti bancari che vi si aprivano.

20. Il progetto, in redazione presso il DICAAR, cattedra di Storia della Città e del Paesaggio, è coordinato dal sottoscritto in collaborazione con i prof. Pier Francesco Cherchi e Stefano Mais, con l'apporto di alcuni studenti del laboratorio di tutoraggio e tesi di laurea tra cui Emma Corrias, Federica Rosa, Davide Rawiri Atzeni e Leonardo De Agostini. Il progetto si armonizza con quello del terminale alto del Largo, la Piazza Yenne, ideato dallo scrivente con la collaborazione di Stefano Asili e di Adriano Dessì, donato nel 2017 al Comune e realizzato solo nella prima delle tre fasi pattuite con la Soprintendenza.



9_Cagliari. L'alberata del Largo Carlo Felice oggi, lontano dalle fioriture, mostra vistose lacune e diradamenti. Dei 216 impianti originali residuano 116 esemplari.



10_La fioritura delle Jacarande del Largo Carlo Felice.



11_Cagliari. Largo Carlo Felice nel 1991, a pochi anni dal primo impianto del doppio Viale alberato (collezione Bruno Puggioni).

12_Cagliari. Uno dei due pini d'aleppo sopravvisuuti del primo viale alberato ottocentesco, oggi via Porcell.

13_*Architetture Vegetali. Le strade alberate di Cagliari*, locandina della Mostra, 2021.



_12



_13



I VALORI SIMBOLICI DEI VIALI ALBERATI NELLE CITTÀ IN ETÀ MODERNA: SACRALITÀ, *UTILITAS*, MODA, POLITICA

The Symbolic Values of Tree-Lined Avenues in Modern Cities: Sacredness, Utility, Fashion, Politics

DOI: 10.17401/su.17.cb02

Carla Benocci
Associazione Storia della Città
carla.benocci@libero.it

Parole chiave
Tor de' Specchi, S. Francesco a Ripa, basilica di S. Paolo f.l.m, Genzano
Tor de' Specchi, S. Francesco a Ripa, basilica of S. Paolo f.l.m., Genzano.

Abstract
Gli alberi rivestono spesso un valore religioso e simbolico di primo piano, che determina la loro scelta nella progettazione dei viali: l'olmo è tra gli alberi più diffusi per il suo significato sacro, utilizzato a Roma dai Minori per attribuire un valore liturgico alla strada di S. Francesco a Ripa, come in una strada verso la chiesa di S. Onofrio, nell'antica piazza dei cappuccini al Pincio e nella via di S. Isidoro e dipinto da Antoniazzo Romano a Tor de' Specchi e da Simone Fornari a Reggio Emilia; un valore celebrativo laico riveste l'olmata di Genzano. Anche il gelso è largamente utilizzato per la produzione della seta e per il significato di prudenza nelle strade intorno alla basilica di S. Paolo e unito all'olmo nello Stradone di S. Croce in Gerusalemme. Il platano è usato nei viali pubblici imitando la moda francese, come gli esemplari di jacaranda a Cagliari. L'uso dell'eucaliptus è frutto della sperimentazione cisterciense e in età fascista prevalgono le piante della «romanità», come il pino, utilizzato in viali a scorrimento veicolare veloce, con esiti infausti.

Trees often have a prominent religious and symbolic value, which determines their choice in the design of avenues. The elm is among the most widespread trees for its sacred meaning, used in Rome by the Friars Minor to attribute a liturgical value to the road of S. Francesco a Ripa,

like in a road towards the church of S. Onofrio, in the ancient Piazza dei Cappuccini on the Pincio and in the road of S. Isidoro, and painted by Antoniazzo Romano in Tor de' Specchi and by Simone Fornari in Reggio Emilia; the elm of Genzano has a secular celebratory value. The mulberry tree is also widely used for the production of silk and for its symbolism of prudence in the streets around the Basilica of St. Paul and together with the elm in the Stradone di S. Croce in Gerusalemme. The plane tree is used in public avenues, imitating the French fashion, like the jacaranda trees in Cagliari. The use of the eucalyptus is the result of Cistercian experimentation, and during the Fascist era, «Roman» trees prevailed, such as the pine, used on high-traffic avenues, with unfortunate consequences.

Il passo di Isaia (Antico Testamento [AT], XLI, 19), in cui Dio dichiara di aver piantato sette alberi in solitudine (il cedro, l'acacia, il mirto, l'olivo, l'abete, l'olmo, il bosso), è il principio cui si ispira il capitolo 46 del *Liber Eremitice Regulae* del XII secolo dei camaldolesi, base del loro Codice forestale; tra questi alberi l'olmo è ricco di molteplici significati, non fruttificando ma consentendo con il proprio sostegno di far sviluppare fino a piena maturazione la vite, pianta divina per eccellenza, come il grano e l'olivo[1]. È emblema di *humilitas*, così riconosciuto nella seconda Similitudine «La vite e l'olmo: la preghiera del ricco e del povero», dal Pastore di Erma (prima metà del II secolo d. C.), che indica nell'olmo il modello virtuoso di cristiano[2]. In effetti, santa Francesca Romana celebra l'olmo nel miracolo dell'uva, dipinto da Antoniazzo Romano a Tor de Specchi nel 1468 [Fig. 1][3]. A gennaio del 1438 la gentildonna e le consorelle si recano nella loro vigna a raccogliere la legna ma sono esauste per la sete, la fame e la stanchezza: Francesca prega e dalla vite attorcigliata all'olmo crescono succosi grappoli maturi, che confortano le oblate. L'armonioso chiostro piccolo del monastero benedettino di S. Pietro a Reggio Emilia, costruito da Leonardo Pacchioni e Bernardino Spani dal 1524 al 1537, conserva solo alcune pitture in monocromo sulle pareti dei corridoi e al di sopra della cappella (dotata di pitture dai vivaci colori e con temi diversi), commissionate il 1° ottobre 1525 dall'abate benedettino Lorenzo e dal cellerario Leonardo al pittore Simone Fornari, datate 1526 ma rimaste incompiute nel chiostro; dopo la scena raffigurante la *Nascita di san Giovanni Battista* è un episodio, gravemente lacunoso, interpretato come lo *Sposalizio della Vergine* [Fig. 2], che avviene in uno spazio aperto, protetto da un muro merlato, oltre il quale è un magnifico albero, identificabile con un olmo, pur fantasiosamente raffigurato, piantato in terra ma svettante fino in cielo, in un animato pae-

---

1. Carla Benocci, *A ciascuno il suo paradiso. I giardini dei cappuccini, dei minimi, dei gesuiti, degli oratoriani, dei camaldolesi e dei certosini in età moderna,* Istituto Storico dei Cappuccini, Roma 2020, pp. 591-616.

2. Eadem, *Trattati ed esempi di orti e giardini dei Minori, dei Conventuali e dei Cappuccini in età moderna*, in «Frate Francesco», Alvaro Cacciotti, Maria Melli (a cura di), *La "sublime condizione". Cura e responsabilità del creato*, Atti del XXII Convegno (Greccio, 9-10 maggio 2025), XCI, N. S., aprile 2025, n. 1, pp. 117-167.

3. Eadem, *Il modello olivetano di santa Francesca romana: il buon governo di vigne, orti e giardini*, Davide Ghaleb editore, Vetralla 2025, capitolo II.



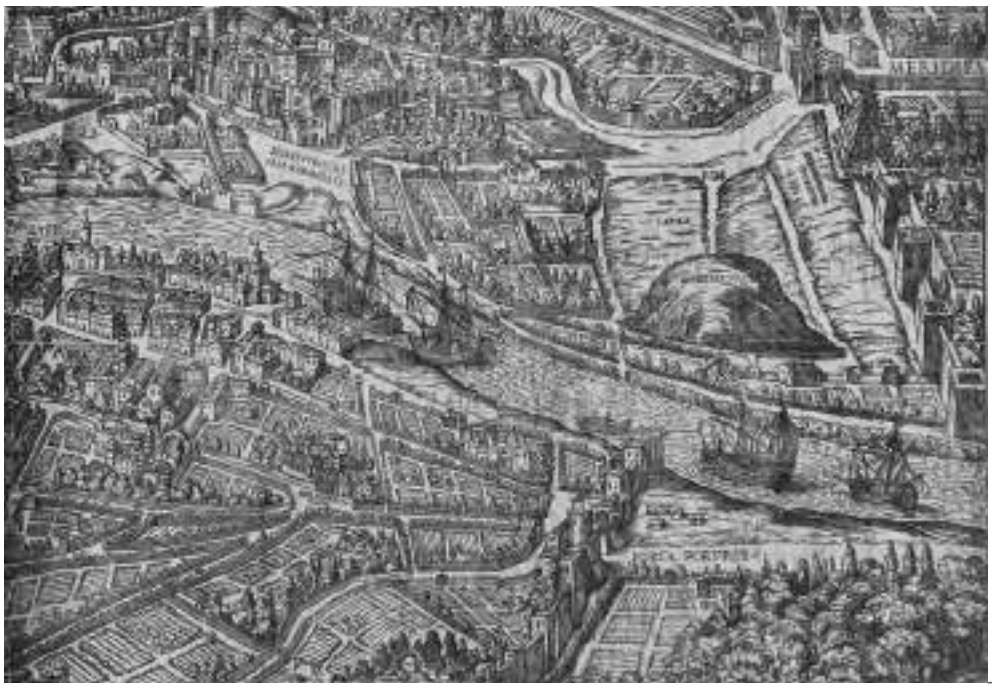


1 | 2_

saggio; l'arco dipinto che definisce la scena è fiancheggiato da due tondi con ritratti di profeti, pertinenti a una serie ripetuta anche in altre scene. L'altro episodio conservato sopra la cappella raffigura la *Natività del Bambino,* e, oltre a immagini frammentarie in varie zone del portico, in una cupoletta compaiono i tondi con gli evangelisti e in un'altra Dio Padre con la scritta *Hic est filius meus dilectus*, frase che il Battista sente al momento del battesimo di Cristo; è documentata ma perduta un'altra pittura rappresentante *Gesù che compare a san Pietro*. In effetti, quindi, il ciclo individua soggetti colleganti san Giovanni Battista, Gesù e san Pietro, quest'ultimo inteso come personaggio principale, secondo il contratto con il pittore e l'intitolazione della chiesa. L'olmo che compare al di sopra dell'ipotizzato *Sposalizio* assume quindi un valore simbolico centrale, celebrando il ruolo della Vergine, appena avviato nel sottostante matrimonio con Giuseppe, introdotto dalla nascita del Battista. Il percorso di salvezza per l'umanità si sviluppa nell'atto dell'umile accettazione da parte della Vergine dell'annuncio del Figlio di Dio, strumento quindi necessario, come l'olmo per la vite, al compiersi dell'Incarnazione. Completato il percorso di resurrezione e di ascesa al cielo, il ruolo della Madonna si trasforma in quello di *Advocata Nostra*, che presenta e sostiene le preghiere dei fedeli in terra a Cristo in cielo. L'olmo sintetizza quindi l'intero ciclo, senza dimenticare la figura di san Pietro, che riceve da Cristo un compito non dissimile, ancora una volta di sostegno e di guida della Chiesa. La costruzione del secondo raffinato chiostro dal 1544 al 1550, diretta da Alberto

1_Antoniazzo Romano, Santa Francesca Romana e il miracolo dell'uva, affresco, 1468, Roma, monastero di Tor de' Specchi (Benocci, *Il modello*, cit., Tav. VII).

2_Simone Fornari, Lo Sposalizio della Vergine e l'olmo, affresco, 1526, chiostro piccolo del monastero di S. Pietro, Reggio Emilia.



3_Particolare della Strada di S. Francesco a Ripa a Roma, stampa (*Iconografia della Città di Roma*, 1674).

e Roberto Pacchioni, su progetto attribuito a Giulio Romano, con successivi completamenti nel 1560-1622, conferma l'alta qualità intellettuale dei benedettini del monastero e le raffinate scelte artistiche conseguenti[4].
La sacralità conclamata e riconosciuta dell'olmo lo rende l'albero ideale per la strada di S. Francesco a Ripa, stabilita nel 1608 dal papa Paolo V e costruita nel 1611 per facilitare l'accesso al luogo dove ha dimorato S. Francesco e alla chiesa a lui dedicata, unendola in tal modo a S. Callisto, a S. Maria in Trastevere e alla Porta Portese. Sono i frati minori che decidono di sottolineare la sacralità della strada, quasi una via liturgica, con la messa a coltura di due file di olmi sui lati [Fig. 3], testimoniando la fatica del lavoro e soprattutto della difesa dai tentativi molteplici di distruzione delle alberature condotti dai proprietari di terreni sulla stessa strada. Si aprono molti contenziosi e il Tribunale delle Strade accoglie costantemente le suppliche dei frati, che possono contare sull'appoggio pontificio. Il 16 giugno 1648 lo stesso Tribunale osserva che i padroni degli orti, dopo aver incorporato e distrutto i precedenti gelsi, «delitia sì bella»,

4. Bruno Adorni, *I Benedettini a Reggio Emilia: dall'abbazia di San Prospero extra moenia ai chiostri e alla chiesa di San Pietro. 1. Architettura e arte*, Diabasi, Reggio Emilia 2002; Antonella Ranaldi *et alii*, *I chiostri di San Pietro a Reggio Emilia: restauri, scoperte e rinvenimenti*, Longo, Ravenna 2012; *Monastero benedettino di San Pietro (1513-2013)*, «Bollettino storico reggiano», Reggio Emilia 2014.

> vogliono ancora usurparsi detti alberi d'olmi con haverli tirati indentro alle loro fratte cioè che loro sono venuti innanzi in far la fratta et occupato il sito publico e tirato in diversi luoghi la fratta quasi al paro di detti olmi, che quando furono piantati furno piantati distanti dalla fratta cioè dagl'alberi de celsi ch'hanno usurpato detti padroni di detti horti, tanto da una quanto dall'altra parte di detta strada, tanto che vi potevano tra detti olmi e celsi passeggiare e caminare due persone al pari e li cancelli di detti horti per prima stavano al paro di detti alberi de celsi e che adesso stanno al paro di detti olmi e stanno fuori del limite antico et occupato dal publico contro anco la forma delle Costitutioni e di diversi bandi emanati da questo Tribunale[5].

Il Tribunale non manca di punire con ammende piuttosto pesanti i trasgressori, come già avviene il 27 marzo 1648:

> essendosi seccate due piante grandi che sono nella strada che va da S. Calisto alla chiesa di S. Francesco a Ripa, avanti la casa di Christoforo Cellini, et essendo la presuttione contro di lui, che possi haver fatto secchare detti arbori, è stato precettato sotto lì 27 marzo corrente per gli atti del nostro notaro sotto pena di scudi cinquanta e di tre tratti di corda a mantenere detti arbori sino a tanto che saranno venuti alla qualità degl'altri in detta strada.

Nello stesso fascicolo si riportano ulteriori ragioni di tutela delle alberature stradali:

> alle replicate suppliche e istanze di detti frati di S. Francesco a Ripa, et anco ad istanza di molti divoti, che spesso frequentano le Sette Chiese di Roma, sotto il pontificato di Alessandro di santa memoria fu publicato l'infrascritto editto. Editto e taglia. Essendo stato supplicato la santità di nostro signore da alcuni devoti delle Sette Chiese di Roma e da quelli che visitano e che vanno a prendere le stesse indulgenze alla basilica di S. Pietro, ove ogni prima domenica del mese si scopre il miracoloso crocifisso che in quella si ripone, e dalli frequentanti della chiesa di S. Francesco a Ripa, a volere sua beatitudine ordinare che si facessero alcune piantate d'alberi per le strade che conducono a dette chiese, e far mantenere le piantate già fatte, affinché più commode e più fre-

5. Roma, Archivio Provinciale Aracoeli (= APA) - Storico, Convento di S. Francesco a Ripa, b. 35, fasc. 2; Benocci, *Trattati*, cit., pp. 127-134.

> quenti si rendino queste devotioni, e per sminuire il danno che si riceve dal sole nei giorni estivi in quelle regioni, nostro signore rimesse a noi [Presidente delle Strade] detto memoriale acciò che cooperassimo a così pia intentione, mentre si vanno disponendo dette piantate, e trovandosi dannificate le già fatte senza poter venire in cognitione de' malfattori; quindi è che si proibisca sotto pena di tre tratti di corda e di scudi cinquanta moneta e d'altre pene a nostro arbitrio che nessuno ardisca di danneggiare in qualsivoglia altro modo dette piante, con intaccarle, tagliarle, sbusciarle, scorzarle o in qualsivoglia altro modo renderli nocumento e procurare si secchino; a chi darà prova sufficiente di potersi castigare i delinquenti, li si faranno pagare subito scudi venticinque moneta, e sarà tenuto secreto l'accusatore.

La tenace difesa degli olmi esercitata dai frati riesce ad avere la meglio almeno fino alla metà del Settecento[6]. L'uso di olmi per qualificare piazze, come quella in prossimità dell'insula dei Mattei, e palazzi, come quello sommitale dei Colonna sul Quirinale, è applicato dal frate cappuccino Michele Bergamasco, parente di Carlo Maderno e di Francesco Borromini, nella sistemazione del nuovo convento dei cappuccini al tempo di Urbano VIII, che ha in grande stima l'architetto fabbriciere cappuccino[7]. Olmi fiancheggiano la via verso S. Isidoro [Fig. 4] nel disegno progettuale del frate, inserito nell'album di Domenico Castelli, e si compongono con file ortogonali che indirizzano all'ingresso della chiesa e al convento: una vera piazza in onore dell'albero. Filari di olmi valorizzano la nuova strada di crinale sul Gianicolo, della metà del Seicento [Fig. 5][8], voluta dai residenti per un migliore collegamento dall'ingresso alla villa Lante e dal teatro-oratorio dei Filippini fino al convento di S. Onofrio, con accesso alla piazza antistante la chiesa, dotata di olmi, e innesto con le strade verso via della Lungara e la porta delle Mura Vaticane.

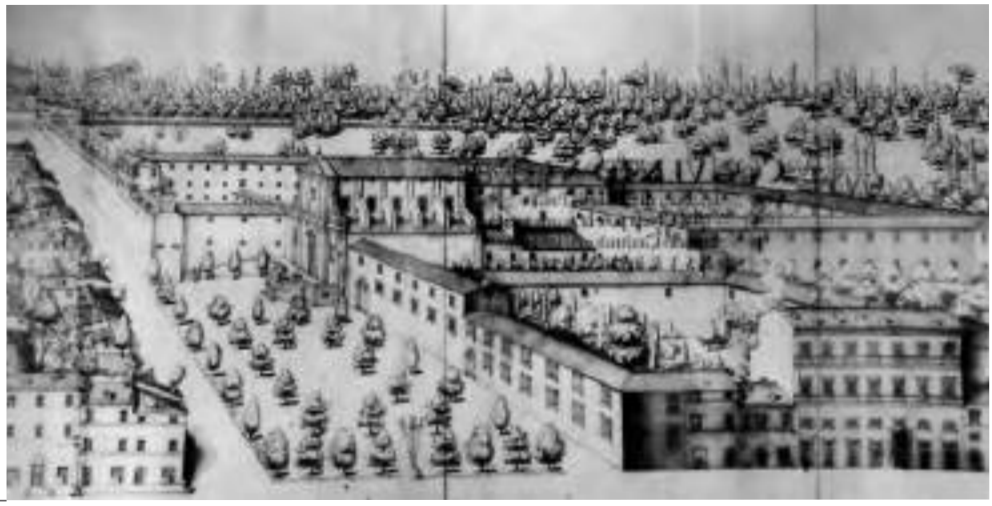
Ben presto la sacralità dell'olmo per qualificare un viale alberato si modifica acquisendo un significato profano, sempre celebrativo: non si esclude il suo uso per

---

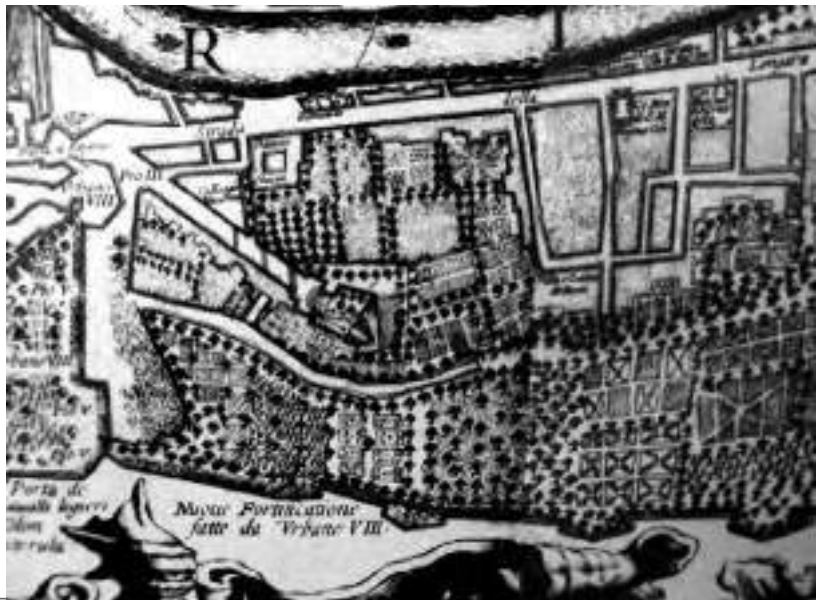
6. Benocci, *Trattati*, cit., pp. 127-134, con bibliografia precedente.

7. Eadem, *Un architetto cappuccino nella Roma barocca. Fra' Michele Bergamasco*, Istituto Storico dei Cappuccini, Roma 2024; Eadem, *Gesuiti e Cappuccini al servizio della città e del territorio: strade con fondale a Roma, a Macerata, a Frascati, a Oneglia, a Fontevivo*, in «Storia dell'Urbanistica», 14/2022, Marco Cadinu (a cura di), *Le strade con fondale / I. La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e Novecento (XI-XVI secolo)*, pp. 250-265.

8. Carla Benocci, *Il modello di hortus dei Girolamini di S. Onofrio al Gianicolo per il giardino della Farnesina di Agostino Chigi e per altre ville (secoli XV-XVII)*, in «Il Tesoro delle città. Strenna 2023. Collana dell'Associazione Storia della Città», Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2023, pp. 16-47.

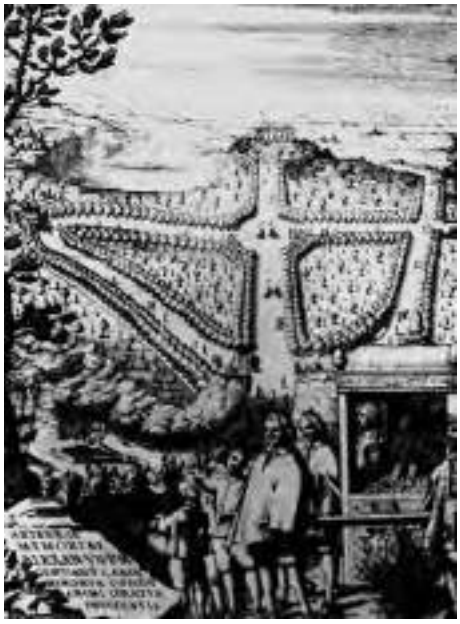


4_Fra Michele Bergamasco, Progetto del convento dei cappuccini a Roma, dall'album di Domenico Castelli, fotografia, Archivio della Provincia Romana dei Cappuccini.



5_Matteo Gregorio De Rossi, Particolare della pianta di Roma con la nuova strada con olmi dal teatro degli Oratoriani ai Girolamini e ai Salviati, stampa, 1668 (Antonio Pietro Frutaz, *Le piante di Roma*, Istituto di Studi Romani, Roma 1962, III, tav. 355).

olmate legate a chiese ma si fonde con la sacralità preesistente di strade, come quella romana di Campo Vaccino, o con strade dei Colli Romani rinnovate per garantire onore e gloria alle famiglie dominanti; esemplare è la stampa di Gregorio Tomasini che illustra la visita del 1664 del pontefice Alessandro VII Chigi con la sua corte a Genzano [Fig. 6], dove la croce di strade olmate conduce nei bracci laterali ai cappuccini e ad altre destinazioni ma l'asse centrale inquadra il palazzo Cesarini, rinnovato dagli Sforza e denominato via Carolina nella mappa di Vincenzo Giansanti del 30 luglio 1846, dedicata da Lorenzo Sforza Cesarini alla moglie Carolina Shirley [Fig. 7], via che ancora magnifica la dimora nobile nell'attuale





6 | 7

6_Gregorio Tomasini, Visita del papa Alessandro VII a Genzano, con le olmate e il palazzo Cesarini, stampa, 1664.

7_Vincenzo Giansanti, Topografia della Villa in Genzano spettante a Sua Eccellenza il sig. Duca Lorenzo Sforza Cesarini, disegno acquerellato, 30 luglio 1846, Archivio di Stato di Roma.

olmata[9]. Gli olmi sono messi a coltura sui viali di rinnovate strade trasteverine, come quelle intorno al Pio Pontificio Collegio Latino Americano, sistemate nel 1925-26 sotto la direzione dell'ingegnere Giuseppe Gualandi [Fig. 8][10].
Se l'olmo mantiene la sua vocazione sacrale in varie aree della penisola, anche l'altra pianta ampiamente utilizzata per i viali alberati riscuote grande successo: il gelso. Non manca un'attribuzione ad essa di una virtù cardinale, la prudenza, perché attende il clima appropriato per fruttificare: per questo Ludovico il Moro fa dipingere nella stanza delle Asse del Castello Sforzesco i «moroni», vale a dire i mori gelsi, sottolineando che sono accomunati a lui sia per il nome che per la conclamata prudenza[11]. In effetti, però, i gelsi ottengono grande diffusione per la loro preziosa *utilitas*: i gelsi neri producono frutti rossi salutari e quelli bianchi hanno frutti minori ma foglie necessarie all'alimentazione dei bachi da seta e quindi garantiscono lo sviluppo di un indotto produttivo di grande importanza:

9. Eadem, *Il singolare parco «all'inglese» Sforza Cesarini a Genzano di Pietro Camporese il giovane e Augusto Lanciani*, in «Storia dell'urbanistica», 12/2020, Clementina Barucci, Gabriele Corsani, Pier Luigi Palazzuoli (a cura di), *Principi urbanistici degli stati italiani. Dalla metà del Settecento alla Restaurazione*, pp. 443-466.

10. Roma, Archivio Storico Capitolino, Ispettorato Edilizio, catena 1016, prot. 1983/1927.

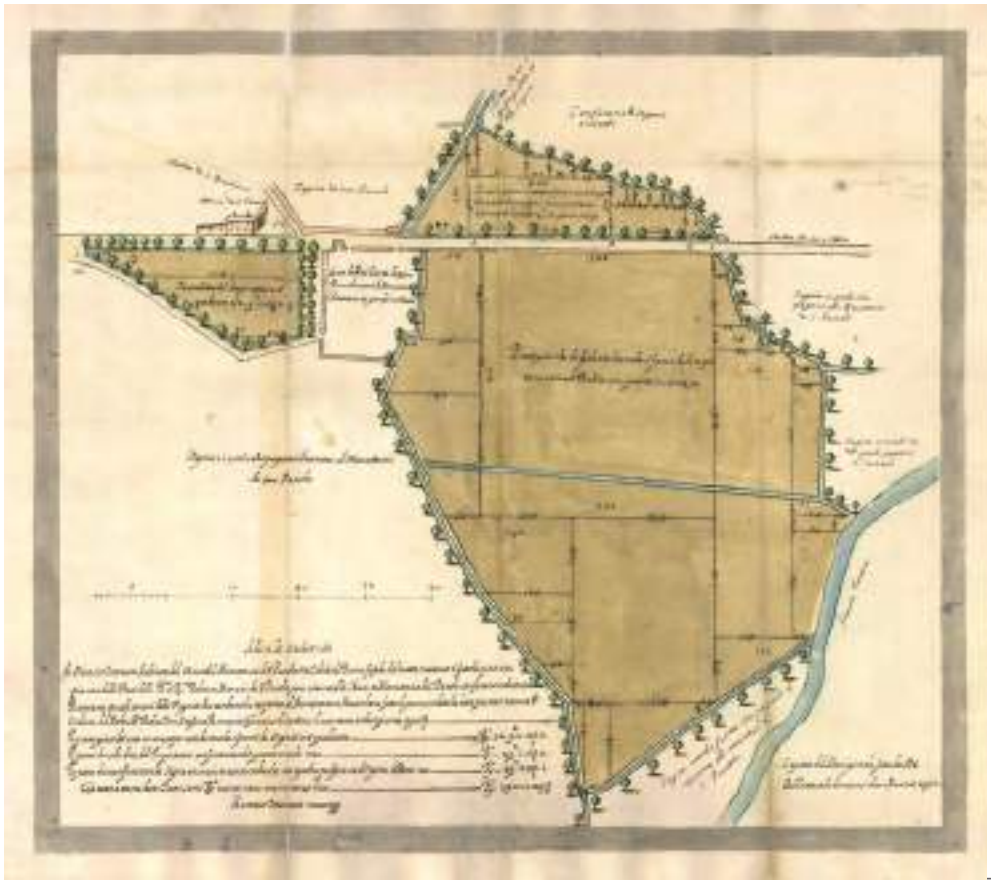
11. Carla Benocci, *Ludovico il Moro, Leonardo, le Sforzesche e i mori gelsi a Roma*, in Maria Adriana Giusti, José-Maria Morillas-Alcázar (a cura di), *Oltre la Cina. Trame di seta nel paesaggio europeo*, Leo S. Olschki, Firenze 2024, pp. 15-24.



8_Giuseppe Gualando, Via Ennio Quirino Visconti e via Federico Cesi a Trastevere, con gli olmi intorno al nuovo edificio del Pio Pontificio Collegio Latino Americano, fotografia, 1925-26, Archivio Storico Capitolino

per questo sono largamente utilizzati dai benedettini, in particolare dell'abbazia romana di san Paolo fuori le mura, per i viali alberati dei territori di loro proprietà e per qualificare la via Ostiense, garantendo l'ombra ai pellegrini e un adeguato guadagno dalla vendita di frutti rossi e di foglie di gelsi bianchi: ben nota è la cultura agricola e l'attenzione alle comunità locali dei benedettini e la mappa originale dei «Prati di San Paolo» di Orazio Torriani, con la basilica, del 31 ottobre 1650, qui nella copia di Baldassarre de Dominici detto il Morone [Fig. 9][12], nel Catasto Alessandrino, conferma la predilezione benedettina per questa tipologia di viali alberati. A conclusione del restauro della basilica dopo l'incendio del 1823, poiché sono stati richiesti ai monaci molti terreni per il cantiere, per il tracciato delle nuove strade e per la sistemazione del quartiere ostiense, essi compensano richiedendo entro il 1857 alle autorità municipali 575 gelsi rossi e bianchi, messi a coltura sulla via Ostiense e sulle strade limitrofe, gelsi ulteriormente implementati, come mostrano le fotografie aeree ante 1930 e del 1935-40[13].

12. Archivio di Stato di Roma (=AS-RM), Presidenza delle Strade, Catasto Alessandrino, 432/57.
13. Carla Benocci, "*Hoc opus exterius pre cunctis pollet in Urbe": gli spazi verdi liturgici, di medita-*

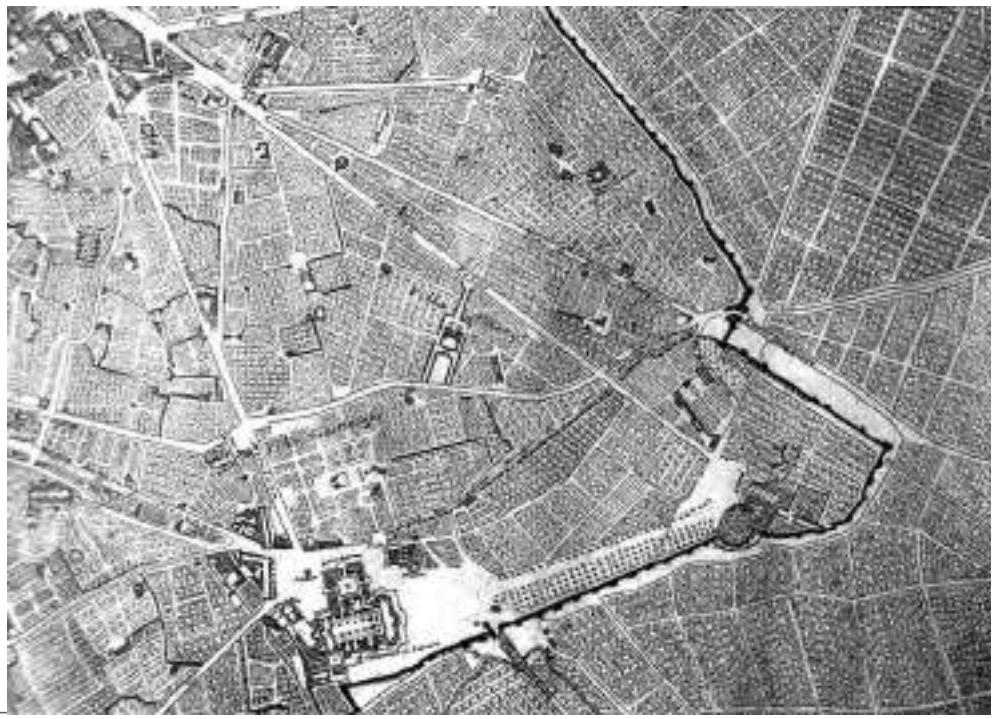


9_Baldassarre de Dominici, detto il Morone, copia da Orazio Torriani, «Prati di San Paolo», disegno acquerellato, 31 ottobre 1650, Archivio di Stato di Roma.

Benedetto XIV sceglie genialmente di unire le due specie arboree prevalenti in città, coniugando sacralità e *utilitas*: con il chirografo del 9 settembre 1744 traccia il nuovo stradone tra la cattedrale romana di S. Giovanni in Laterano e la chiesa di S. Croce in Gerusalemme, che sarà fiancheggiato da olmi e da gelsi e protetto da colonnette marmoree e catene, per garantirne il rispetto e la durata, dimostrando una profetica accortezza[14]; il magnifico viale è documentato da G. B. Nolli nel 1748 [Fig. 10]. Purtroppo, nel 1873, quando gli organi statali provvedono alla manutenzione del viale alberato, attestano la presenza solo di olmi. Gli alberi utilizzati per fiancheggiare i viali hanno un'importante territorialità, preziosa per conoscere le piante autoctone usate: la descrizione del convento di

zione e di produzione nella basilica di San Paolo fuori le mura di Roma, in Carla Benocci, Aleksander Horowski, *Preludio del paradiso. Giardini, orti e vigne dei benedettini e dei francescani*, Istituto Storico dei Cappuccini, Roma 2025, pp. 217-343.

14. AS-RM, Camerale III Chiese e monasteri, S. Croce in Gerusalemme, b. 1877.



10_Giovanni Battista Nolli, Particolare della pianta di Roma con lo Stradone di S. Croce in Gerusalemme, con olmi e gelsi, stampa, 1748 (Antonio Pietro Frutaz, *Le piante di Roma*, Istituto di Studi Romani, Roma 1962, III, tav. 408).

10_

Gesù e Maria di Palermo nella Relazione Innocenziana del 1650 descrive una delle quattro strade pubbliche della città che «guarda verso oriente, abbellita d'alberi, di pioppi e platani, e va alla detta città, alla quale s'entra per un'altra porta non solo frequentata, ma una delle quattro porte principali di detta città, chiamata porta Maqueda»[15]. Il platano, diffuso dall'antica Roma e ricordato da Plinio, offre ombra e bellezza discreta, con umiltà. Il cedro abbattuto per la sua superbia, l'albero più bello dell'Eden, è confrontato con i platani, che «non erano come uno dei suoi rami» (AT, Ezechiele, 31, 8), ma sono conservati, e nel Discorso della Sapienza essa dice di sé: «come un platano mi sono elevata» (AT, Siracide 24, 13-17). Per queste sue caratteristiche e per la facilità d'impianto nella penisola è scelto, oltre che in dimore signorili, in contesti religiosi o di committenze religiose, come i platani, prediletti dal cardinale Giovanni Francesco Gambara, nella villa Lante di Bagnaia[16].

Il genovese mazziniano Giovanni Ruffini descrive nel celebre romanzo del 1855 *Il dottor Antonio* le piante delle della «strada della Cornice che da Genova con-

15. Benocci, *A ciascuno*, cit., pp. 191, 247-249.

16. Eadem, *Villa Lante a Bagnaia tra Cinquecento e Seicento. La Chiesa in forma di villa*, Davide Ghaleb editore, Vetralla 2010.

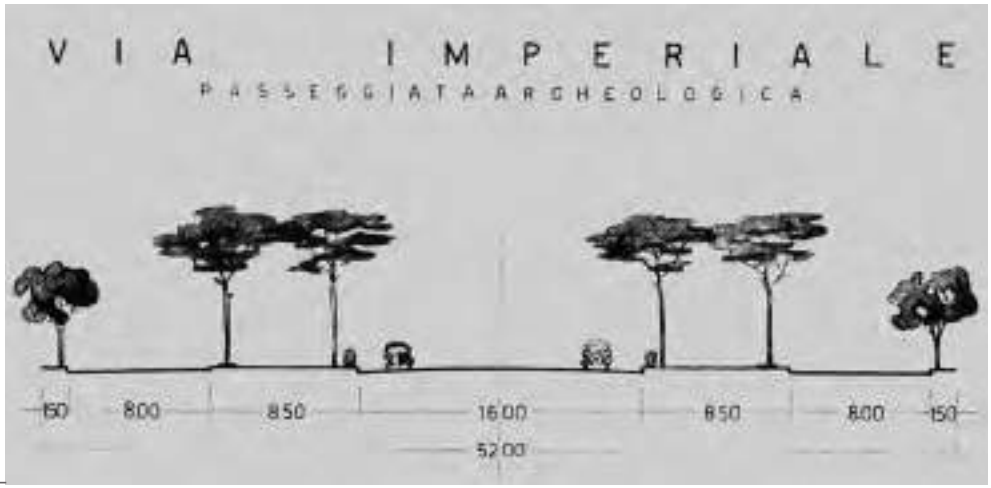
11_I platani dei Lungotevere.



duce a Nizza», dove sono presenti tamerici, agavi e oleandri, mentre la collina di Bordighera è coltivata con palme «che danno una caratteristica proprio orientale», e vi sono «sparsi boschetti di aranci»: il gusto orientaleggiante si accentuerà, individuando le palme come alberi da disporre lungo i viali costieri, senza fare in generale riferimento alla sacralità della pianta, esemplare non solo per celebrare l'ingresso di Gesù a Gerusalemme ma anche per le caratteristiche, piantata a terra ma con la gemma in alto e le foglie che si innalzano al cielo, così raffigurata in gran parte delle pitture e dei mosaici religiosi medioevali[17]. La moda assume anche in questo campo un valore crescente, come testimoniano gli alberi di *Jacaranda* in via Dante e in Largo Carlo Felice, a Cagliari[18]. D'ispirazione francese è a Roma l'uso di platani per il Lungotevere, stabilito nel 1893 [Fig. 11], che in questo caso non fa riferimento all'antica sacralità dell'albero; questa scelta è ribadita nel 1931, come riporta Bruno Braschi sulla rivista «Capitolium»: «nel 1926 nelle alberate di Parigi su 86633 piante 28579 erano platani, cioè circa il 33%», mentre a Roma «il platano è aumentato di numero (5027 nel 1898, 13185

17. Benocci, *Hoc opus,* cit., pp. 217-343.

18. Marco Cadinu (a cura di), *Architetture vegetali. Le strade alberate di Cagliari*, Catalogo della mostra (Cagliari, 23 luglio-14 novembre 2021), Steinhäuser Verlag, LapisLocus, Wuppertal 2021.



12_I pini sulla via Imperiale, ora via delle Terme di Caracalla, stampa, 1929 («Capitolium»).

12 _

nel 1930)», osservando inoltre che in prossimità di case «l'alberatura laterale delle vie cittadine dovrebbe limitarsi a quelle strade con marciapiedi sufficientemente spaziosi, non inferiori cioè a sei metri di larghezza, ed essere fatta con specie di medio sviluppo», per evitare che i rami entrino nelle abitazioni, e occorre «ridurre al minimo la mortalità delle piante delle alberate [...] perché un'alberata è nel massimo della sua bellezza quando tutte le piante che la compongono sono all'incirca uguali fra loro nello sviluppo, quando non vi sono vuoti o piante a sviluppo irregolare»[19].

Il ventennio fascista individua la necessità di valorizzare le strade politicamente significative con «piante della romanità»[20], che richiamano le linee politiche celebranti l'Impero romano: sono prediletti i pini, piante dalla chioma maestosa e profumata ma vere condanne per strade e fabbriche, a causa delle radici affioranti, della caduta di aghi e pigne e della durata di non lungo periodo, come sanno molto bene i giardinieri capitolini, che nei cataloghi precedenti di vendita delle loro piante prodotte nel Vivaio escludono l'uso di pini per viali di parchi e giardini privati. Ma a Mussolini non si può opporre un diniego e i pini sono piantati sia sulla via Imperiale, ossia via delle Terme di Caracalla, nel 1929, con la migliore attenzione e cura possibile nonostante la contrarietà tecnica [Fig. 12], e sulla via dell'Impero nel 1933; l'entrata in guerra trasforma però l'area da zona di rappresentanza a orti di guerra. L'uso dei pini, estendendosi alla via Appia An-

19. Bruno Braschi, *Parchi e giardini pubblici del Governatorato nell'anno VIII*, in «Capitolium», 1931, pp. 105-116.

20. Carla Benocci, *I Romanisti e le piante della romanità negli anni Trenta del Novecento: pino, cipresso, acanto, nelle strategie politiche, nelle traduzioni artistiche, nelle conoscenze botaniche*, in Donato Tamblé (a cura di), *Il Gruppo dei Romanisti si racconta*, in corso di stampa.

tica e nel secondo dopoguerra anche a strade di traffico veloce, come la via Cristoforo Colombo, ha generato situazioni molto difficili per la necessità costante di manutenzione, problemi ancora pienamente attuali. L'uso di piante di *Eucaliptus* per viali e parchi, invece, non è titolo di gloria per il fascismo: già agli inizi del Novecento i cisterciensi dell'abbazia delle Tre Fontane mettono a coltura lungo la via Laurentina file di *Eucaliptus*, da loro importati dall'Australia, per concorrere al drenaggio delle acque stagnanti malariche, per introdurre barriere vegetali di protezione dai venti sabbiosi che giungono dal mare e per le straordinarie proprietà curative delle foglie per l'apparato respiratorio: per le zanzare anofele, invece, occorrerà attendere altre risorse[21].

21. Eadem, *Il buon governo della tenuta di Roncigliano e dei possedimenti dei cistercensi dell'abbazia delle Tre Fontane nell'area romana (secoli XVI-XIX)*, in «Studi Romani», in corso di stampa.



ALLEE E VIALI NELLE RESIDENZE SUBURBANE TORINESI, ACCESSO AULICO E DISEGNO TERRITORIALE: UN PAESAGGIO SOVENTE SCOMPARSO

Tree-line Alleys in Turin's Suburban Residences, Aulic Access and Land Drawing: a Frequently Lost Landscape

DOI: 10.17401/su.17.cd03

Chiara Devoti
Politecnico di Torino - DIST
chiara.devoti@polito.it

Parole chiave
Capitale sabauda, filari di alberi, cascine e ville, paesaggio suburbano, castello di Mirafiori
Savoy's capital, tree-line alleys, farms and villas, suburban landscape, Mirafiori Castle

Abstract
Viali alberati e allee rappresentano una nota costante per le residenze extraurbane, aulico segno di un diverticolo dalla viabilità principale o quinta scenica. Presenti sia nella cosiddetta 'parte piana', sia sulla 'montagna', ossia la leggiadra (così nelle parole dei viaggiatori) collina, le due aree che contraddistinguono la città capitale, rappresentano un segno territoriale forte, talvolta conservatosi anche con il reimpiego o financo con la scomparsa della residenza a cui conducevano. Disegnate, definite, fino alla scelta puntuale delle varietà arboree, di queste talvolta non resta che il ricordo nella cartografia o nelle vedute. Il contributo considera alcuni casi, tra cui quello della perduta residenza di *Miraflores* (Mirafiori), che presentava una lunga allea di accesso, aperta in un'esedra finale, e completata nel disegno articolato del parco ricavato nell'ansa del Sangone, elementi ora insospettabili nel paesaggio delle sponde del torrente dopo l'abbandono della residenza.

Tree-lined avenues and alleys are a constant feature of suburban residences, a stately sign of a deviation from the main road or a scenic backdrop. Present both on the so-called 'flat part' and on the 'mountain', the graceful (as travelers always call it) hill, the two areas that distinguish

the capital city, they represent a strong territorial marker, sometimes preserved even through the reuse or even the disappearance of the residence to which they led. Designed and defined, down to the precise selection of tree species, these tree-lined avenues (called alleys), sometimes remain only as a memory in historical maps or views. This article considers several cases, including that of the lost Miraflores *castle (Mirafiori), which featured a long access alley, opening into a final exedra, and completed in the articulated design of the park created in the bend of the Sangone River. These elements are now unsuspected in the landscape along the banks of the stream after the residence was abandoned.*

Rispetto al viale urbano, le note che seguono rappresentano un allargamento di prospettiva, soprattutto per la dimensione suburbana dell'approccio, ma anche perché tengono conto, in molti casi, di lunghezze assai più ridotte, di pavimentazioni semplici (anche solo in terra battuta) e in generale di un programma meno aulico. Ciò nonostante, le allee e i filari regolari di alberi che caratterizzavano l'intorno territoriale della capitale sabauda, e che rimangono come sparuto lacerto, talvolta decontestualizzato, quando non sono stati cancellati dalla pianificazione urbanistica a servizio dello sviluppo cittadino, assai più di quanto si sospetti si accompagnavano a un disegno preciso, chiaramente leggibile, dei territori immediatamente esterni alla città. Nel contesto di una rilettura della città storica, o meglio non tanto della «struttura della città storica, quanto della struttura storica sottesa alla città»[1], in occasione della revisione sistematica del Piano Regolatore vigente, per la quale la Scuola di Specializzazione è stata coinvolta con un programma scientifico e didattico di supporto[2], questi elementi, di accompagnamento alle residenze padronali come ai complessi agricoli, spesso legati anche al corso delle *bealere*, ossia i canali adacquatori derivati dai principali corsi d'acqua che punteggiano la campagna torinese (Po, Stura, Dora, Sangone, ma anche Chisola, solo per citare i principali), hanno offerto elementi di supporto all'interpretazione dei processi che hanno connotato lo sviluppo urbanistico[3].

Si tratta non di rado di immagini, per molti versi 'perdute', o scomparse, in altri casi al contrario, quasi incongruamente sopravvissute e prive in apparenza del loro senso, in quanto ormai slegate dagli originari rapporti di interdipendenza

---

1. Per questa interpretazione strutturale dello sviluppo urbanistico di Torino, che ha caratterizzato l'approccio della scuola torinese, il rimando è a Vera Comoli, *Introduzione*, in Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-città, *Beni culturali ambientali nel comune di Torino*, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984, I, pp. 17-20 e in spec. p. 17.

2. La serie di indagini è stata condotta nell'ambito dell'accordo DIST- Comune di Torino per *Studi e ricerche di comune interesse attinenti alla revisione generale del P.R.G. in merito a edifici e manufatti di particolare interesse storico caratterizzanti il tessuto urbano*, attualmente in corso. Referente scientifico per gli aspetti storici, chi scrive. I dati sono reperibili sul sito https://anatomiaurbana.polito.it

3. È stato fornito un primo bilancio dell'esperienza, in specifico per quanto attiene alle componenti rurali, dalle pagine di questa stessa rivista: Chiara Devoti, Giosuè Bronzino, *Lacerti di un sistema agrario: le cascine della "parte piana della città" di Torino tra persistenza e pianificazione urbanistica*, in «Storia dell'Urbanistica», *Principi urbanistici degli Stati italiani,* II serie, 12, 2020, pp. 467-485.

rispetto al polo territoriale al quale erano connesse, lacerti appunto di una logica ormai cancellata.

Fuori dalla città: la dimensione storica

Il riferimento non è quindi tanto all'immagine compiuta della capitale-fortezza, della quale la ricognizione del Galletti rende immediata evidenza, compreso il circuito dei viali realizzati già alla fine dell'antico regime sui suoi bastioni[4], immagine alla quale la critica ritorna costantemente come definizione dello stato cittadino allo scadere dell'antico regime, prima del 'grande trauma' rappresentato dall'avvento napoleonico, quanto a ciò che, pervicacemente, si trova al suo esterno, e al quale lo stesso condottiero, da poco imperatore, non avrebbe mancato di dedicare la giusta attenzione fiscale, facendone redigere – prima ricognizione di una capitale da sempre esente in ragione del suo ruolo – un efficace catasto per masse di coltura[5].
Si tratta di quell'intorno territoriale, perfettamente regolato e messo a coltura, che il Botero alla fine del Cinquecento aveva già descritto come piacevole nella sua ricchezza[6], e che appare punteggiato dalle non poche residenze signorili, associate alle cascine produttive, in un sistema di compiuta bellezza che sarebbe stato colto immediatamente dai viaggiatori dei secoli successivi[7]. Un contesto nel quale matura anche il contrasto tra la collina, con le sue ville e vigne per le quali non manca qualche allea alberata[8], in larga misura ancora conservatasi, e

---

4. Ignazio Amedeo Galletti, *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione,* 1790. Archivio Storico della Città di Torino (ASCT), *Tipi e Disegni*, 64.2.13.

5. Giovanni Battista Sappa, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géometrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-1805. Archivio di Stato di Torino (ASTo), Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino.

6. «Provvisto di acque e fieni, frutti d'ogni qualità e in particolare ottimi vini». Giovanni Botero, *Relazione di Piamonte* (compresa nel volume su *I capitani*, Torino 1607), trascritta in Luigi Firpo, *Piemonte 1607*, in «Torino. Rivista bimestrale del Comune», II, 4 [luglio-agosto 1967], pp. 23-31. Per il ruolo di questa operazione nel contesto più ampio delle ricognizioni napoleoniche: Chiara Devoti, *Dal ridisegno della città al disegno del territorio*, in «Bollettino della Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti», *Il Piemonte al tempo di Napoleone: documenti e ricerche inedite*, nuova serie, LXXIII, 2022, pp. 57-74.

7. Si rimanda alla lettura critica in Laura Palmucci, *Descrizioni, guide e rappresentazioni della campagna torinese in età moderna*, in Chiara Ronchetta, Laura Palmucci (a cura di), *Cascine a Torino*, Edifir, Firenze 1996, pp. 25-31.

8. Ne fa fede la descrizione in Joseph-Jérôme Lefrançois de Lalande, *Voyage d'un Français en Italie, fait dans les années 1765 et 1766*, chez Desaint, Paris-Venise 1769.

la parte piana, alla quale guardava Arthur Young, ancora sullo scorcio del secolo, nel 1796, definendola «la più bella prospettiva d'Europa per l'occhio di un agricoltore»[9], un territorio ubertoso e punteggiato dalle cascine, appunto, corredate sovente dall'abitazione signorile (aristocratici che ne traevano i proventi per la gestione del palazzo cittadino e le spese di corte, ricca borghesia imprenditoriale, ma anche enti religiosi, tra cui il capitolo cattedrale, i Gesuiti o le Carmelitane, giusto per citarne alcuni)[10], con le proprie allee di accesso, gli ordinati filari alberati, collegati alla viabilità extraforanea, destinati largamente a scomparire a seguito delle trasformazioni urbanistiche più consistenti.
Un disegno territoriale che la nota *Carta Topografica della caccia* degli anni 1761-66[11] aveva peraltro delineato con strepitosa ricchezza. Oltre agli «stradoni», che nella maggioranza dei casi si connotano per le quinte alberate, lunghe prospettive nella placidità della campagna coltivata, vi compaiono anche le più minute allee di collegamento di ville e cascine, non di rado ricordate anche nella *Guida* e relativa carta del Grossi del 1790[12]. Coesistono, allora, la dimensione urbana, con la bastionata gradatamente [e lentamente] smantellata nel corso del XIX secolo, sin dalla disposizione napoleonica del giugno 1800[13], e – nel suo intorno territoriale – le tracce vistose di piantumazioni, lungo le ricordate numerose *bealere adacquatorie*, come verso le residenze proprie della campagna, in una piana dove, tuttavia, già alla fine dell'*Ancien Régime* si avviano processi di ridefinizione territoriale che gradatamente procedono alla trasformazione e/o alla cancellazione di queste alberate[14] [Fig. 1].

---

9. Arthur Young, *Voyage en Italie pendant les années 1789*, Chez J.J. Fuchs, Paris 1796, p. 46.

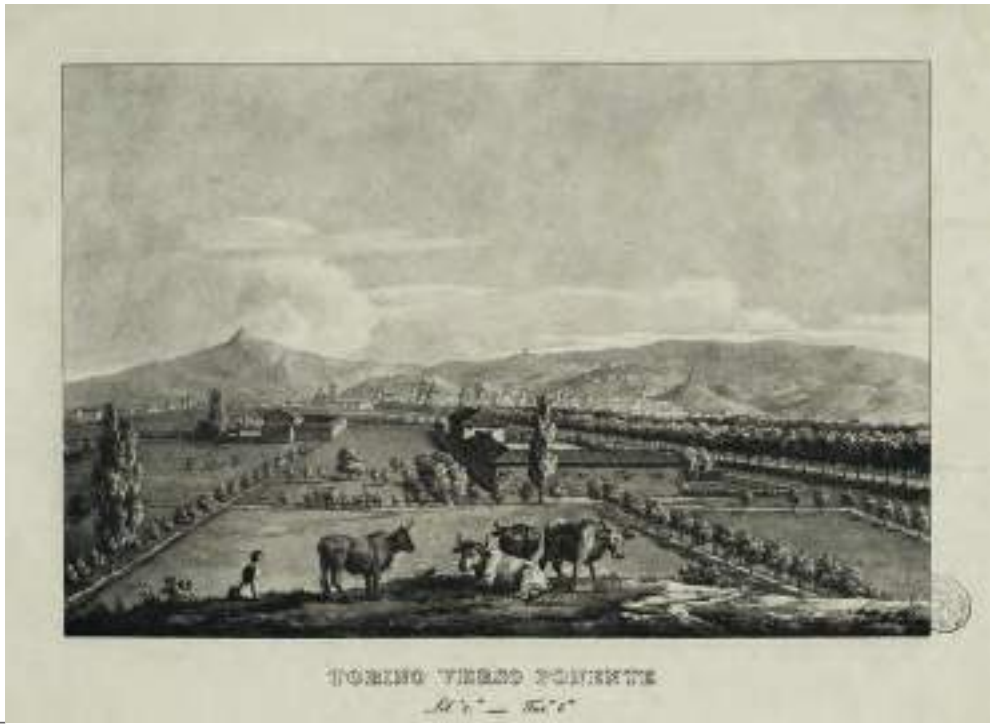
10. Un affresco è stato tracciato da Giuseppe Prato, *La vita economica in Piemonte a mezzo il secolo XVIII*, Società Tipografico-Editrice Nazionale, Torino 1908 e da Goffredo Casalis, *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, G. Maspero, Torino 1851, vol. XXI, pp. 174-187.

11. Anonimo topografo piemontese, *Carta Topografica della Caccia*, [1761-66]. ASTo, Corte, *Carte Topografiche segrete*, 15 A VI rosso.

12. Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi, *Guida alle cascine, e vigne del territorio di Torino e' suoi contorni* […], 1790, accompagnata dalla *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino* […], incisa da Pietro Amati e Pio Tela. ASCT, *Collezione Simeom*, D 1800. Per una lettura critica: Chiara Devoti, *Immagini di paesaggio perdute: colture storiche e territorio a Torino*, in Alessandra Veropalumbo (a cura di), *Intorno al Mediterraneo. Identità e tracce della storia, tra città e paesaggio*, Federico II University Press, Napoli 2024, pp. 339-348 e in spec. p. 340.

13. Fa fede del processo, *in primis*, la ricognizione di Laurent Lombardi, [*Pianta della città di Torino con il rilievo della cinta fortificata prima dell'inizio dei lavori di smantellamento*], 1801. ASCT, *Collezione Simeom*, D 73.

14. La distinzione tra i tipi di alberate degli stradoni, rispetto alle residenze, appare ancora largamente evidente in [Felice Testa], *Torino verso Ponente*, 1824, pubblicata a corredo di Modesto Paroletti, *Viaggio romantico-pittorico delle province occidentali dell'antica e moderna Italia*, 3 voll.,



1_Felice Testa], *Torino verso Ponente*, 1824 (da Paroletti, *Viaggio romantico-pittorico*, cit., II, tav. 6. ASCT, *Collezione Simeom*, D177).

Ne fa precoce fede, fuor da ogni possibile sospetto di edulcorazione, stante la sua finalità fiscale, nuovamente il catasto francese per masse di coltura, il quale, ancora una volta, nella ricchezza del tratto, annota con rigore le alberate sui bastioni, quelle delle grandi direttrici che escono dalla città e viceversa le allee verso le cascine di sicuro prestigio e le residenze, anche quelle appartenute al circuito della corte sabauda, di cui alcune già in sparizione, proprio probabilmente a causa di una mancata manutenzione delle alberate [Fig. 2].

Un caso emblematico: la perduta residenza di *Miraflores* e le sue allee

Appare allora emblematico il caso della residenza di *Miraflores* (Mirafiori), che la nota ricognizione al servizio della caccia sovrana mostra – seppure siano già anni di trasformazione del castello da luogo prediletto della corte a funzione produttiva con la cessione agli «Accensatori de' Tabacchi»[15], ossia i gabellieri

Felice Testa litografo, Torino 1824, II, tav. 6.

15. Per la precoce cessione agli «accensatori», già nel 1691, e per il successivo passaggio alla commenda magistrale di Stupinigi: Chiara Devoti, *Une résidence perdue pour les princes Victor-*





2 | 3

2_Alberate sui bastioni, alberate lungo le principali vie extraforanee e allee di collegamento alle residenze per la sezione settentrionale più prossima alla città nella ricognizione napoleonica di Giovanni Battista Sappa, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géometrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-1805 (ASTo, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino, A, f. 08).

3_Il castello di *Miraflores* (Mirafiori) con la sua allea di arrivo, nel contesto del sistema territoriale e rispetto al vialone da Torino a Stupinigi nella *Carta Topografica della Caccia*, 1761-66 (ASTo, Corte, *Carte Topografiche segrete*, 15 A VI rosso).

relativi – connotata dalla presenza di un ricco sistema di alberate, su entrambi i viali che definiscono il rapporto con il castello, ossia il tratto centrale della «strada Moncalieri a Beinasco» e l'allea in asse alla corte d'arrivo della residenza [Fig. 3]. Porzioni di un sistema in origine assai più esteso e controllato, nonché di antica data, come dimostrano altre raffigurazioni, anche più antiche, come la mappa del territorio di Mirafiori del 1632[16], nella quale l'allea è raffigurata con precisione anche alla varietà arborea (degli olmi forse?) [Fig. 4] e che è ribadita, un secolo dopo, nel rilievo prodotto in seno alla Sacra Religione dei Santi Maurizio e Lazzaro alla quale il tenimento appartiene stabilmente dal 1753, dove il segno grafico netto indica lo «stradone (alberato) che da Torino tende al Castello»[17], lo stesso leggibile, in asse, nella *Topografica della Caccia.*

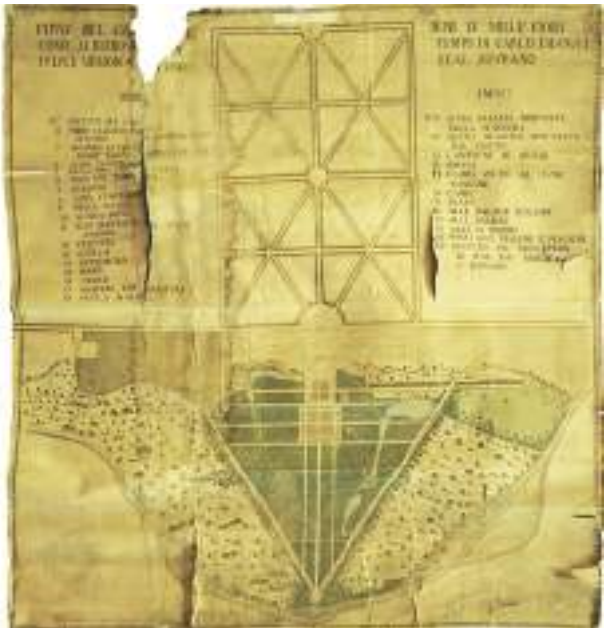
Una allea di accesso che ricompare, oggetto si specifica misurazione e rappresentazione, anche nel rilevamento accurato, seppure graficamente non

Amédée et Christine de Savoie: le château de Millefleurs (Mirafiori), in Giuliano Ferretti (a cura di), *De Paris à Turin. Christine de France Duchesse de Savoie*, L'Harmattan, Parigi 2014, pp. 167-180.

16. Cristoforo Elia, *Mappa della campagna di Miraflores*, 3 giugno 1632. ASCT, *Carte Sciolte* 3938.

17. *Tipo dimostrativo del Castello di Mirafiori* [...], [metà XVIII secolo]. Archivio storico Ordine Mauriziano (a seguire AOM), *Stupinigi, Vinovo e dipendenze,* m. 1, s.d.





4 | 5_

accattivante, di Vittorio Bosso, nel cabreo del possedimento redatto nel 1715[18] come immediata attuazione delle disposizioni del medesimo anno di Vittorio Amedeo II, quale gran maestro della Sacra Religione dei Santi Maurizio e Lazzaro, per la predisposizione di cabrei «in misura e in figura» delle commende[19], attestazione peraltro di una precoce dipendenza di Mirafiori dall'Ordine, assai prima dell'ingresso ufficiale nel patrimonio mauriziano. Il viale di accesso col suo rondò di arrivo vi è chiaramente indicato e il rilievo di questa allea appare confermato da una tavola, espressamente dedicata al suo andamento, sempre nel medesimo cabreo, che va posta in relazione con la rappresentazione, non priva di difficoltà interpretative, dell'allestimento dei giardini, ma soprattutto del 'barco' triangolare di caccia, voluto dal duca, per il quale già Vittorio Defabiani indicava valori simbolici e financo neopitagorici[20] [Fig. 5]. Nella precisione minuziosa del rilevamento, per il sistema che contraddistingue l'arrivo al castello, nel disegno a quinconce, sono annotate «alle d'alberi dell'olmo», «alle

4_Dettaglio della residenza di *Miraflores* (Mirafiori) con l'allea di arrivo in Cristoforo Elia, *Mappa della campagna di Miraflores*, 3 giugno 1632 (ASCT, *Carte Sciolte* 3938).

5_La residenza di *Miraflores* (Mirafiori) nel suo rapporto con il parco e il giardino e con precisazione delle specie arboree nella grande mappa di Laurentius Ginius, *Tippo del Castello e beni di Millefiori come si trovavano al tempo di Carlo Emanuel felice memoria nostro Real Sovrano*, s.d. [XVIII sec.?] (AOM, *Mappe e cabrei*, Stupinigi 38).

18. Vittorio Bosso, *Chabreo et Terminatione de Beni di Mirafiori*, 1715. AOM, *Mappe e cabrei*, Stupinigi 70 (ora Stup.XVIII.1, 1715).

19. *Ordine Magistrale prescrivente la formazione de' Cabrei delle Commende* [...] *onde riconoscere il vero stato e redditi di tali Commende si patronate che di libera collazione*. AOM, *Bolle pontificie, Leggi e Provvedimenti per l'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro*, 1700 al 1800, pp. 37 sgg.

20. Vittorio Defabiani, *Castello di Mirafiori*, in Costanza Roggero Bardelli, Maria Grazia Vinardi, Id., *Ville Sabaude*, Milano, Rusconi 1990, p. 156-171.

d'albere» e «alle di moroni», ossia morogelsi, prefigurazione, se dobbiamo credere davvero che si tratti della rappresentazione del castello ai tempi di Carlo Emanuele I[21], del destino del tenimento quando verrà assegnato come rendita al potente ministro delle finanze Trucchi, il quale procederà a una sistematica piantumazione a gelsi per l'alimentazione dei bachi da seta, metafora preannunciante ancora quelle sorti chiaramente produttive della residenza che ne sanciranno la lenta, ma inesorabile, distruzione, fino ai pochi lacerti di muro che ne rimangono oggi.

E mentre il castello spariva, che ne era dei viali alberati?

Se la doppia fila di alberi lungo la strada da Moncalieri a Beinasco, ridenominata strada del Castello di Mirafiori appare perduto e oggi la viabilità si muove su di un *terrain vague* che rappresenta il limite tra la città e la campagna e dove l'attuale filare di ippocastani nulla ha a che spartire con la storica sistemazione verde, la vecchia allea di accesso alla perduta residenza sembrerebbe rimanere, come elemento centrale della nuova strada delle Cacce, secondo la toponomastica attuale. Ma conviene non lasciarsi ingannare: in entrambi i casi si tratta da un lato di sedimi stradali rimasti e riassorbiti dai processi di crescita urbana, mentre dall'altro gli alberi presenti sono tutti frutto di estese ripiantumazioni, dopo periodi di lunga permanenza senza alberatura di sorta, come dimostra in modo lampante la sequenza della ricognizione aerea del 1961: se lo stradone di Stupinigi, oggi corso Unione Sovietica, infatti proietta le ombre del proprio doppio filare di alberi, le due dorsali viarie altrettanto storiche appaiono desolatamemte spoglie, prive di alberature continue [Fig. 6], viceversa ridefinite secondo l'impianto attuale alla fine degli anni Ottanta, leggibili nel volo del 2000[22] col loro allestimento stabilizzato. Analogamente, sono certamente completamente perdute le dinamiche storiche dell'allea di adduzione al castello rispetto al parco retrostante, ora parte delle aree verdi del Comune di Nichelino. Lo storico parco, ampiamente ridotto dalla mancata manutenzione della palificata voluta da Carlo Emanuele I per regimentare l'ansa del Sangone e organizzarvi l'area di caccia, nella attuale conformazione, che gli vale il nome di parco del Boschetto, appare soggetto a nuova logica: le relazioni delle allee, soprattutto nel rapporto con il corso d'acqua, appaiono in larga misura stravolte, mentre la vegetazione ripariale avanza, alterando le originarie prospettive [Figg. 7-8].

---

21. Laurentius Ginius, *Tippo del Castello e beni di Millefiori come si trovavano al tempo di Carlo Emanuel felice memoria nostro Real Sovrano*, s.d. [XVIII sec.?]. AOM, *Mappe e cabrei*, Stupinigi 38.

22. Per il 1961: fotogramma n. 333, strisciata 9 del Comune di Torino, in deposito presso DIST-LARTU. Per il 2000: volo alluvione 2000 lotto nord, fotogramma N176, eseguito da CGR, Fototeca Regione Piemonte.



6_

6_L'area della perduta residenza di Mirafiori, con il viale di accesso (oggi strada delle Cacce) totalmente privo di alberi (e quindi senza proiezione di ombre), rispetto allo stradone di Stupinigi (oggi corso Unione Sovietica) dove il doppio filare appare evidente anche per il portato delle ombre, nella ricognizione aerea del 1960 (fotogramma n. 333, strisciata 9 del Comune di Torino, in deposito presso DIST-LARTU).

7_Lacerti delle allee entro il «barco» di Mirafiori allo stato attuale (foto di Ombretta Caldarice, 2025).

8_Le sponde del Sangone presso la perduta residenza di Mirafiori (foto di Bruna Pincegher, 2025).





7 | 8_

Un caso isolato? Il ridisegno delle prospettive alberate

Per quanto emblematico, quello di Mirafiori non è comunque un caso isolato di perdita degli storici viali alberati, o di ripiantumazione – non sempre con disegno coerente – delle vecchie allee. Lo sviluppo urbanistico, estremamente consistente, di Torino, oltre il sedime della prima cinta daziaria del 1853, secondo quanto prefigurato dal Piano Regolatore del 1906-08[23], non a caso definito da Vera Comoli, il «piano della grande industria» per la sua capacità di rispondere al processo di ridefinizione in chiave industriale della ex prima capitale d'Italia[24], estendendo massicciamente l'insediato, lottizza estensivamente le pregresse aree rurali e la ricognizione IGM alle soglie del tracciamento delle seconda cinta daziaria, nel 1912[25], rende evidenti le linee di questo avvenuto processo di espansione sul territorio della 'piana', segnando la cancellazione progressiva delle allee alberate di accesso alle residenze extraurbane, non di rado conservate come sparuti lacerti, privi ormai della connessione con il territorio produttivo, di un paesaggio in sparizione.

Un meccanismo destinato a crescita rapida con la pianificazione del secondo Novecento, dall'ultima variante del Piano Regolatore del 1906-08, quella del 1945[26], nella sua estensione, con le evidentissime – in grigio – aree di nuova lottizzazione, per le quali si immaginano nuovi palazzi a molti piani e filari di alberi la cui logica è del tutto diversa[27]. Non solo la lottizzazione 'mangia' il terreno storico di cascine e residenze un tempo suburbane, ma la stessa definizione delle assialità viarie disegna nuovi viali alberati con logiche diverse dalle precedenti, talvolta allungando (e ripiantando) le allee storiche, più spesso tracciando nuovi profili[28] [Fig. 9]. E ovviamente avrà ancora maggiore rilievo il piano del 1959[29], fortemente

---

23. *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* (esteso alla «parte piana» e alle prime pendici della collina), approvato nel 1906, quindi per legge 5 aprile 1908. ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1906, seduta 24 ottobre.

24. Vera Comoli, *Torino*, Le città nella storia d'Italia, Laterza, Roma-Bari 1983.

25. Mappa IGM del 1909 con tracciato a linea rossa il profilo della «Cinta daziaria definitiva». ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.30. Per una lettura critica: Giovanni Maria Lupo, Paola Paschetto, *1853-1912, 1912-1930. Le due cinte daziarie di Torino*, Archivio Storico della Città, Torino 2005.

26. Servizio Tecnico Municipale Dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana* […] *e della Zona Collinare* […] *sino a Giugno 1945* (quarta variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.31/1-2.

27. I fondi archivistici del DIST offrono un repertorio interessante di immagini di questo processo di espansione tra il 1930 circa e il 1970, con le nuove piantumazioni, immaginate per fornire uno standard di verde e non un'allea scenica.

28. Ne rende evidenza la sovrapposizione tra la *Carta Topografica della Caccia* e il PRG del 1945, elaborata in occasione delle attività di tirocinio a supporto del PRG.



9_Sovrapposizione tra il rilevamento territoriale della *Carta Topografica della Caccia* e la mappa di progetto del PRG del 1945 (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.31/1-2; elaborazione grafica georiferita di Ryan John Logico, 2024).

'volumetrico', nel cancellare queste tracce di un sistema insediativo che ormai ha fatto il suo tempo [Fig. 10], sicché nella ridefinizione dei vecchi poli rurali in un processo esteso di costruzione di spazi satellitari rispetto alla città, appare quasi un *unicum* la conservazione del doppio filare di alberi di platano della 'cascina Falchera'[30] [Fig. 11], che peraltro dà nome a uno dei progetti urbanistici più ambiziosi, per la costruzione del nuovo quartiere[31], e pure della *bealera* adacquatoria, quasi un residuato di un mondo scomparso [Fig. 12].

29. Ufficio Tecnico dei Lavori Pubblici, *Città di Torino, Piano Regolatore Generale della città di Torino approvato con Decreto Presidenziale 6 Ottobre 1959*, in «A&RT. Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., a. XIV, fasc. n. 4, aprile 1960, p. 47.

30. Già la scheda in *Beni culturali ambientali*, cit., p. 554, ne segnalava il valore: «Edificio rurale di valore documentario e ambientale, esempio di cascina di pianura con importante portale di accesso e bel viale di platani [...] già presente alla fine del Settecento, indicato dal Grossi in proprietà a Giacomo e Francesco, fratelli Falchero».

31. L'ampio quartiere INA-casa è progettato dagli architetti G. Astengo (capogruppo), S. Molli Boffa, M. Passanti, N. Renacco e A. Rizzotti entro il 1951 (Falchera Vecchia), eseguito tra il 1954 e il 1958 e successivamente espanso con Falchera Nuova (1968-1974), su disegno ancora di Rizzotti (capogruppo), M. Bianco, S. Nicola e A. Romano, facendo ricorso a sistemi di prefabbricazione, con 16 torri. Agostino Magnaghi, Mariolina Monge, Luciano Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino 1995, *s.v.*



10_I nuovi quartieri a Mirafiori, con la logica dei filari di verde (foto di Riccardo Moncalvo, 1955 ca., Archivi Biblioteca Roberto Gabetti, Politecnico di Torino, fondo Dolza, *Mirafiori Sud*).



11_Il viale di platani della Cascina Falchera ancora oggi conservato (foto di Giosuè Bronzino, 2021).



12_La *bealera* adacquatoria tuttora in funzione, con un contiguo filare arborato presso la medesima Cascina Falchera (foto di Giosuè Bronzino, 2021).



LE STRADE ALBERATE: TUTELA, PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA, SICUREZZA STRADALE

Tree-Lined Streets: Protection, Landscape Planning, Road Safety

DOI: 10.17401/su.17.us04

Ugo Soragni
Università degli Studi di Padova
ugo.soragni@unipd.it

Parole chiave
Paesaggio, vincoli e piani paesaggistici, Codice della strada
Landscape, Landscape Constraints and Plans, Highway Code

Abstract
La salvaguardia delle strade alberate ha imposto, sin dalla prima metà del secolo scorso, la necessità di operare una sintesi tra l'esigenza di assicurare la loro conservazione e manutenzione, spesso rafforzata da vincoli monumentali o paesaggistici, e la rimozione dei pericoli per la circolazione asseritamente derivanti dalla presenza di filari arborei lungo le arterie stradali (statali, regionali o provinciali), soggette a traffici veicolari anche piuttosto intensi.
La circolare nr. 8321 del 1966 del Ministero dei lavori pubblici, recante «Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza stradale», costituisce testimonianza – per certi versi piuttosto sorprendente – di quanto fosse radicato il convincimento che l'ammodernamento della rete viaria nazionale dovesse incoraggiare la formazione di «un vero e proprio paesaggio stradale», parte essenziale del quale avrebbe dovuto coincidere con gli «insediamenti arborei [...] nel quadro più generale della tutela pubblica dei beni culturali e ambientali del paese e della conservazione di essi al godimento della collettività».
A dispetto della rilevanza dell'iniziativa del 1966 i decenni successivi, anche per effetto dell'approvazione del Codice della strada del 1992 – fautore di posizioni culturalmente assai meno conservative – hanno coinciso con l'acuirsi della contrapposizione tra sostenitori della sicurezza e difensori del nostro patrimonio culturale e naturalistico, nelle cui fila erano ormai

entrate a far parte le associazioni portatrici di interessi diffusi, protagoniste di intense battaglie a tutela delle ricchezze naturalistiche e culturali nazionali.
Il presente contributo intende riassumere brevemente l'evoluzione della tutela delle strade alberate italiane in rapporto alle esigenze della sicurezza stradale, ponendo in evidenza come alcune incertezze interpretative del Codice del 1992 siano state impiegate, nonostante alcuni interventi del dicastero dei lavori pubblici di segno opposto (circolare nr. 2234 del 2011), per legittimare abbattimenti indiscriminati di alberature storiche.

Since the first half of the last century, the protection of tree-lined streets has required a balance between their conservation and maintenance, often reinforced by monumental or landscape restrictions, and the elimination of traffic hazards allegedly posed by the presence of tree-lined streets along main roads (state or provincial), which are subject to heavy vehicular traffic.
Circular no. 8321 of 1966 of the Ministry of Public Works, containing «Instructions for the protection of the tree heritage in relation to road safety», constitutes evidence – in some ways rather surprising – of how deeply rooted the belief was that the modernization of the national road network should encourage the formation of «a true road landscape», an essential part of which should coincide with the «tree settlements [...] within the more general framework of the public protection of the country's cultural and environmental heritage and their conservation for the enjoyment of the community».
Despite the significance of the 1966 initiative, the following decades, also due to the approval of the 1992 Highway Code – which advocated far less culturally conservative positions – coincided with a sharpening of the conflict between safety advocates and defenders of our cultural and natural heritage. The conflict, which had by then included associations representing diffuse interests, had waged intense battles to protect the nation's natural and cultural riches.
This paper aims to briefly summarize the evolution of the protection of tree-lined streets in Italy in relation to road safety requirements, highlighting how some interpretative uncertainties in the 1992 Code have been used, despite some interventions by the Ministry of Public Works to the contrary (circular no. 2234 of 2011), to legitimize the indiscriminate felling of historic trees.

L'apprezzamento giuridico dell'interesse monumentale o paesaggistico delle strade e dei viali alberati si esprime, a partire dai primi decenni del secolo scorso, attraverso provvedimenti dichiarativi specifici, emanati in attuazione delle leggi sulla salvaguardia del patrimonio storico artistico[1] o del paesaggio[2]. Si tratta di vincoli che, con diverse diffusione e intensità, riguardano l'intero territorio nazionale, testimoniando della consapevolezza dei poteri pubblici di non potersi sottrarre, al cospetto di un interesse pubblico ormai giuridicamente tutelato, al dovere di proteggere le formazioni arboree insistenti all'interno di ville, giardini e parchi o lungo la viabilità dei centri abitati o delle arterie stradali extraurbane.

Il celeberrimo viale dei Cipressi di Castagneto Carducci (viale di San Guido), lungo quasi cinque chilometri e fiancheggiato da circa duemilaquattrocento alberi, viene sottoposto fin dal 1925 alla «speciale protezione» che la legge nr. 778/1922 riservava alle «cose immobili la cui conservazione presenta un notevole interesse pubblico a causa della loro bellezza naturale o della loro particolare relazione con la storia civile e letteraria», rappresentando uno dei primi e più emblematici riconoscimenti burocratici dei valori paesaggistici introdotti dalla «legge Croce» del 1922[3].

---

1. La legge 20 giugno 1909, nr. 364, recante «Norme per l'inalienabilità delle antichità e delle belle arti» e destinata a restare in vigore fino al 1939, quando venne abrogata e sostituita dalla legge I giugno 1939, nr. 1089, recante «Tutela delle cose d'interesse artistico o storico», non consentiva, nella sua formulazione originaria, la protezione di ville, parchi e giardini. Una limitazione paradossale e grottesca, motivata dalla volontà del parlamento di non interferire con le grandi speculazioni intraprese – dalla fine dell'ottocento – a danno di alcuni insigni complessi romani di villa, realizzati nel corso dei secoli XVI-XVIII. Alle lottizzazioni edilizie che ne deriveranno si dovrà la scomparsa pressoché totale di tali insediamenti, condotta a termine a dispetto delle proteste vibrate di intellettuali e poeti, tra i quali Gabriele d'Annunzio. La deplorevole omissione sarà superata solo con la legge 23 giugno 1912, nr. 688, «Portante modificazioni alla legge 20 giugno 1909, n. 364, per le antichità e belle arti», che, con l'articolo 1, consentirà finalmente l'applicazione delle norme di tutela «anche alle ville, ai parchi ed ai giardini che abbiano interesse storico o artistico»: Ugo Soragni, *Editoriale*, in «Storia dell'Urbanistica», *L'Italia del Touring Club, 1894-2019. Promozione, tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio*, speciale nr.1/2021, pp. 9-14 (11).

2. La legge 11 giugno 1922, nr. 778, recante disposizioni per «la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico», detta «legge Croce», rappresenta il primo provvedimento normativo dedicato espressamente alla tutela del paesaggio, destinato tuttavia a rivelare ben presto la sua modesta efficacia: Soragni, *Editoriale*, cit., pp. 11-12.

3. Il decreto 27 aprile 1925, emanato ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge nr. 778/1922, cit.,

A sorreggere la legittimità dei vincoli di quest'ultima fattispecie concorrevano non solo l'accertamento della rilevanza delle strade e dei viali alberati che ne erano oggetto, ravvisabile, sulla scorta dei principi – di estrazione schiettamente estetica – posti a fondamento della legge sulle bellezze naturali e riproposti, diciassette anni dopo, dalla seconda delle due cosiddette «leggi Bottai»[4], ma, come precisato dal regolamento di attuazione di quest'ultima, «sia il carattere e l'importanza della flora, sia l'ambiente, soprattutto se essi [ville, giardini e parchi] si trovino entro il perimetro di una città e vi costituiscano un'attraente zona verde»[5].

Si introduceva in tal modo una sorta di sottolineatura *ante litteram* dell'importanza di una iterazione positiva tra uomo ed ecosistema, destinata ad affiancarsi alla tutela dell'interesse pubblico insito nella contemplazione di un paesaggio naturale di suggestiva o armoniosa bellezza, ontologicamente sovrapponibile a quella di un capolavoro artistico, musicale o letterario[6].

Tra gli esempi più significativi di tali categorie di provvedimenti novecenteschi, non pochi dei quali ormai notevolmente risalenti, si può citare quello delle alberature lungo l'attuale strada regionale tra Rovigo e Adria (già statale 443), vincolate per l'intera lunghezza del collegamento, pari a circa ventidue chilometri, in quanto «costituenti un peculiare cospicuo e caratteristico abbellimento

---

avente ad oggetto il «Duplice filare dei cipressi carducciani nel Comune di Castagneto Carducci», conserva tuttora la propria efficacia, ai sensi dell'art. 157, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 22 gennaio 2004, nr. 42, recante «Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137». Con decreto ministeriale in data 21 agosto 1995 il viale alberato di Bolgheri è stato sottoposto, ai sensi della legge nr. 1089/1939, cit., alla protezione riservata, tra gli altri, ai monumenti e alle opere d'arte (art. 1, comma 1) ovvero alle cose che, «a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, siano state riconosciute di interesse particolarmente importante» (art. 2, comma 1).

4. Legge 29 giugno 1939, nr. 1497, recante «Protezione delle bellezze naturali».

5. Regio decreto 3 giugno 1940, nr. 1357, recante «Regolamento per l'applicazione della legge 29 giugno 1939, nr. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali», art. 9, comma 2, nr. 3.

6. Entrambe le norme novecentesche sulla tutela del paesaggio, nell'enumerare le categorie di cose ad esse soggette, ne motivano la salvaguardia in ragione del loro «notevole interesse pubblico» (art. 1, comma 1, sia della legge nr. 778/1922, cit. sia della legge nr. 1497/1939, cit.). La relazione di accompagnamento alla prima delle due, presentata da Benedetto Croce al Senato del Regno il 25 settembre 1920, aveva chiarito che «il sentimento, tutto moderno, che s'impadronisce di noi allo spettacolo di acque precipitanti nell'abisso, di cime nevose, di foreste secolari, di riviere sonanti, di orizzonti infiniti», è spiritualmente analogo alla «gioia che ci pervade alla contemplazione di un quadro dagli armonici colori, all'audizione di una melodia ispirata, alla lettura di un libro fiorito di immagini e pensieri»: cfr. Ugo Soragni, *Tutela del paesaggio e pianificazione urbanistica: prospettive di un'integrazione disciplinare*, in «Passaggi costituzionali», *Convegno del paesaggio a Capri 1922/2022. Il Paesaggio: nozione, trasformazioni, tutele*, Atti del convegno (Capri, 30-31 maggio 2022), II, nr. 2, 2022, pp. 191-206 (193-194, n. 6).

naturale della zona, avente valore estetico e tradizionale» (decreto 11 gennaio 1964). Mentre, per restare al Veneto, il precedente vincolo dei platani insistenti lungo il viale della stazione ferroviaria del capoluogo polesano, giudicati provvisti di un «notevole interesse pubblico perché con la loro massa arborea costituiscono un'attraente zona verde nell'ambito cittadino» (decreto 12 marzo 1957), si può ascrivere ad una casistica nazionale estremamente ampia di atti di amministrazione del tutto simili.

Occorre rammentare in proposito, anche ai fini della comprensione di alcuni risvolti sottesi alla *ratio* di tali vincoli, che, sebbene le disposizioni del testo unico del 1933 sulle strade e sulla circolazione stabilissero il solo divieto di impianto di nuove alberature a meno di tre metri di distanza dal confine della strada, senza dire nulla a proposito di quelle preesistenti[7], tale disciplina aveva finito con l'incoraggiare o giustificare, in non poche circostanze, l'abbattimento di filari arborei di imponenza ed estensione anche notevoli.

I vincoli a protezione delle strade alberate si moltiplicheranno nella seconda metà del novecento, anche sotto la spinta delle istanze conservatrici del paesaggio avanzate dalle cosiddette associazioni portatrici di interessi diffusi (a cominciare da «Italia Nostra», fondata nel 1955). Non mancherà neppure, sotto questo aspetto, la spinta propositiva esercitata dal Touring Club italiano, il quale, a partire dall'inizio degli anni sessanta, intraprenderà la pubblicazione sulla propria rivista («Le Vie d'Italia», che confluirà nel 1969 nel preesistente periodico «Le Vie del Mondo») di articoli di denuncia delle condizioni deplorevoli di parte del patrimonio culturale italiano[8], in non pochi casi dedicati alla distruzione o alla manomissione di alberature storiche.

Le iniziative di tali associazioni saranno orientate sempre più frequentemente

---

7. Regio decreto 8 dicembre 1933, nr. 1740, recante «Testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione», art. 1, comma 1, nr. 13, lett. a). Prima di tali disposizioni vigevano le discipline dettate, a partire dal 1868, da alcuni provvedimenti amministrativi in materia di circolazione stradale, che, per quanto qui d'interesse, stabilivano il divieto di piantumazione di alberature «di alto fusto» a meno di «metri 3 misurati dal ciglio della strada»: regio decreto 15 novembre 1868, n. 4697, recante «Regolamento di polizia stradale, e per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio» (art. 1, comma 1, nr. 12, lett. a). Il contenuto della disposizione sarà ribadito, esattamente negli stessi termini, dal successivo regio decreto 8 gennaio 1905, n. 24, recante «regolamento di polizia stradale e per garantire la libertà della circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche» e dal regio decreto 2 dicembre 1928, nr. 3179, avente titolo analogo (art. 1, comma 1, nr. 13, lett. a] di entrambi).

8. Soragni, *Editoriale*, cit. pp. 12-13. Già nel 1957 Guido Piovene aveva affermato, senza mezzi termini, che «pochi altri paesi [diversi dall'Italia] sembrano meno legati al loro passato. In nessun altro paese sarebbe permesso assalire come da noi, deturpare città e campagne, secondo gli interessi e i capricci del giorno»: Guido Piovene, *Viaggio in Italia*, Mondadori, Milano 1957 (ed. Baldini Castoldi Dalai, Milano 2013, p. 860).

alla difesa, in uno con altri connotati identitari dell'ambiente, di strade o viali alberati di antico impianto segnati da incuria o minacciati di distruzione o depauperamento; condizioni favorite dalla perdurante vigenza delle già citate norme del 1933 sull'impianto delle essenze arboree stradali, mantenute in vigore – a dispetto della loro pericolosa ambiguità interpretativa – dal successivo testo unico sulla circolazione stradale del 1959[9]. Una situazione destinata a ripresentarsi esattamente negli stessi termini trentatré anni dopo, per effetto della formulazione del regolamento del nuovo Codice della strada (1992), non solo analoga ma persino peggiorativa[10].

Occorrerà attendere il primo decennio di questo secolo per rinvenire, nell'ordinamento giuridico, l'inclusione esplicita dei filari o delle alberate tra le componenti del paesaggio meritevoli di adeguata conservazione e valorizzazione, le caratteristiche del quale, inteso come espressione identitaria del territorio, si affermano discendenti dall'azione «di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni»[11].

Ciononostante è solo nel 2008, in occasione della seconda novella legislativa del Codice dei beni culturali e del paesaggio (2004), che comparirà, per la prima volta in un testo normativo statale, la locuzione «albero monumentale»[12], prescrivendo che la commissione regionale preposta alla formulazione delle proposte di vincolo paesaggistico dovesse essere «integrata dal rappresentante del competente comando regionale del Corpo forestale dello Stato nei casi in cui la proposta» avesse riguardato «filari, alberate ed alberi monumentali»[13].

---

9. Decreto del Presidente della Repubblica 15 Giugno 1959, nr. 393, recante «Testo unico delle norme sulla circolazione stradale», art. 145, comma 2.

10. Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, nr. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada», il quale, all'art. 26, comma 3, stabilisce che la «distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m». La norma non prevede, a differenza di quanto ammesso per altre colture (v. comma 9 dello stesso articolo, introdotto dal decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, recante «modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada»), la sua non applicabilità alle essenze arboree preesistenti.

11. Decreto legislativo nr. 42/2004, cit., art. 131, comma 1, come sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. a) del decreto legislativo 26 marzo 2008, nr. 62, recante «Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004, nr. 42, in relazione ai beni culturali».

12. Decreto legislativo nr. 42/2004, cit., art. 136, comma 1, lett. a), come modificato dall'art. 2, comma 1, lett. f), nr. 1, del decreto legislativo nr. 62/2008, cit.

13. Ibidem, art. 137, comma 2, come modificato dall'art. 2, comma 1, lett. g), nr. 3, del decreto legislativo nr. 62/2008.

Sarà poi necessario aspettare altri cinque anni affinché, con la legge nr. 10 del 2013, i «filari e le alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale, ivi compresi quelli inseriti nei centri urbani», siano ricompresi nella fattispecie di «albero monumentale»[14], unitamente alle alberature storiche costituenti raro esempio «di maestosità e longevità, per età o dimensioni, o di particolare pregio naturalistico, per rarità botanica e peculiarità della specie, ovvero che recano un preciso riferimento ad eventi o memorie rilevanti dal punto di vista storico, culturale, documentario o delle tradizioni locali» ed agli «alberi ad alto fusto inseriti in particolari complessi architettonici di importanza storica e culturale, quali ad esempio ville, monasteri, chiese, orti botanici e residenze storiche private»[15].

In attuazione delle nuove disposizioni sarà emanato il decreto ministeriale 23 ottobre 2014, recante «Istituzione dell'elenco degli alberi monumentali d'Italia e principi e criteri direttivi per il loro censimento».

Il provvedimento stabilirà che i criteri da assumere ai fini dell'attribuzione del carattere di monumentalità delle alberature dovranno tenere conto che il pregio naturalistico

> «riguarda particolari esemplari o gruppi organizzati in architetture vegetali basate su di un progetto architettonico unitario e riconoscibile, in sintonia o meno con altri manufatti architettonici. […] Si tratta spesso di ville e parchi storici di notevole interesse storico, architettonico e turistico, ma anche di architetture vegetali minori di interesse rurale»,

sottolineando che l'applicazione di tale criterio dovrà essere «verificato e valutato d'intesa con la Soprintendenza territorialmente competente»[16]. La responsabilità di effettuare il censimento sarà attribuita ai comuni, tenuti a darvi seguito mediante la compilazione di un elenco delle specie arboree da tutelare, delle schede di identificazione relative e della predisposizione della necessaria documentazione fotografica o archivistica. Tali operazioni saranno precedute da una ricognizione del patrimonio vegetale, con la rilevazione diretta

---

14. Legge 14 gennaio 2013, nr. 10, recante «Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani», art. 7, comma 1, lett. b).

15. Ibidem, art. 7, comma 1, lett. a) e c). La legge prevederà l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare [ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica] di un «Comitato per lo sviluppo del verde pubblico» (art. 3, comma 1), che, tuttavia, verrà nominato solo undici anni dopo, con decreto nr. 402 del 12 novembre 2024 (v. la successiva n. 45).

16. Decreto ministeriale 23 ottobre 2014, recante «Istituzione dell'elenco degli alberi monumentali d'Italia e principi e criteri direttivi per il loro censimento», art. 5, comma 1, lett. e).

e la successiva schedatura delle piante, tenendo conto anche delle eventuali segnalazioni provenienti da cittadini, associazioni, istituti scolastici, enti ed istituti pubblici e privati.

Non va trascurata la circostanza che il raggiungimento di tale traguardo, culturalmente significativo, era stato preceduto, oltre un trentennio prima, da un censimento del patrimonio arboreo nazionale rilevante per «dimensioni eccezionali, forme singolari, qualità estetiche e valore storico» effettuato dal Corpo forestale dello Stato. L'iniziativa, non prevista o incoraggiata da alcuna disposizione di legge, aveva consentito di redigere un elenco di oltre milleduecento essenze arboree ritenute di notevole interesse ambientale e culturale (1982)[17]. Il censimento avrebbe provocato, negli anni seguenti, alcune ricadute positive a scala regionale, come nel caso della Toscana. L'amministrazione regionale avrebbe approvato infatti, nel 1998, una disciplina specifica dedicata agli alberi monumentali, in attuazione della quale furono censite, fino al 2014, centoventidue essenze (legge regionale 13 agosto 1998, nr. 60). Nella rilevazione furono ricompresi tanto «gli alberi isolati» quanto quelli «facenti parte di formazioni boschive naturali o artificiali che, per età o dimensioni» potevano essere «considerati come rari esempi di maestosità o longevità». Nonostante l'assenza di riferimenti diretti alla tipologia dei viali alberati e delle alberate questa esperienza avrebbe comunque contribuito, insieme alle iniziative di altre regioni, ad una crescente sensibilità amministrativa e civile verso la salvaguardia dell'insieme delle formazioni arboree, con la conseguente moltiplicazione – in un contesto nazionale segnato da profonde disomogeneità culturali ed applicative – di iniziative per la loro conoscenza, tutela e valorizzazione.

I provvedimenti di vincolo cui abbiamo fatto riferimento, adottati, come si è detto, a partire dagli anni venti del novecento in applicazione prima della «legge Croce» e poi della seconda «legge Bottai», sono ora consultabili in rete attingendo alle numerose banche dati statali, regionali, provinciali o comunali dedicate, a vario titolo, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente[18]. A questi vincoli si sono

---

17. Cfr. Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste (a cura del), *Il Censimento degli alberi monumentali del 1982*: la rilevazione «non interessò gli alberi come categoria vegetale, o come risorsa economica, ma come singoli soggetti arborei che hanno una propria "individualità" per essere eccezionalmente vecchi, per essere stati protagonisti di episodi storici o per essere legati alla vita di uomini illustri o di santi».

18. Il Ministero della cultura dispone dal 1996 del SITAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico), *web-gis* della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee, «finalizzato alla gestione, consultazione e condivisione delle informazioni relative alle aree vincolate ai sensi della vigente normativa in materia di tutela paesaggistica [...] L'interfaccia web del SITAP è articolata in un'area pubblica e un'area riservata. L'area pubblica mette a disposizione funzionalità di consultazione e ricerca fisse, indifferentemente

aggiunti, a dire il vero in numero piuttosto contenuto, i provvedimenti di tutela paesaggistica emanati successivamente all'entrata in vigore del Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004[19].
Allo stesso modo è possibile accedere ai censimenti delle essenze e delle formazioni arboree, effettuati ormai in quasi tutte le regioni, e alle documentazioni di rilevazione e studio predisposte per la redazione degli atti di pianificazione urbanistica (generale o attuativa) o dei piani paesaggistici, questi ultimi introdotti dalla legge nr. 1497 del 1939 ma dei quali il Codice del 2004 ha innovato radicalmente principi e contenuti analitici e prescrittivi[20].

La circolare nr. 8321/1966 del Ministero dei lavori pubblici: verso la formazione di «un vero e proprio paesaggio stradale»

Tra le ragioni che indussero il dicastero dei lavori pubblici a redigere, nel 1966, una circolare avente ad oggetto la «salvaguardia del patrimonio arboreo» stradale[21], quella determinante va individuata nelle possibili conseguenze del provvedimento – a carattere dichiaratamente emergenziale – adottato dall'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (ANAS) nell'agosto del 1964, in seguito «al rilievo dato dalla stampa quotidiana agli incidenti originati da urto di veicoli contro gli alberi fiancheggianti le strade, o da altre cause, comunque connesse con la presenza di alberi»[22].
La circolare dell'ANAS aveva prescritto, con una perentorietà sconcertante, l'adozione di misure radicali in materia di alberature stradali, senza introdurre cautele o eccezioni di sorta a fronte dell'eventuale rilevanza – botanica, paesaggistica o storica – di singole essenze o formazioni alberate. Ne era

---

rivolte a tutta l'utenza non autenticata, mentre l'area riservata è dedicata ai soli operatori del Ministero, dando accesso in modo profilato a moduli e funzionalità (consultazione avanzata, *editing* ed elaborazione dati, amministrazione di sistema) ad esclusivo uso interno».

19. Non va trascurato che i nuovi provvedimenti di vincolo paesaggistico imposti dal Codice devono essere corredati di un'appropriata regolamentazione dell'uso delle aree o degli ambiti interessati, ovverosia di una «specifica disciplina intesa ad assicurare la conservazione dei valori espressi dagli aspetti e caratteri peculiari del territorio considerato» (art. 140, comma 2); disciplina viceversa del tutto assente in quelli emanati ai sensi delle leggi nr. 778/1922, cit. e nr. 1497/1939, cit.

20. Decreto legislativo nr. 42/2004, cit., artt. 135, 143 e 144. Sulla pianificazione paesaggistica e sull'evoluzione storica dei suoi rapporti con quella urbanistica cfr. Soragni, *Tutela del paesaggio e pianificazione*, cit., passim.

21. Circolare nr. 8321 dell'11 agosto 1966, recante «Alberature stradali. Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale».

22. Ibidem, p. 6, paragrafo A-5.

derivato l'obbligo di assicurare, mediante abbattimenti generalizzati, una «distanza minima di visibilità di m. 150 in corrispondenza di curve, di m. 75 in corrispondenza di intersezioni, e per garantire un franco di cm. 80 tra il ciglio bitumato della carreggiata ed il filare degli alberi, con un intervallo di m. 30 tra albero ed albero»[23]. Il ministero, consapevole che dare seguito a tali disposizioni avrebbe «posto in pericolo la conservazione di buona parte del patrimonio arboreo lungo le strade statali», ritenne necessario istituire una commissione composta «di esperti e di rappresentanti di Amministrazioni ed Enti interessati, con l'incarico di studiare i provvedimenti da adottare sulle strade alberate, al fine di garantire la salvaguardia del patrimonio arboreo e delle bellezze naturali in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale»[24].

Tale iniziativa, rispetto alla quale non si ha notizia, viceversa, di alcuna attività da parte del dicastero dell'istruzione [25], costituisce testimonianza del convincimento del Ministero dei lavori pubblici – per certi versi sorprendente, se non altro per l'impiego insistito dell'espressione «beni culturali e ambientali»[26] – che l'ammodernamento della rete viaria nazionale dovesse condurre alla formazione di «un vero e proprio paesaggio stradale», parte essenziale del quale avrebbe

---

23. Ibidem, p. 6, paragrafo A-4.

24. «La nomina della Commissione e la stessa sua composizione ponevano in risalto la opportunità di assumere un più sensibile atteggiamento di fronte ai *problemi delle alberature e del paesaggio lungo le strade*»: Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 6, paragrafo A-5 (il corsivo è nel testo originale).

25. Il Ministero della Pubblica istruzione sarebbe stato, *ratione materiae*, quello competente ad assumere i provvedimenti necessari, anche di carattere emergenziale, per la salvaguardia delle strade alberate e delle formazioni arboree di rilevanza paesaggistica, per il tramite della Direzione generale antichità e belle arti, istituita fin dal 1881 quale sua articolazione organizzativa.

26. La locuzione compare per la prima volta nella «Convenzione per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato», siglata all'Aia nel 1954, filtrando gradualmente nelle diverse legislazioni nazionali. In Italia penetra per il tramite della cosiddetta «Commissione Franceschini», istituita con la legge 26 aprile 1964, n. 310, recante «Costituzione di una Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio». Alla commissione fu affidato l'incarico «di condurre una indagine sulle condizioni attuali e sulle esigenze in ordine alla tutela e alla valorizzazione delle cose di interesse storico, archeologico, artistico e del paesaggio e di formulare proposte concrete al fine di perseguire i seguenti obiettivi: 1) revisione delle leggi di tutela (in coordinamento, quando necessario, con quelle urbanistiche) nonché delle strutture e degli ordinamenti amministrativi e contabili; 2) ordinamento del personale, in rapporto alle effettive esigenze; 3) adeguamento dei mezzi finanziari» (art. 1, comma 1). Gli esiti dell'impegno profuso dalla commissione nel portare a termine il mandato assegnatole concorreranno in modo decisivo a dare vita, un decennio più tardi (1974), al quasi omonimo Ministero per i beni culturali e l'ambiente, che, un anno dopo, assumerà la denominazione di Ministero per i beni culturali e ambientali (1975): Emanuele Romeo *et alii*, *Patrimonio e tutela in Italia: a cinquant'anni dall'istituzione della Commissione Franceschini (1964-1967)*, in Andrea Longhi, Emanuele Romeo (a cura di), Ermes, Ariccia 2017, passim.

dovuto coincidere con gli insediamenti arborei, nel contesto di una politica orientata saldamente alla salvaguardia delle testimonianze culturali e ambientali del paese[27].
Non possono esserci dubbi sulla circostanza che l'avanzatezza concettuale e la lungimiranza programmatica della circolare – di cui qui si riassumono brevemente solo i contenuti più salienti – temperata dall'esigenza di dare seguito, solo nei «casi strettamente necessari», ad alcuni degli interventi più radicali previsti dalla circolare dell'ANAS del 1964, siano debitrici delle risultanze dei lavori della «Commissione Franceschini», presentate nel 1966 e pubblicate l'anno successivo[28].
La circolare si sofferma infatti sulla necessità che, anche laddove i lavori riguardino la sistemazione di tracciati stradali esistenti, la progettazione includa un rilievo delle alberature interessate (inclusivo della loro identificazione botanica e di un'adeguata documentazione fotografica) e che, in ogni caso, l'esigenza di sicurezza della circolazione sia contemperata, «per altrettanti validi motivi», con la salvaguardia dei «complessi arborei attualmente posti a cornice delle strade, siccome fatto compositivo di notevole interesse culturale». Al riguardo, sussistendo la potestà pubblica di imporre «servitù ed espropri nei confronti dei terreni in fregio alle strade», dovrà essere tenuta presente la possibilità di dare luogo all'«impianto, lo spostamento od il trapianto delle alberature stradali[29].
Nel caso in cui si renda inevitabile il «taglio di piantagioni arboree, o gruppi di alberi, siti ai lati delle strade, non soggetti a vincolo paesistico o al vincolo di

---

27. «Occorre [...] dotare la strada di tutti i requisiti più idonei intesi a facilitarne l'uso e la godibilità, anche attraverso la formazione di un vero e proprio paesaggio stradale che ne arricchisca il contenuto e ne integri i valori. A tal fine dovranno essere considerati essenziali gli insediamenti arborei e, quindi, il rispetto delle alberature, dei boschi e della flora esistenti, nel quadro più generale della tutela pubblica dei beni culturali e ambientali del paese e della conservazione di essi al godimento della collettività» (Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 5, paragrafo A-3). Nel governo di centrosinistra, presieduto dal democristiano Aldo Moro (24 febbraio 1966 – 25 giugno 1968), ministro dei Lavori pubblici è il socialista Giacomo Mancini e della Pubblica istruzione il democristiano Luigi Gui.

28. La «Dichiarazione XLVIII» della commissione, avente ad oggetto «Patrimonio arboreo, singolarità naturali, particolarità geologiche, fauna», recita che, allo «scopo di garantire più particolarmente la conservazione, l'incremento e la valorizzazione del patrimonio arboreo, nelle aree ecologiche naturali, lungo le coste, le sponde e i tracciati stradali, nel paesaggio agrario e boschivo, nel quadro ambientale interno ed esterno dei Centri storici e degli insediamenti urbani in genere, esistenti e in formazione, e negli interventi di infrastrutturazione del territorio, dovranno essere a chiunque vietati gli abbattimenti di alberature e favorite le piantate di rinnovo o di integrazione. La legge dovrà circoscrivere i casi di deroga e di dispensa e le modalità di esse e conferire adeguati poteri di vigilanza e di veto alle Soprintendenze per tutela ambientale»: Cfr. *Per la salvezza dei beni culturali in Italia. Atti e documenti della Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio*, Colombo, Roma 1967, vol. I, pp. 79-80.

29. Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 7, paragrafo A-7, A-9.

interesse artistico o storico, *l'Ente proprietario e gestore della strada dovrà darne tempestiva comunicazione alla competente Soprintendenza alle Belle Arti, all'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste, all'Ente Provinciale del Turismo e al Comune interessato*», al fine di consentire loro l'effettuazione di eventuali sopralluoghi e, implicitamente, l'adozione degli eventuali provvedimenti di competenza dei primi due o del quarto[30]. Di notevole interesse è poi l'affermazione, a valenza generale, che l'ammodernamento della viabilità nazionale dovesse cedere sempre il passo alla salvaguardia delle essenze arboree «di pregio artistico, storico o paesaggistico», anche quando le stesse non fossero state destinatarie di provvedimenti dichiarativi del loro interesse culturale [31].
Per le alberature «assoggettate al vincolo delle belle arti o ricadenti in zone vincolate», quando sia ritenuto inevitabile – a causa dell'impraticabilità di soluzioni alternative – intervenire con abbattimenti selettivi, sarà necessario «richiedere il preventivo nulla osta alla competente Soprintendenza […] con la quale andranno concordate le possibili soluzioni del problema, compreso l'impianto di nuovi elementi di verde (alberi, cespugli, ecc.)»[32].
Restava tuttavia non chiarita la questione – esiziale – delle alberature stradali che, facenti parte di formazioni lineari, dovessero essere reintegrate a seguito della loro perdita per malattia o per altre ragioni. Se da un lato si affermava che le distanze minime dal ciglio stradale prescritte dalla stessa circolare valevano «di norma per le strade di nuova costruzione»[33] nulla si diceva sul fatto che, nell'eventualità di filari arborei preesistenti, tali misure potessero essere pacificamente derogabili.

Dopo la «Commissione Franceschini». Le strade alberate e il nuovo Codice della strada (1992): lacune normative, interpretazioni contradditorie, azioni di difesa

La tensione giuridica e civile che pervade la circolare ministeriale del 1966 si consumerà e si esaurirà assai rapidamente negli anni successivi, disegnando uno scenario nel quale domineranno prassi operative e atteggiamenti

30. Ibidem, pp. 7-8, paragrafo B-1 (il corsivo è nel testo originale). Per l'allora Ministero per i beni culturali e ambientali le eventuali azioni cautelari avrebbero chiamato in causa, con riferimento alla legge nr. 1497/1939, cit., le potestà di cui all'art. 8, comma 1, nr. 1) e 2), e, alla legge nr. 1089/1939, cit., quelle di cui all'art. 20, comma 2.

31. Circolare nr. 8321/1966, cit., p. 7, paragrafo A-7, A-9.

32. Ibidem, p. 8, paragrafo C-1 (il corsivo è nel testo originale).

33. Ibidem, p. 7, paragrafo A-8 (il corsivo è nel testo originale).

amministrativi difformi quando non di segno opposto, in coincidenza con il progressivo appannamento – su un piano generale – degli entusiasmi, dei propositi e delle prospettive che, con il sostegno unanime di tutte le forze politiche, avevano accompagnato l'istituzione della «Commissione Franceschini» e salutato le sue lungimiranti proposte normative e istituzionali in materia di beni culturali[34].

Sullo sfondo della perdurante assenza di modifiche legislative al testo unico sulla circolazione stradale continueranno dunque ad accumularsi testimonianze sulla frequenza di abbattimenti e tagli non selettivi delle alberature stradali e, non secondariamente, sulla consuetudine di trasformare la loro potatura periodica in autentiche mutilazioni, dagli effetti gravi e duraturi.

Una circolare del 1978, a firma del presidente della Regione del Veneto, dopo avere premesso che «le alberature che fiancheggiano le strade comunali, provinciali e statali, sono […] elementi importanti del paesaggio sia rurale che urbano», denuncia la consuetudine di sottoporre i progetti delle opere stradali alle commissioni urbanistiche senza evidenziare mai «l'eventuale presenza di alberature da abbattere», con il risultato che «tale importante aspetto non viene ad influenzare l'esame progettuale ed il parere di rito», cosicché «le successive richieste di taglio», presentate agli uffici regionali competenti in materia forestale, scontano il trovarsi di fronte a «determinazioni già prese a monte e quindi a problematiche di non sempre facili soluzioni»[35].

Nello stesso anno l'ANAS interviene sulla questione delle potature delle essenze stradali, comunicando, dopo un poco convinto richiamo alle prescrizioni della circolare ministeriale nr. 8321/1966, di cui chiede «l'applicazione con la massima diligenza», l'intervenuta definizione di un accordo con l'associazione «Italia Nostra» e con l'Orto botanico di Roma, dal quale è scaturito un prontuario operativo tendente a mitigare – in relazione alle diverse specie degli alberi e alla loro ubicazione – l'ampiezza e la misura dei tagli periodici. Inoltre si prescrive che il compenso della potatura da corrispondere agli appaltatori sia «costituito sempre ed esclusivamente da un compenso in denaro per ogni

---

34. Massimo Pallottino, *La stagione della Commissione Franceschini*, in Francesco Perego (coordinamento di), *Memorabilia: il futuro della memoria. Beni ambientali architettonici archeologici artistici e storici in Italia*, Laterza, Roma-Bari 1987, vol. I, pp. 7-11. L'autore osserva come non si possa sfuggire «all'impressione che al fervore dei tempi della Commissione Franceschini abbia fatto seguito un lungo periodo di sostanziale disinteresse delle autorità competenti e delle forze politiche: quasi una grande "stanca" dopo la grande corsa» (11).

35. Regione del Veneto, Giunta regionale, Circolare nr. 65 del 18 ottobre 1978 (prot. 9441/3100), recante «Alberature stradali».

albero potato e non dalla cessione dei materiali legnosi di risulta»[36]. Dopo tali condivisibili affermazioni la comunicazione interviene sia sulla messa a dimora di nuove essenze sia sulla reintegrazione di quelle esistenti, stabilendo che, anche per queste ultime, si debbano applicare le distanze minime stabilite dalla circolare del 1966; oscillanti, per gli alberi aventi un tronco di diametro superiore a venti centimetri lungo le arterie extraurbane, tra i cinque e i sette metri, misurati dal ciglio della carreggiata. Il rispetto di tali misure è precisato inderogabile sia per le piante destinate all'arredo dei tronchi stradali di nuova costruzione sia «per l'integrazione di quelle esistenti», creando le premesse affinché il mantenimento dei viali alberati e delle alberate storici – ovverosia la loro manutenzione o il loro restauro, implicanti la sostituzione di gruppi o di singole essenze – incontri un impedimento insormontabile, derivante dall'obbligo di osservare le misure di sicurezza prescritte[37].

La situazione registra negli anni successivi un aggravamento ulteriore a causa delle confusioni che continuano a imperversare sulla materia, ormai abbandonata a sé stessa a seguito del venire meno di una progettualità culturale credibile in tema di paesaggi o di contesti paesaggistici stradali.

Il Ministero dei lavori pubblici, interpellato nel 1998 dalla Regione del Veneto circa le «distanze da rispettare per la piantumazione di nuovi alberi ad integrazione di filari già esistenti e sottoposti a vincolo paesaggistico», precisa, ad esempio, che le disposizioni del regolamento del nuovo codice della strada del 1992, le quali, come già ricordato, non permettono la messa a dimora, in nessun caso, di nuove essenze a meno di sei metri dal confine stradale, non sarebbero ancora applicabili[38]. Ne consegue dunque, a parere del dicastero,

---

36. Circolare nr. 94/80 del I settembre 1980 (prot. 3831-B-5) recante «Alberature stradali: potatura, manutenzione nuovi impianti», p. 2, lett. B).

37. Ibidem.

38. Decreto del Presidente della Repubblica nr. 495/1992, cit., art. 26, comma 6. La non applicabilità della disposizione regolamentare alle fasce di rispetto stradali discende dalle perduranti mancata delimitazione dei centri abitati e classificazione tecnico-funzionale definitiva delle strade; si tratta di adempimenti della massima importanza, in quanto l'obbligo di osservare la distanza in questione opera esclusivamente al di fuori dei centri abitati. Occorre precisare che, per «fascia di rispetto», si intende la «striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili», mentre, per «fascia di pertinenza», la «striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale», la quale è «parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada». Per confine stradale si intende infine il «limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea». Le definizioni discendono dall'art. 3, comma 1,

l'obbligo di continuare a riferirsi alle norme del testo unico del 1933 sulle strade e sulla circolazione – vecchie di oltre sessant'anni – e, per giunta, di interpretazione assai controversa. Nell'interrogarsi infine sullo scenario che si aprirebbe nel momento in cui il suddetto art. 26 dovesse assumere valore cogente il ministero osserva che, al fine di poter assicurare la sopravvivenza e la reintegrazione dei filari alberati preesistenti, «potrà trovare applicazione l'ultimo periodo dell'art. 895 del Codice Civile, che consente in tale situazione il reimpianto di alberi recisi», ammettendo tuttavia che la disposizione codicistica è dubbio possa essere riferita, al di là del caso «di reimpianto di pochi esemplari mancanti», anche a «interi filari dei quali sia documentata la preesistenza»[39].
Una svolta in chiave conservativa, tanto significativa quanto imprevista, si verifica un decennio più tardi, a seguito d'una sentenza della Cassazione avente ad oggetto la persistente questione del mantenimento di alberature a distanze inferiori a quelle indicate dal regolamento del codice [40]. Nell'immediatezza

---

del decreto legislativo 30 aprile 1992, nr. 285, recante «Nuovo codice della strada», rispettivamente ai nr. 22, 21 e 10.

39. Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale (prot. 6604/97 del 31 agosto 1998), avente ad oggetto «Parere sul reimpianto di alberi lateralmente alla strada».

40. Cassazione penale, sez. IV, sentenza nr. 17601 del 7 maggio 2010. La pronuncia incappa in un fraintendimento della disciplina del Codice della strada, la quale detta prescrizioni non già per l'assetto delle fasce di pertinenza bensì per le fasce di rispetto esterne al confine stradale. Ne consegue, da parte della suprema Corte, un'interpretazione tanto erronea quanto restrittiva del divieto di impianto di alberature a meno di sei metri dal limite della carreggiata, che il giudice confonde con il «confine stradale». La motivazione della sentenza afferma, a riguardo della collisione di un'autovettura con un'essenza arborea, verificatasi a seguito dell'uscita del veicolo dalla carreggiata, che «l'albero si trovasse a meno di sei metri dal confine stradale [*rectius* dalla carreggiata], e quindi in posizione non consentita». La decisione solleva immediatamente comprensibili preoccupazioni per i suoi possibili rilessi sulla conservazione delle strade alberate, provocando forti proteste da parte di associazioni e cittadini. Si veda, ad esempio, la posizione assunta da «Italia Nostra» nel luglio del 2011, la quale, appoggiandosi all'autorevole parere di un ex magistrato, già presidente di sezione della stessa Corte di Cassazione, non solo evidenzia i presupposti erronei della sentenza ma si spinge ad affermare, con un'innegabile forzatura interpretativa di segno opposto, che è «certo peraltro che le strade pubbliche, con le relative pertinenze, se aperte da oltre cinquant'anni, siano assoggettate alla tutela a norma dell'articolo 10 comma 1, del Codice dei beni culturali». Secondo tale avviso le «alberature marginali, come pertinenze delle strade pubbliche, hanno dunque la protezione del consecutivo articolo 12 e solo su autorizzazione delle Soprintendenze potrebbero essere abbattute». Si tratta di una posizione difficilmente sostenibile, se non altro perché le norme chiamate in causa riguardano la tutela delle cose che «presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico», nelle quali sarebbe arduo ricomprendere la generalità delle formazioni arboree stradali, a patto di non accedere ad un'interpretazione talmente estensiva del dettato normativo da includere, nella categoria delle cose 'sospettate' di rivestire l'interesse culturale previsto dal combinato degli artt. 10 e 12, tutte le testimonianze materiali di ragione pubblica suscettibili di avere inciso, da almeno settanta anni, sulla configurazione del paesaggio: ovverosia, solo a voler fare qualche esempio,

della pronuncia giurisdizionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti osserva che «il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada» si può ridurre alla definizione del «regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tutti gli alberi, da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni», concludendo, pur nella necessità di adottare le necessarie protezioni in grado di mitigare i rischi per la circolazione dei veicoli, «che gli alberi già impiantati, prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada, lateralmente alla carreggiata nella fascia di pertinenza ad una distanza minore di quella prevista dall'art. 26, c. 6 del Regolamento, possono non essere rimossi»[41]. La presa di posizione, nello sgombrare il campo dall'obbligo di procedere all'abbattimento delle alberature impiantate prima del 1992 che si fossero trovate a meno di sei metri dal limite della carreggiata, determina tuttavia – come conseguenza inevitabile – l'illegittimità di qualsiasi reintegrazione delle formazioni arboree esistenti.

Da tale conclusione, rispetto alla quale non sono intervenute successive modifiche normative o interpretative di qualche rilievo, derivano dunque tutte le perduranti incertezze attuali sulla condotta – giuridica prima che operativa – da assumere in tema di conservazione e manutenzione dei viali e delle strade alberate, urbane ed extraurbane.

Se, per un verso, si sono consolidate – risultando spesso prevalenti nella consapevolezza dei cittadini – le posizioni di coloro che propugnano, individualmente o per il tramite di comitati e associazioni, la conservazione integrale delle strade e delle alberate stradali «storiche», dall'altro si registra la tendenza reiterata degli enti proprietari delle strade ad agire in senso distruttivo al cospetto dei pericoli – reali o potenziali – derivanti dalla posizione delle alberature o dal loro stato di salute.

Si può citare in proposito il caso della società Veneto Strade[42], la quale, a seguito delle rimostranze della soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per alcuni abbattimenti di essenze arboree verificatisi nel 2014 lungo la strada regionale di collegamento tra Rovigo e Legnago (Verona), richiamava alcune disposizioni del Ministero delle infrastrutture nella parte in cui stabilivano che,

---

tracciati stradali, strade rurali, mulattiere e sentieri; terrapieni, arginature, canalizzazioni e opere idrauliche; bacini artificiali, scoli ed escavazioni, etc.

41. Direzione generale per la sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 3224 del 10 giugno 2011), avente ad oggetto «Richiesta parere D. Lgs. 285/92 art. 14 - Alberi ubicati nelle pertinenze stradali».

42. Veneto Strade SpA, lettera prot. 719/14 del 10 gennaio 2014, avente ad oggetto «Lavori urgenti di sostituzione delle alberature stradali lungo la S.R. 88 "Rodigina" dal Km 0+000 al Km 30+452 in tratti saltuari».

laddove non fosse stato possibile eliminare i rischi per la circolazione attraverso soluzioni di tipo attivo («quali misure di regolazione o gestione della circolazione») o passivo («quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli»), si dovesse «disporre l'abbattimento dell'albero, anche se quest'ultimo fosse stato impiantato prima dell'entrata in vigore del Codice della strada»[43]. Rammentando, per giunta, quelle del Ministero delle politiche agricole (1998), secondo il quale «i platani colpiti dal cancro colorato ed i loro contermini devono comunque essere abbattuti, anche se tutelati da altre norme legislative, dandone comunicazione a tutti gli uffici interessati»[44].

Prospettive di salvaguardia dei viali e delle strade alberate tra coscienza ambientalista e sviluppo del verde pubblico

Come già ricordato il Ministero dell'ambiente provvederà soltanto nel 2023 a definire competenze e attribuzioni del già citato Comitato per lo sviluppo del verde pubblico e a nominarne i componenti [45]. Tra le funzioni del comitato, previste dalla legge del 2013, assumerà grande rilievo quella di elaborare «un piano nazionale che […] fissi criteri e linee guida per la realizzazione di aree verdi permanenti intorno alle maggiori conurbazioni e di filari alberati lungo le strade»[46]. Il comitato, nel presentare la conclusione del proprio lavoro, preciserà che, sebbene la norma del 2013 faccia riferimento ad un «piano», quanto predisposto non consiste in

> «un piano territoriale propriamente detto, in quanto non ha un impatto diretto sul territorio, ma stabilisce i criteri cui devono attenersi e le modalità con cui devono agire le amministrazioni interessate alla redazione di autentici piani territoriali […]. Non è configurabile nemmeno come un programma in quanto non programma di per sé azioni con uno specifico contenuto applicativo e non prevede finanziamenti per la loro realizzazione»[47].

---

43. Direzione generale per la sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 3224 del 10 giugno 2011), cit.

44. Ministero delle politiche agricole, decreto 17 aprile 1998, recante «Disposizioni sulla lotta obbligatoria contro il cancro colorato del platano "Ceratocystis fimbriata"».

45. Decreti ministeriali nr. 401 del 29 novembre 2023 e nr. 402 del 12 novembre 2024 (v. la precedente n. 15).

46. Legge nr. 10/2013, cit., art. 3, comma 2, lett. c).

47. Comitato del Verde Pubblico (a cura del), *Strategia nazionale del verde urbano: "Foreste urbane*

Il piano rifletterà e svilupperà, al contrario, le acquisizioni disciplinari più recenti sul ruolo del verde nei cosiddetti processi di rigenerazione urbana e di recupero delle aree marginali, additando alle amministrazioni locali criteri e linee guida per la sua pianificazione e gestione.
Al riconoscimento del valore storico e paesaggistico delle strade alberate si aggiungerà dunque, con il suddetto «piano nazionale», la consapevolezza che considerare tali formazioni arboree alla stregua di «parchi lineari utili per la connessione ecologica delle foreste urbane e periurbane» determina una delle più incisive «linee di intervento trasversali» agli obiettivi di «tutelare la biodiversità per garantire la piena funzionalità degli ecosistemi e delle infrastrutture verdi in una città resiliente», di «aumentare la superficie e migliorare la funzionalità ecosistemica delle infrastrutture verdi a scala territoriale, locale e del verde architettonico» e di «migliorare la salute e il benessere dei cittadini grazie alla rimozione degli inquinanti da parte dell'ecosistema foresta»[48].
Nel prefigurare il raggiungimento di tali risultati si è dunque affermato il convincimento che le soluzioni conservative e di valorizzazione delle strade alberate, affidate finora a normative e regolamenti di settore spesso reciprocamente confliggenti (beni culturali e paesaggistici da un lato e sicurezza stradale dall'altro), richiedano di essere integrate e rafforzate dalla predisposizione di progetti basati su servizi ecosistemici e su reti di infrastrutture verdi (*green infrastructures*, *nature basedsolutions*), orientati al raggiungimento di obiettivi di ordine sociale, ambientale, finanziario e occupazionale in grado di restituire centralità all'azione delle amministrazioni comunali, finora marginalizzate dal ruolo esercitato dallo Stato e dall'ANAS, dalle regioni e dalle società a partecipazione pubblica alle quali è affidata, in molti casi, la progettazione, la costruzione, il recupero, la ristrutturazione, la manutenzione e la vigilanza delle reti viarie.
I prossimi decenni ci diranno se tale mutamento strategico e programmatico sarà in grado di rendere istituzionalmente accettata e condivisa, e dunque più efficace, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio arboreo stradale.

---

resilienti ed eterogenee per la salute e il benessere dei cittadini", 2023, pp. 4-5.

48. Ibidem, pp. 20-21.

UNO SGUARDO SUI TERRITORI SABAUDI

DOI: 10.17401/su.17.cd05

Chiara Devoti

I sette contributi di questa prima sezione si muovono attraverso i territori storici dello Stato sabaudo e vanno letti con uno sguardo obliquo anche alla mostra che completa il volume. Se quella, infatti, perlustra il cosiddetto «Piemonte storico», estendendosi a comprendere la Liguria annessa con la Restaurazione, la prima parte guarda al Piemonte propriamente detto e alla Sardegna, baluardi dello Stato sabaudo di *Ancien Régime*, ma concentrandosi largamente sul XIX secolo, quando la diffusione delle alberate si associa alla costruzione di parti ben leggibili delle città e si inserisce nella preparazione e quindi nella piena logica dell'Unità nazionale.
Non si tratta più, infatti, dei viali di passeggio costruiti sui bastioni della ormai obsolete cinte urbane, o non soltanto dei viali di circonvallazione napoleonici nati sul loro sedime, ma della vera e propria arte di costruire la città definendone le sue espansioni attraverso l'ordinato disegno di lunghe allee e la scelta delle alberate come parte di un programmatico decoro urbano. I viali definiscono – con le norme che ne regolano la piantumazione – la forma della città. La aprono, così, verso il contado, o al contrario la cingono al posto appunto del vecchio muro difensivo, mentre talvolta corrono quasi paralleli alla nuova cinta a fini daziari, e al tempo stesso disegnano la rilettura in chiave collettiva, di parco pubblico, dei pregressi giardini delle residenze, così come punteggiano le rive dei corsi d'acqua, in testa a tutti il tratto urbano del Po dell'antica capitale dinastica, ora prima capitale d'Italia. Al loro disegno si associano sin da subito le esigenze specifiche di manutenzione, i costi della piantumazione e della ripiantumazione quando alcuni esemplari si ammalino, deperiscano e quindi vadano sostituiti, con una permanenza degna di ammirazione delle loro logiche originarie, che rende i territori sabaudi per molti aspetti un *unicum* nel contesto nazionale, proprio per la *longue durée* delle proprie alberate. Una lunga consuetudine fondata non soltanto su specifiche disposizioni di carattere normativo comunale, ma anche su accurati censimenti, e non può essere dimenticato che ancora Napoleone Bonaparte, appena giunto a Torino, e prima di procedere a qualsivoglia azione – poi rivelatasi innanzitutto progettuale prima che esecutiva – sulla *ville impériale*, promosse un rigoroso censimento degli alberi presenti sugli spalti della città fortezza, ricognizione affidata a un oscuro «cadet Kurten», destinato a rivelarsi in seguito uno dei più richiesti paesaggisti del secolo. La conoscenza puntuale è dunque un elemento di unione e di sensibilità che si dipana negli Stati sabaudi, da Torino a Cagliari, e che lascia il segno profondo nelle città, potentemente contrassegnate dalle prospettive lunghe delle proprie alberate.


Corso
Baluardi
Quartiere Militare
Ospedale
Chiesa di S. Croce
Ospedale Civile
Via Santa Maria
Via Santa Croce
Via Ospizi
Via Fossano
Via Saluzzo
Piazza Virginio
Quartiere Militare
Via Ospizi
Via Fossano
Via Saluzzo
Chiesa di S. Maria
Municipio
Macelli

IL PAESAGGIO URBANO E I VIALI ALBERATI DI CUNEO NEL XIX SECOLO: MODELLI, PROGETTI E ISTITUZIONI PER LA FORMA DELLA CITTÀ

The Urban Landscape and Tree-Lined Avenues of Cuneo in the Nineteenth Century: Models, Projects and Institutions for the Shape of The City

DOI: 10.17401/su.17.cc06

Cristina Cuneo
Politecnico di Torino
cristina.cuneo@polito.it

Parole chiave
Storia della città, paesaggio urbano, viali alberati, modelli europei, servizi collettivi
Urban History, Urban Landscape, Tree-Lined Avenues, European Models, Collective Services

Abstract
Il contributo affronta, in prospettiva storica, il tema della progettazione degli spazi verdi, in particolare, dei viali urbani, come elementi di abbellimento, raccordo e sviluppo del disegno della città di Cuneo – capoluogo della più estesa provincia del Piemonte – tra il periodo napoleonico e i primi anni del Novecento. In particolare, attraverso fonti istituzionali e private anche inedite, si analizza il dibattito sulla progettazione e sul ruolo assunto dai nuovi viali nel preciso e decisivo frammento temporale che corrisponde alle prime scelte sulle trasformazioni fisiche della città, quando i bastioni di Stura e Gesso, sullo sperone alto della città, vengono smantellati come dispositivi militari e ridefiniti con viali alberati messi a servizio di una nuova idea urbana.

This paper takes a historical perspective on the design of green spaces, particularly urban boulevards, as elements of embellishment, connection and development in the design of the city of Cuneo – capital of the largest province in Piedmont – between the Napoleonic period and the early 20th century. In particular, through institutional and private sources, some of which are

unpublished, it analyses the debate on the design and role of the new avenues in the precise and decisive period corresponding to the first decisions on the physical transformation of the city, when the Stura and Gesso ramparts on the high spur of the city were dismantled as military structures and redefined with tree-lined avenues serving a new urban vision.

Introduzione

Quando, nel 1805, Giuseppe Pietro Bagetti rappresenta la città di Cuneo e l'assedio del 1796 da parte delle truppe napoleoniche impegnate nella campagna d'Italia, il panorama urbano è ormai profondamente cambiato[1]: i bastioni di Gesso tratteggiati dal vedutista e disegnatore di casa Savoia, non definiscono più il confine della città, perché le ingenti opere di ingegneria militare, che avevano caratterizzato Cuneo nella lunga età moderna, sono state abbattute per decreto napoleonico. [Fig. 1] Dal 1802, è allo studio un nuovo disegno urbano, aperto, che prevede la realizzazione di allee alberate al posto delle cortine militari.

Alcune altre rappresentazioni, datate 1794, analoghe a quella più raffinata della mano sicura di Bagetti – resa delicata e affascinante dalla luce del plenilunio – sono quelle di Vittorio Amedeo Cignaroli e del figlio Angelo, in parte conservate nell'album della Biblioteca Reale di Torino[2] e delle quali si trova traccia attraverso le copie schizzate da Clemente Rovere, oggi conservate presso l'archivio della Regia Deputazione Subalpina di storia patria[3]. [Fig. 2 a+b]. In questi documenti, inediti e preziosi perché accompagnano le dinamiche di trasformazione della fortezza, si percepisce un paesaggio che non è solo teatro di battaglia ma anche teatro di città, con edifici e spazi che, all'interno di un costante perimetro urbano, fanno da sfondo e articolano i vari luoghi in cui la cultura architettonica dell'età medievale e moderna ha formato il suo patrimonio urbano. La definizione del volto ottocentesco della città passa per i

---

1. Giuseppe Pietro Bagetti, *Entrata dei Francesi a Cuneo per la porta di Nizza, attraversando il Gesso*, 1805, inv. 16117 Torino GAM - Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea (Gabinetto Disegni e Stampe).

2. Vittorio Amedeo e Angelo Cignaroli, [1794], *Fortese de Cuni in piemont,* Biblioteca Reale di Torino (BRT), Disegni, Cart. 5, tav. 51; Vittorio Natale (a cura di), *Angelo Cignaroli. Vedute del Regno di Sardegna*, Silvana Ed., Cinisello Balsamo 2012.

3. Cristiana Sertorio Lombardi, *Composizione e studio critico introduttivo a Il Piemonte antico e moderno delineato e descritto da Clemente Rovere*, Società Reale Mutua, Torino 1978; Cristina Cuneo, Gabriella Morabito, Antonia Spanò, *Disegni di architettura, ambiente e paesaggio per itinerari digitali: sulle tracce dei viaggi di Clemente Rovere (1807-1860)*, in *Città che si adattano? Adaptive cities?*, Tomo 4: Rosa Tamborrino (a cura di), *Strategie di adattamento e patrimonio critico / Adaptive Strategies and Critical Heritage*, AISU International, Torino 2024, pp. 432-444.



1_



2 a | b_

viali: Cuneo, nel volgere di pochi anni, tra la fine del Settecento e i primi mesi del 1802, si trasforma da città bastionata in città alberata e il tracciato dei viali definirà, con il segno netto dei filari di olmi, lo sviluppo urbano fino alle scelte dei piani post-unitari. [Fig. 3]

1_Giuseppe Pietro Bagetti, *Entrata dei Francesi a Cuneo per la porta di Nizza, attraversando il Gesso*, 1805, inv. 16117 Torino GAM - Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea (Gabinetto Disegni e Stampe).

2_a (sinistra) Vittorio Amedeo e Angelo Cignaroli, *Fortese de Cuni in Piemont,* [1794], Biblioteca Reale di Torino, Disegni, Cartella 5, tavola 51; b (destra) Clemente Rovere, *Le fortificazioni di Cuneo nel 1794. Copia da un disegno di mano di Cignaroli*, Fondo Clemente Rovere, Archivio della Regia Deputazione Subalpina di storia patria.

3_Clemente Rovere, *Veduta di Cuneo da mezzanotte*, 1845, Fondo Clemente Rovere, Archivio della Regia Deputazione Subalpina di storia patria.



_3

Cuneo una città 'non inferiore alle grandi'[4]

Come Giovanni Botero nella *Relazione di Piamonte* del 1607[5] loda Cuneo per i vantaggi di posizione sottolineandone la conformazione orografica e la ricchezza di una solida economia agricola, così le note tavole del *Theatrum Sabaudiae*, edite in Olanda su disegno di Giovenale Boetto e accompagnate dal testo redatto dalla comunità[6], confermano il ruolo assunto dalla città durante il dominio sabaudo e diffuso attraverso la pervasiva divulgazione dell'opera stampata alla fine del XVII secolo [Fig. 4 a+b].

Nel momento in cui viene abbandonata la storica funzione difensiva, non si assiste soltanto alla fine di un impianto architettonico e militare, ma si apre una fase segnata dalla ricerca di una nuova vocazione urbana che possa diventare simbolo di rinnovamento[7]. Il centro amministrativo di una delle province più estese e den-

4. La descrizione sta in: *Theatrum Statuum Regiae Celsitudinis Sabaudiae Ducis, Pedemontii Principis, Cypri Regis […], MDCLXXXII*, Amstelodami, Blaeu, 1682; Rosanna Roccia (a cura di), *Theatrum Sabaudiae: teatro degli Stati del Duca di Savoia*, 2 voll., Archivio Storico della Città, Torino 2000.

5. Giovanni Botero, *Relatione di Piamonte, in appendice ai capitani,* Giò Domenico Tarino, Torino 1607.

6. *Theatrum Sabaudiae,* vol. II Tavv. 42 e 43.

7. Guido Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari 2001; Vera Comoli Mandracci, *La questione urbanistica di Cuneo da città-fortezza ai piani del Novecento*, Gianrenzo P. Clivio e Riccardo





4 a | b_

4_(a e b) Veduta e pianta prospettica di Cuneo su disegno di Giovenale Boetto del 1661, in *Theatrum Sabaudiae*, 1682, Archivio Storico della Città di Torino.

samente popolate del regno di Sardegna si affaccia all'età contemporanea con ambizioni politiche e una strategia di crescita proiettate su un territorio che ha visto, in epoche passate, l'alternanza tra autonomie locali e centri di potere, di città o quasi città, che neppure la ripartizione in provincie ha definitivamente fissato[8].
Cuneo, infatti, si avvale di un assetto amministrativo più o meno stabile fino al periodo napoleonico quando diventa capoluogo di dipartimento, forte del vantaggio di posizione che la privilegia rispetto a città del concentrico come Mondovì, Alba e Saluzzo; primato che viene confermato durante la Restaurazione e, nel 1859, dalla nuova legge sulle provincie del regno che eleva Cuneo a capoluogo. Facendo ricorso al positivo linguaggio delle cifre, sotto il profilo demografico la città, che in età moderna oscilla intorno ai diecimila abitanti, a seguito della riorganizzazione napoleonica subisce un repentino raddoppio di popolazione superando Mondovì e Saluzzo[9].
La dismissione del sistema bastionato, attuata nei mesi successivi al decreto napoleonico del 23 giugno 1800, che sancisce la completa destrutturazione fisica e funzionale della piazzaforte[10], non rappresenta la sola perdita di un dispositivo fisico, ma fissa anche la fine di un modello urbano che si era trasformato nei secoli intorno all'idea di separazione dal contado con il controllo dello spazio interno. In questo senso, la demolizione delle mura assume un valore profondamente emblematico, segnando il passaggio da una città 'di confine', adatta a resistere e a delimitare, a una città 'di passaggio', proiettata verso l'apertura e la circolazione di persone, di merci e di idee.
È all'inizio del XIX secolo che la città avvia la costruzione di una nuova narrazione di sé, orientata verso la modernità e la centralità istituzionale; la Cuneo ottocentesca, non più costretta entro un perimetro di mura, incomincia a essere immaginata dalle autorità cittadine e dal governo centrale, come nodo di connessione e centro propulsore di nuove dinamiche economiche, sociali e infrastrutturali, nonché centro religioso di rinnovato prestigio, essendo eretta a sede episcopale nel 1817[11].

Massano (a cura di), *Civiltà del Piemonte. Studi in onore di Renzo Gandolfo nel suo settantacinquesimo compleanno*, 2 voll., Centro Studi Piemontesi, Torino 1975, II, pp. 659-683.

8. Paola Bianchi, Andrea Merlotti, *Cuneo in età moderna. Città e Stato nel Piemonte d'antico regime*, Franco Angeli, Milano 2002.

9. Goffredo Casalis, *Dizionario geografico-storico, artistico, commerciale degli stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1833-1856, ad vocem *Cuneo*, vol. V, pp. 725-801; Filiberto Vagina d'Emarese, *Cenni statistici sulla Provincia di Mondovì presentati nella seduta dell'8 luglio 1842, alla Società letteraria di Mondovì*, Tipografia Rossi, Mondovì 1842.

10. Andrea Barghini, *La fortificazione in periodo napoleonico: Torino e le piazzeforti della 27a Divisione militare*, in Giuseppe Bracco (a cura di), *Ville de Turin 1798-1814*, Archivio Storico della Città, Torino 1990, pp. 241-274.

11. Enrico Lusso, Francesco Panero (a cura di), *Insediamenti umani e luoghi di culto fra medioevo*



5_*Plan et Projet de agrandissement et embellissement de la Ville de Coni*, 1802, Archivio Storico del Comune di Cuneo, Fondo cartografico.

Messo da parte il ruolo strategico-difensivo, si assiste a una temporanea sospensione della forma urbana, una sorta di pausa identitaria in attesa di nuove definizioni. Ma è una pausa breve, perché presto le idee sulla città e sul suo ampliamento diventano il linguaggio stesso attraverso cui si rielabora questa transizione: i viali alberati, tracciati là dove un tempo sorgevano i bastioni e le cortine, non solo reinterpretano il limite, ma lo rendono permeabile e accessibile. Si tratta di un rinnovamento che non smentisce il passato ma lo ridisegna. La linea spezzata delle allee che avvolgono la città in una maglia di nuovi percorsi, prefigurata nel piano francese del 1802[12] [Fig. 5] ma attuata solo nei decenni successivi, non è solo un'operazione urbana, ma ha la forza di un atto politico e simbolico. I viali, da un lato, circoscrivono e ordinano lo spazio fisico, creando un margine riconoscibile entro cui si possano articolare le pratiche della vita civile; dall'altro, sono segno tangibile di una centralità crescente che le istituzioni cittadine intendono affermare rispetto agli altri centri piemontesi. In tal senso, dunque, la città non solo si riorganizza fisica-

ed età moderna. Le diocesi di Alba, Mondovì e Cuneo, Associazione Culturale Antonella Salvatico, La Morra 2011, pp. 137-153.

12. Archivio Storico del Comune di Cuneo (ASCC), Fondo cartografico.

mente, ma assume un ruolo guida nella definizione strategica del territorio di riferimento.
La vicenda urbana è nota e la storia degli studi mette in luce diversi aspetti della trasformazione fisica e del contesto territoriale dalla fine del XII secolo alla prima età contemporanea, affrontando le dinamiche economiche, sociali e artistiche, i temi legati a presenze istituzionali e religiose, il disegno urbano e quello dei diversi nuclei di proprietà, autorità e centri di potere[13]. Si vuole qui sottolineare il ruolo assunto dalla città nel preciso e decisivo frammento temporale che corrisponde alle prime scelte sulle profonde trasformazioni fisiche, quando i bastioni di Stura e Gesso, sullo sperone alto della città, vengono ridefiniti e messi a servizio di una nuova idea urbana. Tali strategie possono essere evidenziate in un universo narrativo articolato in cui convergono percorsi che si sviluppano oscillando tra ripetizioni nelle impostazioni dei piani (tredici proposte alternative in poco più di ottanta anni); episodi puntuali – di demolizioni, nuove costruzioni, rettifiche viarie, deviazioni e allineamenti –; processi che evidenziano obiettivi raggiunti in parte o riproposti con modifiche; programmi in cui i diversi attori coinvolti – la municipalità, le commissioni formate da competenze tecniche e politiche, le professioni chiamate a intervenire direttamente nelle scelte progettuali e i privati – agiscono come attivatori di azioni sulla città che si interroga sul proprio sviluppo futuro.

I viali alberati sui baluardi: protagonisti di una inedita idea di città

La sistemazione dei baluardi di Stura e di Gesso consente di cogliere il processo di transizione da una città di impianto militare a una città borghese, in cui l'amministrazione comunale cerca di tracciare una nuova immagine di sé e nella quale le *élites* urbane possano esercitare la nobile arte del passeggio[14]. Manufatti che, originariamente concepiti a fini difensivi, diventano oggetto, nel corso del

13. Andreina Griseri, *Itinerario di una provincia*, Cassa di Risparmio di Cuneo, Cuneo 1974; Vera Comoli (a cura di), *Il territorio storico-culturale della regione piemontese. Temi e contributi*, Celid, Torino 1983; Rinaldo Comba (a cura di), *Storia di Cuneo e del suo territorio, 1198-1799*, L'Artistica, Savigliano 2002; *Radiografia di un territorio. Beni culturali a Cuneo e nel cuneese*, L'Arciere, Cuneo 1980; Rinaldo Comba, Andrea Longhi, Riccardo Rao (a cura di), *Borghi nuovi. Paesaggi urbani del Piemonte sud-occidentale. XIII-XV secolo*, Società per gli studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo, Cuneo 2015; Lorenzo Mamino (a cura di), *Cuneo: alle radici di un'immagine. Studi e pensieri per il piano del colore e dell'arredo urbano*, L'Arciere, Cuneo 1991; Patrizia Chierici, *Metamorfosi del tessuto edilizio tra Medioevo ed età Moderna: il caso di Cuneo*, Celid, Torino 2002.

14. Cristina Bollano, Paolo Peano, *I viali sui "baluardi" di Gesso e Stura: il verde e l'arredo urbano*, in Lorenzo Mamino (a cura di), *Cuneo: alle radici di un'immagine*, cit., pp. 89-110.

primo Ottocento, di una ridefinizione che si riflette sul rapporto tra spazio urbano e paesaggio. La riconversione dei baluardi si inserisce in un arco cronologico che si apre nel periodo francese e si estende fino ai primi decenni del XX secolo, rispondendo a esigenze che troveranno, nel corso dei decenni, un'articolazione sempre più complessa, ma già leggibile nelle prime proposte progettuali. Pur attraverso fasi alterne, tra sviluppo economico e momenti di stagnazione, la costante che informa tutte le operazioni è la volontà di razionalizzare il margine urbano scosceso mediante l'inserimento di filari alberati lungo l'ampia fascia demaniale. Si tratta di un'operazione che assume, fin dai primi interventi, un carattere strutturale destinato a condizionare le successive trasformazioni: il piano del 1802, ripreso da una copia del 1804 con una ricca legenda[15], introduce, in un precoce adeguamento ai modelli europei[16], le passeggiate alberate sugli spalti, *boulevards* concepiti come dispositivi di riconversione del tracciato difensivo e, al contempo, nuove infrastrutture urbane[17]. Nella fascia cigliare, resa libera dalle demolizioni, si prevede la realizzazione di due viali alberati e, in corrispondenza della punta del cuneo, di uno spazio di snodo destinato alla fruizione collettiva. I lavori iniziano nel 1805 con il livellamento dei manufatti militari a opera del Comune, supervisionati dall'ingegnere capo imperiale Thierrat e, nel 1806, con l'avvio della realizzazione del viale sul baluardo di Gesso, sotto la direzione di Ambrogio Porta. L'intervento avanza per segmenti successivi utilizzando filari di olmi, con tratti di strada a sezione costante, dalla porzione centrale in direzione sud, collegati ai rondeaux che svincolano le direttrici territoriali delle valli alpine. Le operazioni, tuttavia, a causa delle stravolgenti vicende politiche, vengono interrotte per poi riprendere nel luglio del 1817, dopo una limitata revisione progettuale di cui danno conto alcuni documenti iconografici che si basano sulla mappa catastale del perito civico Gioachino Rossi del 1816[18], a sua volta ripresa dal rilevamento napoleonico[19]. Le fonti archivistiche del periodo francese e le serie documentarie degli Ordinati comunali[20] attestano l'andamento dei can-

---

15. *Plan et Projet de agrandissement et embellissement de la Ville de Coni*, Biblioteca Diocesana di Cuneo, Carte e disegni, 1804.

16. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, cit., pp. 23-26.

17. Andrea Barghini, *Viali di circonvallazione e "promenades" in periodo napoleonico in Piemonte*, in Enrico Guidoni e Sofia Varoli Piazza (a cura di), *Strade alberate. Annuario nazionale di storia della città e del territorio*, in «Storia dell'Urbanistica», n. s. 2/1996, pp. 96-101.

18. Divisione di Cuneo, Provincia di Cuneo, *Mappa territoriale della Città di Cuneo […] Geometra Gioachino Rossi incaricato della formazione della medesima per atto delli 16 aprile 1816,* Archivio Storico della Biblioteca di Cuneo (ASBCn).

19. Archivio di Stato di Torino (ASTo), Catasto Napoleonico, *Cuneo*.

20. ASCC, *Ordinati* (1416-1932); ASBCn, *Ornato*, 1792-1839.

tieri e il coinvolgimento di professionalità appartenenti al corpo degli ingegneri imperiali, in collaborazione con il consolidato bacino piemontese di specialisti con competenze tecniche maturate nel contesto del Regno che tornano a essere pienamente operativi dopo il 1815. Il viale di Stura, il cui tracciamento è avviato nel 1813, verrà ultimato nel 1826 con un marciapiede lungo la riva, due filari e l'inserimento di punti panoramici[21]. La fascia alberata che costituisce anche un sistema di contenimento del terreno, si contraddistingue per la piantumazione di oltre cinquecento alberi moltiplicando le specie: ai più tradizionali olmi si affiancano platani, tigli, castagni d'India e acacie, disposti in modo da coniugare ordine e varietà botanica[22]. Una descrizione del 1827, legata al piano di Gioachino Rossi, attesta l'attenzione e la cura da parte della municipalità, registrando l'avvenuta pavimentazione a ciottoli[23]. Per la realizzazione di entrambi i *passeggi* è documentata una serie di demolizioni di piccoli fabbricati e parti di edifici che ostacolano il percorso e la vista[24]; lavori che si intensificano per ragioni igieniche a partire dagli anni ottanta dell'Ottocento quando, su impulso delle leggi dello stato che regolano l'esproprio e il risanamento per pubblica utilità[25] tutta la città è sottoposta a intense opere con la realizzazione della rete idrica e la posa dei condotti fognari[26]; il risanamento coinvolge anche i fronti sui viali, dove coesistono ordine e disordine, attraverso nuovi allineamenti, riplasmazioni o costruzioni di nuove porzioni di edifici o di interi isolati[27]. [Fig. 6]

Tra il 1820 e il 1832, anche la punta del cuneo diventa oggetto di un acceso dibattito progettuale volto a definire la relazione tra il nuovo sistema viario e i ponti di Stura e di Gesso. Le varie ipotesi avanzate con destinazioni legate ai servizi, alle attrezzature e agli spazi di uso collettivo confluiscono nella soluzione del 1832, che privilegia l'uso pubblico dello spazio aperto e sposta l'interesse

---

21. ASBCn, *Ornato*, vol. 444, cat. 51, 1824-26; ASCC, *Piantamento di acacie [...] carte relative alla passeggiata sulla Stura*, 1818-1858, n. 662.

22. Francesca Bagliani, *Passeggi pubblici e verde urbano nel XIX secolo. Trattati di arte dei giardini e teorie urbanistiche*, in «Storia dell'Urbanistica. Piemonte V», Edizioni Kappa, Roma 2004.

23. ASCC, *Carte a corredo del Piano Generale d'abbellimento*, faldone 707, 1828-1836.

24. ASCC, *Petizioni rassegnate nel 1837 al Consiglio d'Ornato per le sue provvidenze da diversi particolari proprietari di baracconi siti in alcuni luoghi della città contro la loro demolizione*, 1837, faldone 707, ff. 311-318.

25. Legge 25 giugno 1865, n. 2359, *Espropriazioni per causa di utilità pubblica* e Legge 15 gennaio 1885, n. 2892 *Pel risanamento della città di Napoli.*

26. ASCC, *Rete idrica*, 1877-1895, faldone n. 811; *Memorie diverse circa la distribuzione dell'acqua potabile*, 1862-1900, faldone 812.

27. Carla Bartolozzi, *Memorie di un isolato medievale 1894-1913: le demolizioni in piazza Virginio*, in Lorenzo Mamino (a cura di), *Cuneo alle radici di un'immagine*, cit., pp. 47-64. Amerigo Restucci (a cura di), *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento*, Electa, Milano 2005.



6_*Nuovo piano regolatore per le opere di abbellimento e d'ingrandimento della città di Cuneo formato dal perito civico geometra Gioachino Rossi nell'anno 1834*, Archivio Storico del Comune di Cuneo, Fondo cartografico, stralcio.

per l'ampliamento verso sud. Alla confluenza della spianata viene invece collocato un piccolo edificio del dazio, poi riutilizzato per le cucine economiche e, fino alla demolizione del 1935, come stazione della tramvia.

Il nuovo Piano Regolatore di Gioachino Rossi[28], approvato nel 1834, definisce l'impostazione della nuova piazza a Sud in corrispondenza dell'attuale piazza Galimberti – il cui modello di *grand place* è stato fissato da studi puntuali con le diverse soluzioni alternative e le molteplici varianti[29] – e segna un ulteriore passo nella formalizzazione dell'assetto urbano dei viali e della zona del pizzo, profondamente ridimensionata rispetto alle idee francesi. Sono legate al Piano le Regie Patenti di Carlo Alberto che nel 1835 istituiscono la *Commissione di Pubblico Ornato*[30], organismo di controllo urbano analogo a quelli operanti nelle principali città del Regno, con la contestuale promulgazione del *Regolamento per la con-*

28. ASTo, Carte topografiche e disegni, Tipi annessi alle patenti, secolo XIX, Cuneo 186; ASCC, *Nuovo piano regolatore per le opere di abbellimento e d'ingrandimento della città di Cuneo formato dal perito civico geometra Gioachino Rossi nell'anno 1834.*

29. Vera Comoli, *La questione urbanistica di Cuneo da città-fortezza ai piani del Novecento* cit.

30. ASCC, 1835-39, *Stabilimento di una Commissione di Pubblico Ornato* e *Regolamento d'Ornato della città di Cuneo*, faldone 707.





_7 a | b

7_(a e b) Luigi Fariano, *Sezione Gesso, Baluardo del Sud dal primo Rondò* e *Panorama di Cuneo dalla riva del Gesso col Belvedere*, in *Raccolta di ricordi di una tra le più belle delle sue provincie […]1872*, Biblioteca Reale di Torino, vedute nn. 8 e 5.

servazione ed abbellimento esteriore dei fabbricati e dei luoghi pubblici in cui si definiscono i passaggi concreti per il prolungamento della passeggiata di Gesso, fino al raccordo con il settecentesco viale territoriale che porta al Santuario della Madonna degli Angeli[31]. [Fig. 7 a e b]

Anche la sistemazione delle scarpate con le ripide scorciatoie pedonali assume un ruolo cruciale nel disegno del margine urbano. Tra il 1836 e il 1838 le serie archivistiche attestano l'esecuzione di numerosi livellamenti e rinforzi per addolcire le pendenze e mettere in sicurezza i percorsi, dotandoli di parapetti e ringhiere. Questi sentieri, nati come espedienti funzionali, diventano elementi di connessione con la base dell'altopiano, unendo la dimensione pratica del transito alla costruzione scenografica del profilo della città[32]. [Fig. 8]

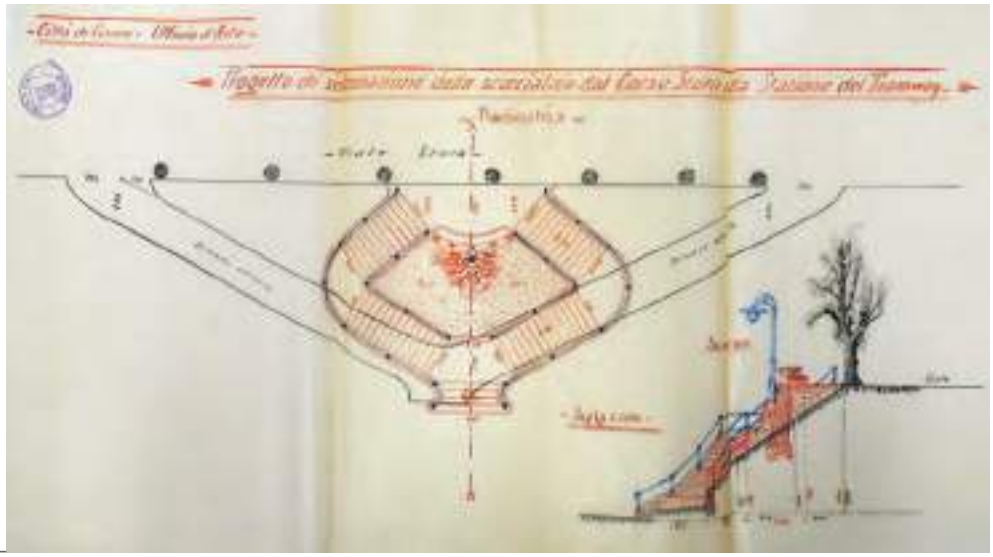
I progetti del raccordo tra parte alta e parte bassa emergono nei dibattiti cittadini e la loro realizzazione è documentata anche dalle fotografie del cuneese Luigi Natale Fariano premiate in occasione della prima Esposizione Agraria, Industriale ed Artistica della Provincia che si svolge a Cuneo nel 1870. La medaglia ottenuta e il riconoscimento di prestigio inducono Fariano a donare alcune stampe al re: le sue raccolte, rintracciate e valorizzate da studi recenti[33], sono documenti preziosi che permettono di fissare una fase di trasformazione della città[34]. Particolare risalto è

31. ASCC, *Scritture concernenti Ponti e Strade*, Faldoni 526-530, 1444-1800.

32. ASCC, *Costruzione e Manutenzione della scorciatoia al ponte Gesso, Allargamento della scorciatoia che dal corso Gesso mette alla stazione ferroviaria* […], 1877-1895, faldoni 672-673.

33. Davide Arpellino, *Fotografare la città: l'album di Luigi Fariano (1872) e il mutare dell'immagine urbana di Cuneo*, in «Studi Piemontesi», vol. LII, 1 (2023), pp. 61-76.

34. *Alla Sacra Real Maestà di Vittorio Emanuele II Re d'Italia […] questa raccolta di ricordi di una tra le più belle delle sue provincie umilmente dedica e consacra Fariano Luigi – Fotografo. Cuneo*, BRT, P. 35. 29 (Fot. II 175).



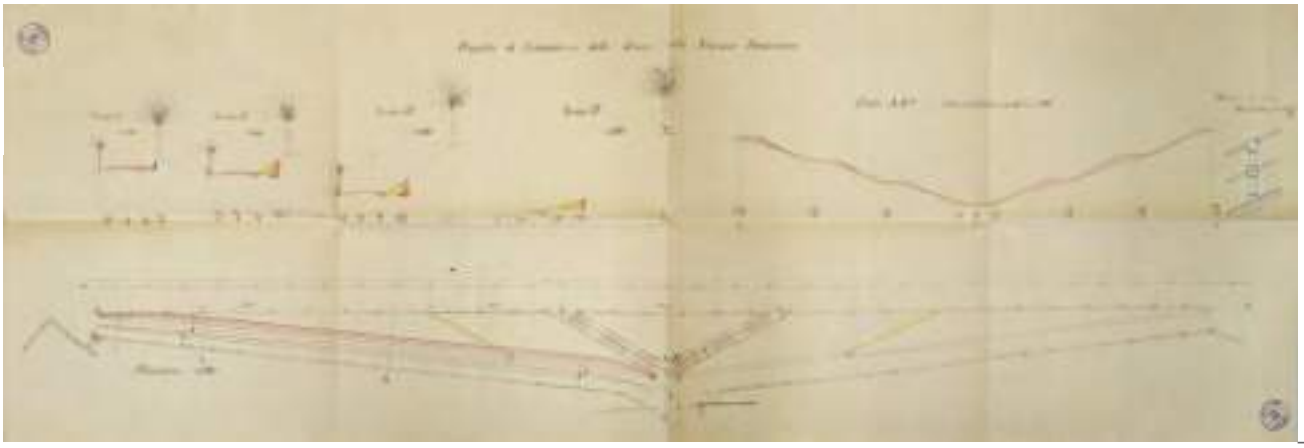
8_Città di Cuneo, Ufficio d'arte, *Progetto di sistemazione delle scorciatoie dal corso Stura alla Stazione del Tramway*, [1908-1910], Archivio Storico del Comune di Cuneo.

dato dal fotografo-artista alle immagini dei viali, colti nel loro dispiegarsi in prospettive ampie e dilatate tra la corona mistilinea perimetrale segnata dalle 'nere trame' degli alberi spogli e i rondeaux di raccordo. Documentando la configurazione dei viali prima dei riordini di fine secolo, gli scatti di Fariano risultano comparabili con i piani di fine Ottocento e restituiscono la testimonianza di un sistema in equilibrio, offrendo l'immagine, ormai perduta, della dimensione fisica degli ingressi in città lungo i fianchi scoscesi. [Fig. 9]

Un patrimonio civico simbolo di modernità

Il dibattito sul verde si completa, a metà del secolo, con le prime scelte relative agli oggetti di arredo urbano – panchine, lampioni, balaustre e ringhiere – che definiscono qualità e fruibilità dello spazio pubblico. Nel 1840 viene realizzato, lungo il viale Gesso, un *belvedere* su colonne doriche, sotto il quale trova posto il canile municipale che sarà soppresso a inizio Novecento[35]. Tali interventi, pur di scala minuta, rivelano la volontà di qualificare le *promenades* come luoghi civili e di rappresentanza, analogamente a quanto accade a Torino, dove il disegno urbano di viali e giardini integra progressivamente la dimensione del decoro e del paesaggio[36]. Anche il tema dell'illuminazione pubblica accompagna il processo

35. ASCC, *Progetto per la costruzione di un acquedotto in muratura ai piedi della strada che dal canile tende alla stazione ferroviaria*, faldone 668.



9_Città di Cuneo, Ufficio d'arte, *Progetto di sistemazione delle discese alla Stazione del Tramway*, Planimetria, profili e dettagli della balaustra, [1908-1910], Archivio Storico del Comune di Cuneo.

di modernizzazione della città[37]: un primo impianto a lanterne è attestato già nel 1798, seguito, nel dicembre 1852, dall'illuminazione a gas e, nel 1889, dall'introduzione della luce elettrica con un progetto per l'intera città avviato adottando una metodologia di avanguardia basata su un processo che coinvolge, attraverso questionari, quindici Municipi italiani che hanno avviato progetti analoghi[38]. La specificità, nell'applicazione cuneese, è data dall'unitarietà del progetto che viene predisposto ed esteso all'intera città. [Figg. 10 e 11]

A partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento, il tema del verde urbano viene ripensato alla luce delle nuove esigenze igieniche e della crescente pressione del traffico: le riflessioni dell'Ufficio d'Arte e dell'ingegnere municipale Carlo Ponzo (1847-1902)[39] conducono all'adozione del nuovo *Piano di Ornato* approvato nel 1886 e al *Riordinamento generale di viale Gesso* nel 1887[40], con nuove piantumazioni e ampliamento delle carreggiate.

Agli inizi del Novecento, la consapevolezza del valore civico e identitario dei viali alberati porta alla definitiva istituzione della *Commissione di Sorveglianza dei*

36. Vera Comoli, *Viali e strade nel territorio storico della capitale sabauda*, in Enrico Guidoni, Sofia Varoli Piazza (a cura di), *Strade alberate* cit., pp. 87-95.

37. ASCC, faldone 800, *Illuminazione pubblica della città*, 1841-1870; *Nomina di commissione per lo studio della pubblica illuminazione*, f. 101.

38. ASCC, *Illuminazione elettrica* 1887-1889, faldone 803; ASBCn, *Illuminazione*, vol. 548, cat. 56; Elvio Soleri, *Relazione sulla municipalizzazione dell'Impianto Elettrico per l'illuminazione pubblica e privata nella città di Cuneo*, Tipografia G. Marenco, Cuneo 1906.

39. Carlo Ponzo, *Relazione sulle piantagioni di alberi nell'interno della città in rapporto colla sanità pubblica e coll'abbellimento*, Galimberti, Cuneo 1887; ASCC, Ufficio d'Arte, vol. 409.

40. ASCC, faldone 664, *Apertura di via Barbaroux dal corso Gesso alla riva del giardino pubblico*, 1887; faldone 672, *Abbattimento piante sui corsi Gesso e Garibaldi e loro riordinamento* e *Deperimento delle piante del corso Gesso*,1893; ASCC, Ufficio d'Arte, vol. 412.



10_

10_Luigi Fariano, *Panorama di Cuneo dalla riva della Stura*, in *Raccolta di ricordi di una tra le più belle delle sue provincie [...] 1872*, Biblioteca Reale di Torino, veduta n. 4.



11_

11_Dettaglio dell'ingresso dal lato di Stura nel *Piano Regolatore della Città di Cuneo*, 1898, Archivio Storico del Comune di Cuneo.

12_Carlo Ponzo, Ufficio d'Arte, Città di Cuneo, *Pianta della città di Cuneo e suo ingrandimento*, 1888, Istituto Geografico Militare Firenze, Carte Antiche, stralcio.

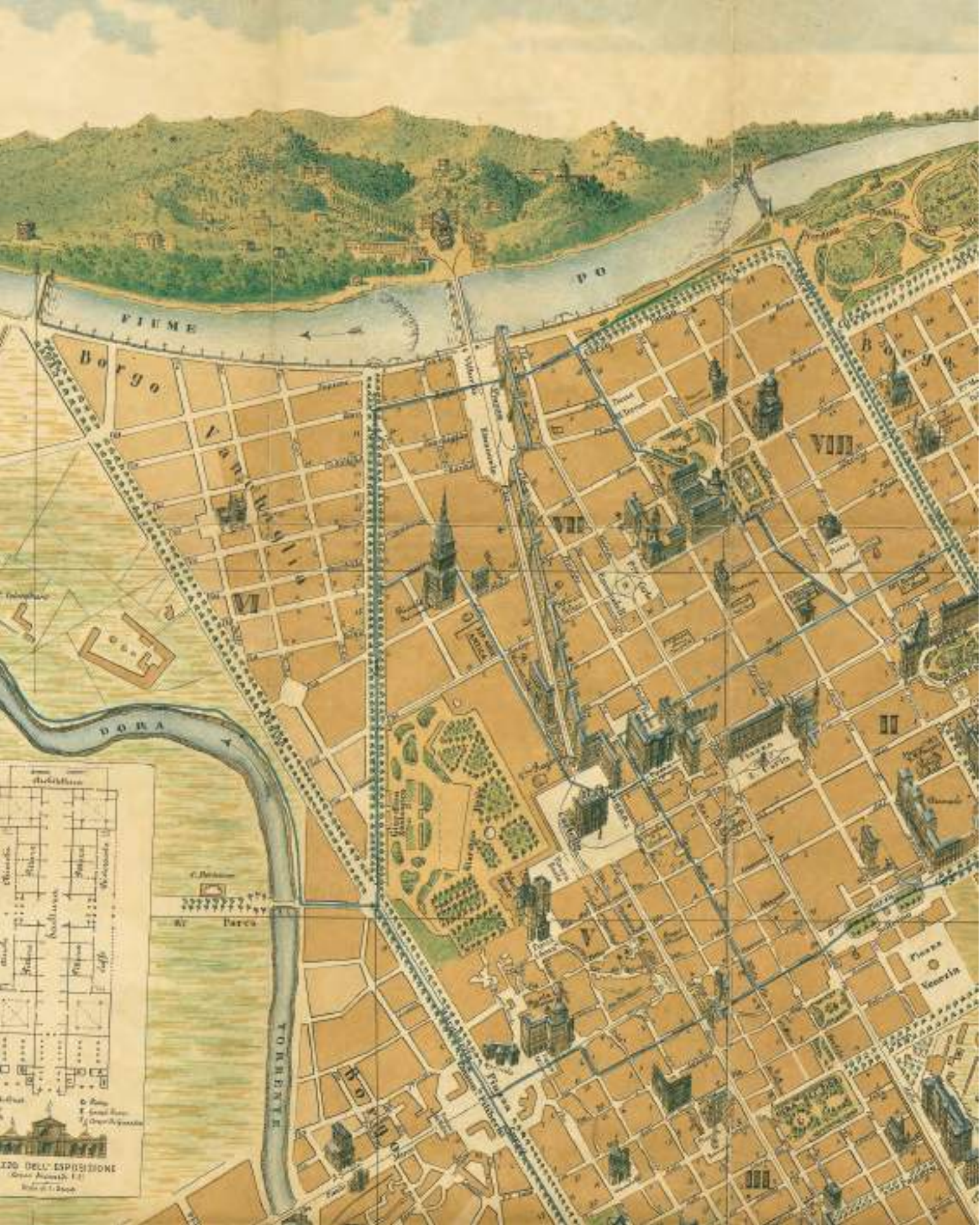


_12

Viali e dei Giardini[41], incaricata della conservazione e manutenzione: i verbali delle sedute documentano una gestione complessa, fatta di sostituzioni, abbattimenti, nuovi impianti e opere di arredo discusse in Consiglio comunale e spesso oggetto di confronto con la Soprintendenza al Verde. Tali esperienze confluiscono nella *Relazione riguardo la manutenzione dei Viali, Ripe, Giardini e Monumenti della città* del 1920, che segna la piena maturazione della cultura amministrativa per la cura del verde[42].

Infine, la costruzione del viadotto sul lato di Stura, tra il 1913 e il 1937, sancendo il definitivo raccordo alla rete ferroviaria e l'inserimento della città nel sistema infrastrutturale regionale[43], ridefinisce in modo più radicale la percezione del margine e la relazione tra la città e la pianura, dove l'incontro tra struttura tecnica e paesaggio alberato rappresenta il culmine di un secolo di trasformazioni. In questo lungo arco temporale, che va dalle prime piantumazioni di inizio secolo alle regolamentazioni novecentesche, i viali alberati passano dunque dall'essere dispositivi formali per il contenimento della maglia urbana a diventare un patrimonio civico condiviso nel quale la collettività si riconosce, segno tangibile di una città che ha nei percorsi alberati un elemento costitutivo della propria modernità [Fig. 12].

41. ASCC, faldone 673, *Nomina dei delegati stradali e sopraintendenti ai viali e giardini*, 1895.
42. ASBCn, *Viali*, vol. 420, 1920.
43. ASCC, faldoni 814-820.


FIUME
PO
Borgo
VIII
VII
VI
DORA
II
Parco
TORRENTE
III
Piazza
Venezia
ZZO DELL' ESPOSIZIONE

VIALI OTTOCENTESCHI PER L'AMPLIAMENTO DELLA STRUTTURA STORICA DELLA CITTÀ. IL CASO DI SAN SALVARIO A TORINO

Nineteenth-Century Boulevards for the Expansion of the Historical Structure of The City: the Case of San Salvario in Turin

DOI: 10.17401/su.17.ap07

Alice Pozzati
Politecnico di Torino
alice.pozzati@polito.it

Parole chiave
Torino, storia della città, borghesia, verde pubblico, ampliamento
History of the City, Middle Class, Public Green Spaces, Urban Development

Abstract
Torino, come tutte le moderne città, nell'Ottocento si attrezza per garantire luoghi igienici e idonei al passeggio borghese: il tema del verde pubblico entra nei dibattiti comunali, orientando i progetti a scala urbana. San Salvario, primo settore realizzato secondo il *Piano di Ingrandimento della capitale* (1851-1852) di Carlo Promis, ben si presta a leggere il fenomeno. Situato a sud del nucleo consolidato, il quartiere ospita il viale più antico della città (l'attuale corso Marconi) e il primo parco pubblico (il parco del Valentino). A differenza della maggior parte dei viali di età contemporanea, spesso realizzati sul tracciato degli spalti fortificati, l'asse piantumato di San Salvario, nell'Ottocento, diventa una "matrice" funzionale alle esigenze di uniformità formale della Municipalità. Proseguendo verso sud, a sei e dodici isolati da corso Marconi, sono progettati e piantumati altri due viali dalle dimensioni analoghe: gli attuali corso Raffaello e corso Dante.

Like all modern cities, Turin equipped itself in the 19th century to provide hygienic places suitable for bourgeois promenades. The issue of public green spaces entered municipal debates, guiding

urban-scale projects. San Salvario, the first area to be developed according to Carlo Promis's Plan for the Expansion of the Capital *(1851–1852), is a prime example of this phenomenon. Situated to the south of the established city center, the neighborhood is home to the city's oldest avenue (now corso Marconi) and its first public park (parco del Valentino). Unlike most contemporary avenues, which were often built on the site of fortified defensive walls, San Salvario's tree-lined axis became a functional "matrix" for the municipality's desire for formal uniformity in the 19th century. Continuing south, six and twelve blocks from Corso Marconi, two other similar avenues were designed and planted: the current corso Raffaello and corso Dante.*

Il corso del Valentino e l'Esposizione del 1884

> «[...] tutti alla campagna, poiché vedeva nelle grandi città tanti scrofolosi, storpi, malaticci fanciulli. Ma contro esso insorge oggi una contraria tendenza che spinge le famiglie nelle maggiori città causa le maggiori comodità della vita, l'attrattiva degli affari commerciali ed industriali, i mezzi facilitati di studio. L'unico rimedio a questo male inevitabile sta nel rendere le grandi città il meno possibile differenti dalle campagne, e quindi nel moltiplicare i viali, gli *squares*, i giardini, i parchi, come si usa nei popoli del Nord, che hanno meno sole e in tutte le grandi capitali d'Europa, a Londra in ispecie, popolata da 4 milioni di abitanti, con migliaia di *squares* e di parchi vastissimi»[1].

È Giacinto Pacchiotti[2] a intervenire in sede di Consiglio comunale a Torino nel 1883. La capitale si sta preparando ad accogliere l'Esposizione generale italiana[3] che si terrà in città, nel parco del Valentino, l'anno seguente. L'occasione porta nelle casse del comune cospicui finanziamenti che devono essere investiti sapientemente: bisogna garantire ai futuri visitatori un'esperienza all'altezza delle analoghe iniziative che da un paio di decenni si stanno organizzando in Europa e Nord America. Torino deve predisporre il sito dell'esposizione e le infrastrutture[4] urbane per agevolare il flusso dei partecipanti: tranvie, strade e viali.
Il binomio 'verde ed esposizioni' è uno dei *topos* della città del secondo Otto-

---

1. Giacinto Pacchiotti al Consiglio comunale. Vedi: Archivio Storico della Città di Torino (ASCT), *Affari Lavori Pubblici* (*AFP*), cart. 135, fasc. 13, doc. 6, 19/02/1883.

2. Giacinto Pacchiotti (1820-1893), medico, igienista di lungo corso, è stato promotore a Torino di diverse iniziative legate alla sanità pubblica (come la Società d'igiene). Attivo sia in ambito locale e universitario, ma anche internazionale, ha partecipato ai congressi d'igiene pubblica che si sono tenuti a Torino (1880), a Parigi (1889) di cui è stato vicepresidente, e a Londra (1891). Cfr.: Guido Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, Carrocci, Roma 2022, pp. 135–137.

3. Linda Aimone, Francesca B. Filippi, *1884. La nazione italiana al lavoro,* in Umberto Levra, Rosanna Roccia (a cura di), *Le esposizioni torinesi 1805-1911*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2003, pp. 79-109.

4. La Giunta Municipale delibera la necessità di predisporre un piano urbano «per estetica, igiene e viabilità». Cfr.: ASCT, *AFP,* cart. 136, fasc. 8, 13/06/1883.

1 | 2_





1_Corso Valentino in corrispondenza dell'attuale largo Marconi, cartolina di inizio '900 (da Torino e Piemonte Antiche Immagini, https://www.facebook.com/profile/100064284445163/search/?q=corso%20valentino ultima consultazione: nov. 2025).

2_Corso del Valentino (attuale corso Marconi) in una cartolina di inizio '900, (da Torino e Piemonte Antiche Immagini, https://www.facebook.com/profile/100064284445163/search/?q=corso%20valentino ultima consultazione: nov. 2025).

cento: da Hyde Park in poi, numerosi parchi europei e nordamericani sono stati tra le principali eredità lasciate dall'esposizione alla città che l'ha accolta. In questo contesto, il 'viale eterno'[5] del Valentino (oggi corso Guglielmo Marconi) ha un ruolo centrale per la sua posizione strategica, tra la stazione di Porta Nuova e il parco omonimo. Il viale, piantumato a olmi fin dal XVII per collegare il palazzo del Valentino alla cappella di San Salvario, sta per essere completamente trasformato. Nel febbraio del 1883[6] è stanziata la somma di 45.000 lire per sostituire gli olmi, gravemente colpiti da un'infestazione di scoliti. Rispetto al progetto secentesco composto da quattro filari, tuttavia, si decide di dimezzare il numero di piante per uniformarsi all'immagine dei nuovi viali ottocenteschi (come quelli dell'ex piazza d'armi) e accontentare alcuni proprietari. Le piante sono allontanate di 14 metri dai fabbricati per rispondere alle lamentele di chi non gradiva le fronde troppo vicine alle proprie abitazioni.

La direzione dell'iniziativa è in capo al conte Ernesto Balbo Bertone di Sambuy[7]: sindaco, sovrintendente ai giardini pubblici di Torino e presidente del comitato generale dell'esposizione del 1884 con Tommaso Villa. A lui si deve sia la scelta di cambiare l'essenza arborea – per ovviare il problema degli scoliti – che il ridisegno dell'asse verde: sono piantumati ippocastani già maturi «perché [...] si abbia già per il maggio del 1884 un viale ricco di fronde, la cui ombra verrebbe certamente apprezzata»[8], affiancati da cespugli, «come si è ormai adottato nei moderni viali»[9] [Fig. 1 e 2].

5. ASCT, *AFP,* cart. 135, fasc. 13, doc. 2, 13/02/1883.

6. Ibidem.

7. Maria Carla Visconti Cherasco, *Ernesto Balbo Bertone di Sambuy soprintendente ai giardini*, in Vera Comoli Mandracci, Rosanna Roccia (a cura di)*, Torino città di loisir: viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, ASCT, Torino 1996, pp. 221–237.

8. ASCT, *AFP,* cart. 135, fasc. 13, doc. 2, 13/02/1883.

Giacinto Pacchiotti, forte della sua esperienza da igienista, solleva una denuncia che – a 140 anni di distanza – suona ancora attuale, se non in ambito torinese[10], certamente italiano. Il senatore, infatti, «lamenta che si manchi a Torino del vero amore dovuto agli alberi, mentre è così intenso nei popoli del Nord»[11] che, pur avendo meno sole e calore, sono molto più attenti al verde pubblico. Non solo: accusa i torinesi di non rispettare gli alberi e che la scelta di sostituire i filari con arbusti, non godrà di facile manutenzione. Inoltre, nessun albero può garantire l'ombra necessaria un anno per l'altro e «la gente fuggirà da quel corso senza ombra»[12]. Il senatore, del resto, coglie e restituisce alcuni temi che sono cruciali nella pianificazione urbana di fine Ottocento, ancora oggi estremamente attuali. Gli alberi, in quanto «polmoni delle grandi città»[13] dovrebbero essere tutelati e non abbattuti, per la lentezza della loro crescita, ma soprattutto per la loro funzione ossigenante. Prima che una questione pubblica di igiene urbana, però, per Pacchiotti si tratta di una questione sociale: mentre i ricchi possono permettersi di godere dell'aria e della vegetazione delle proprie vigne o dei soggiorni in villeggiatura, i poveri hanno solo il verde pubblico cittadino per ritemprarsi.

Il quartiere di San Salvario: il progetto del verde, abbattuto e piantumato

Pur vantando una tradizione consolidata nella progettazione del verde urbano sin dall'età contemporanea, Torino non è sempre stata riconosciuta a livello internazionale per la qualità degli interventi realizzati, come invece è accaduto con il City'Scape Award recentemente ottenuto (giugno 2025)[14]. A metà Ottocento

---

9. Ibidem.

10. Torino ha avviato un notevole programma di rigenerazione del verde urbano grazie ai fondi del PNRR e del PNC destinati alle infrastrutture e alle aree storiche. Al parco del Valentino, tra le diverse azioni, è prevista la messa a dimora di 555 alberi. Il primo tratto completato, viale Mattioli, è stato inaugurato (dicembre 2024) con 122 alberi autoctoni e oltre 600 arbusti. Cfr.: "Il parco del Valentino si rinnova, riaperto il primo viale riqualificato" disponibile online: https://comunicatistampa.comune.torino.it/2024/12/il-parco-del-valentino-si-rinnova-riaperto-il-primo-viale-riqualificato/ (ultima consultazione: ottobre 2025).

11. ASCT, *AFP,* cart. 135, fasc. 13, doc. 6, 19/02/1883.

12. Ibidem.

13. Ibidem.

14. Il progetto di riqualificazione del parco del Valentino a Torino ha ottenuto il primo premio *ex aequo* nella categoria "Parchi e giardini di interesse storico, artistico o paesaggistico" durante i City'Scape Awards (Milano, 20/06/2025). Per approfondimenti https://www.awn.it/press/comunicati-stampa/9941-city-scape-award-2025-i-vincitori (ultima consultazione: agosto 2025).

si procede addirittura a eliminare un viale coscritto a quello del Valentino: l'*allea oscura,* un asse alberato che permetteva il collegamento diagonale tra la *delitia* di Cristina di Francia e la Porta Nuova di inizio Seicento. I filari sono abbattuti per motivi strettamente legati alla logica, tutta ottocentesca, di pianificare gli ampliamenti in modo rigoroso, geometrico, eliminando – quando possibile – eventuali elementi dissonanti.

La municipalità torinese, incalzata dalle richieste – già dagli anni quaranta – per costruire nei terreni a sud del viale del Re (oggi corso Vittorio Emanuele II), si trova a dover fronteggiare nuove esigenze di espansione che culminano nella definizione di Carlo Promis del *Piano di Ingrandimento della capitale* (1851-1852)[15]. Si tratta dell'ultimo tentativo di omologazione dei nuovi ampliamenti, in contrapposizione alle volontà dei singoli che riflettono il nuovo pensiero liberista anche in campo edilizio. Il decreto regio del 1851[16] specifica, tra l'altro, la ripartizione tra pubblico e privato degli oneri costruttivi: ai «proprietari costruttori di nuove case» spetta la realizzazione delle «vie sino al punto d'incrociamento degli assi stradali» oltre che «le spese occorrenti per le demolizioni ed i rettilinei, ed a carico della città quelle occorrenti pei piantamenti d'alberi nei viali».

Il borgo di San Salvario[17], nel settore meridionale, dà il via[18] alla realizzazione del piano. Come è noto, l'urbanistica torinese[19], già in epoca moderna, è caratterizzata da ampliamenti che, partendo da sud, hanno adeguato la città alle mutate esigenze politiche, economiche e militari. Se inizialmente è l'orografia a orientare l'inizio delle espansioni urbane, nell'Ottocento subentrano nuovi fattori determinanti: l'area manifatturiera a nord e le servitù militari dell'obsoleta cittadella paciottiana a ovest pongono vincoli all'edificazione. La direttrice più favorevole allo sviluppo si individua verso sud, anche grazie alla presenza di infrastrutture, come lo scalo ferroviario di Porta Nuova e il viale del Valentino, e di preesistenze, quali la cappella di San Salvario e il palazzo del Valentino.

Il disegno del quartiere di San Salvario segue la consolidata metodologia sabauda

---

15. Vera Comoli Mandracci, Vilma Fasoli (a cura di), *1851-1852: il piano d' ingrandimento della capitale*, ASCT, Torino 1996. Cfr.: Edoardo Pecco, su indicazioni del Regolamento Edilizio di Carlo Promis, 1853. *Piano Regolatore delle nuove fabbricazioni entro la cerchia della cinta daziaria* (ASCT, *Tipi e Disegni-TD*, 64.5.29).

16. Decreto Reale n.1150, 13/03/1851.

17. Filippo De Pieri, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005; Alice Pozzati, *Progettare San Salvario - Ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino - DAD, 2014.

18. Decreto Reale n.1150, 13/03/1851.

19. Vera Comoli, *Torino*, Le città nella storia d'Italia, Laterza, Roma-Bari 1983.

per l'ampliamento della struttura storica della città[20]: l'espansione è diretta da un'asse rettore che orienta il protendimento delle strade preesistenti, oltre al limite raggiunto dal tessuto edilizio verso l'esterno urbano. Gli isolati sono poi definiti dalla griglia che quasi automaticamente viene a generarsi apponendo alle vie estese delle arterie perpendicolari. Le eccezioni sono rarissime[21] e la maglia 'mangia' la maggior parte delle anomalie preesistenti, come la diagonale *allea oscura* la cui soppressione è già sancita[22] nel maggio del 1843.
Il quartiere di San Salvario, tuttavia, oltre a ospitare il viale più antico di Torino (l'attuale corso Marconi), accoglie anche uno dei primi parchi pubblici progettati in Italia: il parco del Valentino[23]. Frutto di una serie di interventi che prendono avvio con il concorso bandito nel 1854 e proseguono, tra gli altri, con il progetto di Ernesto Balbo Bertone di Sambuy del 1876[24], il parco viene periodicamente ridisegnato in occasione delle esposizioni che si susseguono nei decenni.
La regione meridionale è interessata da un successivo piano di ingrandimento[25], questa volta firmato da Edoardo Pecco che pur orientando le espansioni verso la cinta daziaria (1853)[26] propone uno schema in dialogo con la preesistenza, sintetizzando criteri di crescita e continuità organica della griglia viaria consolidata e degli assi storici. Con il 1862 è anche attualizzato[27] il *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino*[28] [Fig. 3] che pone vincoli

---

20. Cfr.: Annalisa Dameri, Andrea Longhi (a cura di), *Dalla città storica alla struttura storica della città. Studi in onore di Vera Comoli (1935-2006)*, Atti&Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, LXXII – 1, 151, 2018.

21. Alice Pozzati, *Mimesi architettonica e urbana. Il castello del Valentino e il quartiere di San Salvario*, in Annalisa Dameri (a cura di), *La stanza delle Feste e dei Fasti*, vol. II, Edifir, Firenze 2025, pp. 62–85.

22. ASCT, *Collezione X*, Verbali del Regio Consiglio degli Edili, vol. 9 A, 26/05/ 1843, pp. 40-44.

23. Silvia Gron, *Il parco del Valentino, prime ipotesi di tutela*, in Francesco Barrera, Vera Comoli, Giampiero Vigliano (a cura di), *Il Valentino, un parco per la città*, Celid, Torino 1994, pp. 60–65; Costanza Roggero Bardelli, *Il parco del Valentino: progetti nella Torino preunitaria*, in Vera Comoli Mandracci, Rosanna Roccia (a cura di), *Torino città di loisir. Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, ASCT, Torino 1996, pp. 112–215; Costanza Roggero Bardelli, *Luoghi e Paesaggi*, in Umberto Levra, Rosanna Roccia (a cura di), *Le esposizioni torinesi 1805-1911*, ASCT, Torino 2003, pp. 190-192.

24. Ernesto di Sambuy, *Pianta dimostrativa della trasformazione dei terreni a sud del Valentino*, 1876 (ASCT, *Affari Lavori Pubblici,* cart. 66, fasc. 8, doc. 30).

25. Edoardo Pecco, *Piano regolatore per l'ingrandimento della Città verso mezzodì ponente,* 25/05/1862 (ASCT, *1K,* tav. 63).

26. Giovanni Maria Lupo, Paola Paschetto (a cura di), *1853-1912, 1912-1930. Le due cinte daziarie di Torino*, Fatti Luoghi Arte, Torino 2005.

27. Redatto sotto forma di regolamento edilizio per la prima volta nel 1843.

28. ASCT, *Raccolta Regolamenti municipali cessati, n. 185, Decreti Reali 1849-1863, 1K*, n. 11, f. 273, 18/06/1862, f. 295.



3_

3_Edoardo Pecco, *Piano regolatore per l'ingrandimento della Città verso mezzodì ponente,* 25 maggio 1862, stralcio (ASCT, *1K,* tav. 63) e fotografia satellitare del quartiere di San Salvario (Google Earth, 2025).

edilizi e d'igiene introducendo una nuova norma: la proporzione tra altezza delle case di nuova fondazione e larghezza delle strade. Il tessuto edilizio, in questo modo, non è più strettamente omogeneo e compatto, ma proporzionato agli spazi 'vuoti', strade, piazze e viali. Entrato in vigore nel 1863, il *Regolamento* è steso nella sua forma definitiva da una Commissione d'ornato[29] che ha il compito di vagliare tutti i progetti edilizi e i piani regolatori e di ampliamento d Torino, all'interno della cinta daziaria del 1853.

Il nuovo *Piano regolatore*[30] di Pecco restituisce uno stato di fatto preciso: sono indicati i fabbricati già realizzati, quelli approvati in costruzione, gli isolati previsti dal nuovo strumento normativo e gli edifici dissonnanti che devono cedere il passo alle esigenze urbanistiche. Anche per quanto riguarda i viali, l'ingegnere procede a indicare sia le alberature preesistenti che quelle da piantumarsi: i quattro filari di alberi del viale del Re (corso Vittorio Emanuele II) e del viale del Valentino (corso Marconi), sono riproposti anche nel viale in progetto, corso Raffaello. Dagli anni settanta dell'Ottocento, inizia a emergere quel sentimento di ostilità nei confronti degli alberi descritto da Pacchiotti nel

29. Giovanni Maria Lupo, *Le barriere e la cinta daziaria*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale, 1864-1915*, VII, Einaudi, Torino 2001, p. 311.

30. ASCT, *1K,* tav. 63.

decennio successivo. Per esempio, il collega Giovani Battista Borelli[31], arriva a denunciare[32] i numerosi casi di rachitismo nella popolazione torinese causati dall'umidità creata dalle fronde troppo vicine alle abitazioni. Il sindaco, Balbo Bertone di Sambuy, pare aver ormai interiorizzato questo tipo di istanza: anche nel viale del Re (corso Vittorio Emanuele II) si decide[33] di mettere a dimora due filari di platani.
Il principio dell'estensione delle arterie è applicato anche al caso di San Salvario, con alcune singolari variazioni. I tre assi rettori di questo settore, nel *Piano regolatore*[34] di Pecco, sono trattati diversamente: via Nizza rimarca l'andamento della storica arteria foranea che permette di raggiungere la barriera di Nizza (oggi piazza Carducci); via Madama Cristina (già estensione della storica via dell'Arco, oggi via Accademia Albertina), oltre corso Marconi è disegnata più ampia[35] e con l'inedita presenza di due filari alberati; mentre corso Massimo d'Azzeglio è esteso mantenendo le tre linee di piante ad alto fusto.

Omologazione architettonica e urbana: l'uso del verde pubblico

Nel 1877 è approvato[36] un nuovo *Piano d'Ingrandimento per il borgo San Salvario tra la cinta daziaria, il fiume Po e via Nizza*[37] che deve supportare l'edificazione di quest'area in rapida saturazione [Fig. 4]. Oltre a definire la maglia stradale e la lottizzazione, il *Piano* prevede anche i nuovi assi verdi: i viali Raffaello e Dante. Il primo, corso Raffaello [Fig. 8a-b][38], lungo 24 metri, permette il collegamento tra via Nizza, corso Massimo d'Azzeglio e il parco del Valentino all'incrocio con un ul-

---

31. Giovanni Battista Borelli (1813-1891), medico chirurgo, amministratore comunale nel 1876-1877 e senatore del regno dall'1881. Cfr.: Borelli, Giovanni Battista, *ad vocem*, https://patrimonio.archivio.senato.it/repertorio-senatori-regno/senatore/IT-SEN-SEN0001-000301/borelli-giovanni-battista (ultima consultazione: agosto 2025).

32. ASCT, *Atti Municipali,* 10/04/1876, CC 2, n. 6, vol. 1, p. 334.

33. ASCT, *Atti Municipali,* 10/04/1876, CC 2, n. 7, vol. 1, pp. 334-335.

34. ASCT, *1K,* tav. 63.

35. Pecco prevede una larghezza per l'estensione di via Madama Cristina di 40 metri, successivamente ridotta a 18 nel 1876. Cfr.: ASCT, *Atti Municipali,* 14/06/1876, CC 3, n. 3, vol. 1, pp. 464-465.

36. ASCT, *Atti Municipali,* 25/04/1877, CC 87 e R. D. 24/08/1877 (ASCT, *1K,* 12, p. 127).

37. ASCT, *1K,* 11 tav. 129.

38. Per un approfondimento sulla *Pianta Geometrica della Città di Torino* (1886, 1890-1893) cfr.: Alice Pozzati, "Torino, 1853-1890: nuove norme per uno sviluppo programmato tra la cinta daziaria e la città storica", in Francesca Capano, Maria Ines Pascariello, Massimo Visone (a cura di), *La città Altra*, CIRICE, Napoli 2018, pp. 31–42.



4_Edoardo Pecco, *Piano Regolatore per l'ampliamento della Città verso la Barriera di Nizza*, 1876 (ASCT, *1K*, 11 tav. 129).

teriore viale diagonale (di 25 metri) che raggiunge il ponte[39] in costruzione presso il Pilonetto. Tra il 1879 e il 1880 iniziano le trattative[40] con i privati per la realizzazione del nuovo corso Raffaello [Figg. 5 e 6]. I terreni tra il tessuto lottizzato e la cinta daziaria, già interessati da lotti agricoli, ora devono essere adeguati all'andamento della griglia d'espansione. Di norma il privato ottiene una indennità[41] per demolire ogni opera che cade nel sedime di apertura del viale e sgomberare il terreno anche dalle piante, oltre che cedere gratuitamente in quanto si tratta di un esproprio di pubblica utilità) al municipio eventuali zone libere per l'apertura del corso e dei due controviali di 9 metri ciascuno. Inoltre, il singolo può dover acquistare dal municipio appezzamenti per rendere quanto più regolare possibile la proprietà. In caso di grandi latifondisti, come i fratelli Giacinto e Angelo Peracca[42], la città approva alcune deroghe[43] per gli affittavoli che gestiscono i terreni. Non

39. Si tratta dell'attuale ponte Isabella terminato nel 1880.

40. ASCT, *AFP,* 1880, cart. 102, fasc. 13.

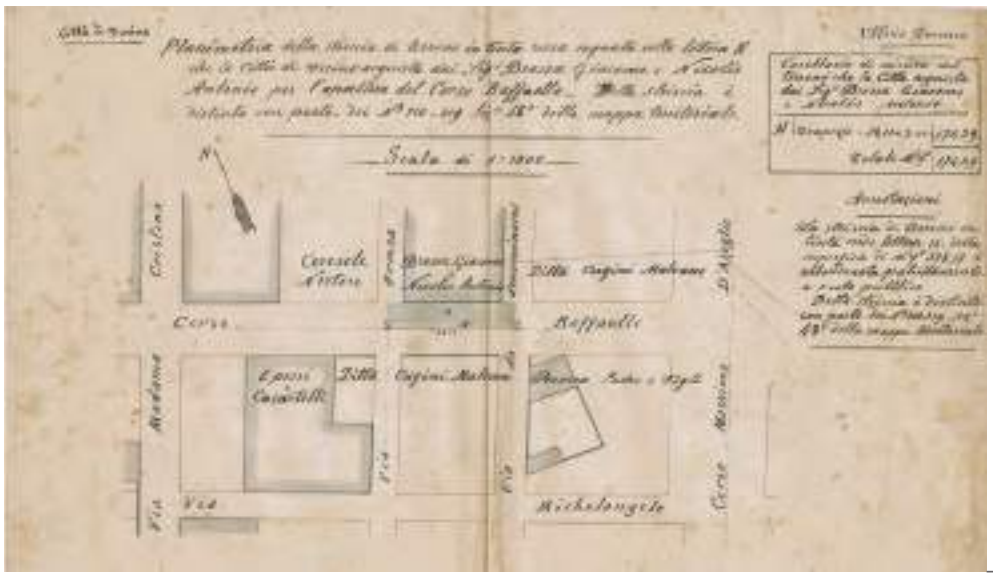
41. Cfr. il caso di Caterina Brossa (indennità di 1450 lire e rimborso di 889 lire). ASCT, *AFP,* 1880, cart. 102, fasc. 13, doc. 5.

42. ASCT, *AFP,* 1880, cart. 102, fasc. 13, doc. 10.

43. Per esempio nel caso dei Peracca, è il municipio ad occuparsi della demolizione dei muri di cinta.



5_*Piano parcellario dei terreni da espropiarsi per l'apertura del Corso Raffaello tra la Strada di Nizza ed il Giardino del Valentino,* 1890 (ASCT, *ALP,* 186, 12, doc. 52.8).



6_Dettaglio della trattiva tra privati e comune di Torino di alcuni lotti di corso Raffaello tra via Madama Cristina e corso Massimo D'Azeglio, 1890 (ASCT, *ALP,* 186, 12, doc. 52.10).

sempre[44] gli accordi tra municipio e proprietari sono definiti agevolmente. Per esempio, l'ingegner Carlo Corsi, che possiede un appezzamento in corrispondenza del nuovo corso Raffaello [Fig. 5], lamenta[45] l'obbligo di dover estirpare gli alberi da frutto presenti sulla sua proprietà perché la città possa piantarvi i due filari[46] di alberi previsti dal piano che non danno – a differenza dei suoi – alcuna rendita. I lavori proseguono negli anni ottanta del secolo: questo decennio segna l'inizio di un momento emblematico della storia urbana torinese già apprezzabile dal

44. I Peracca arrivano a chiedere l'eliminazione del piazzale tra corso Massimo D'Azeglio e corso Raffaello per tutelare la loro proprietà, ma la richiesta è negata. Cfr.: ASCT, *Atti Municipali,* 29/12/1876, n. 3, vol. 1877, pp. 87-88.

45. ASCT, *AFP,* 1880, cart. 102, fasc. 13, doc. 19 e doc. 26.

46. ASCT, *AFP,* 1880, cart. 102, fasc. 13, doc. 34, n. 4.



7_Stralcio della pianta geometrica illustrata della città di Torino, 1880 (ASCT, *Collezione Simeom*, D 117).

7_

libro *Torino* pubblicato nel 1880[47] [Fig. 7]. Il noto brano 'La città', firmato da Edmondo De Amicis, trasmette un'immagine lucida e precisa della Torino che si sta preparando ad accogliere la celeberrima Esposizione del 1884, svoltasi presso il parco del Valentino. Non solo, nel quartiere di San Salvario è possibile leggere il riverbero dei fenomeni che dalla scala architettonica stanno profondamente impattando sulla città, come il crescente numero di fabbriche e la presenza degli istituti universitari. Non solo in campo ingegneristico con la Scuola di Applicazione degli Ingegneri, ma anche igienico e medico con la costruzione dei moderni fabbricati, tra i corsi Raffaello e Dante, dell'Università degli Studi.
Dalle pagine di De Amicis affiora una città dicotomica: compatta e borghese nel nucleo più consolidato, dilatata e operaia verso i borghi di espansione.

> «Più si va lontano dal centro, più la città si fa varia e amena. Si trovano degli angoli ariosi, tranquilli e simpatici, che fanno pensare alla vita raccolta d'un buon capo sezione giubilato, che vada ogni giorno a quell'ora a leggere il giornale al caffè vicino e a far la passeggiata igienica nel viale accanto [...]»[48].

47. AA.VV., *Torino 1880*, Roux e Favale, Torino 1880. Ed. consultata: Lindau, Torino 1991.

48. Edmondo De Amicis, *La città*, in AA.VV., *Torino 1880*, Roux e Favale, Torino 1880. Ed. consultata: Lindau, Torino 1991, p. 33.

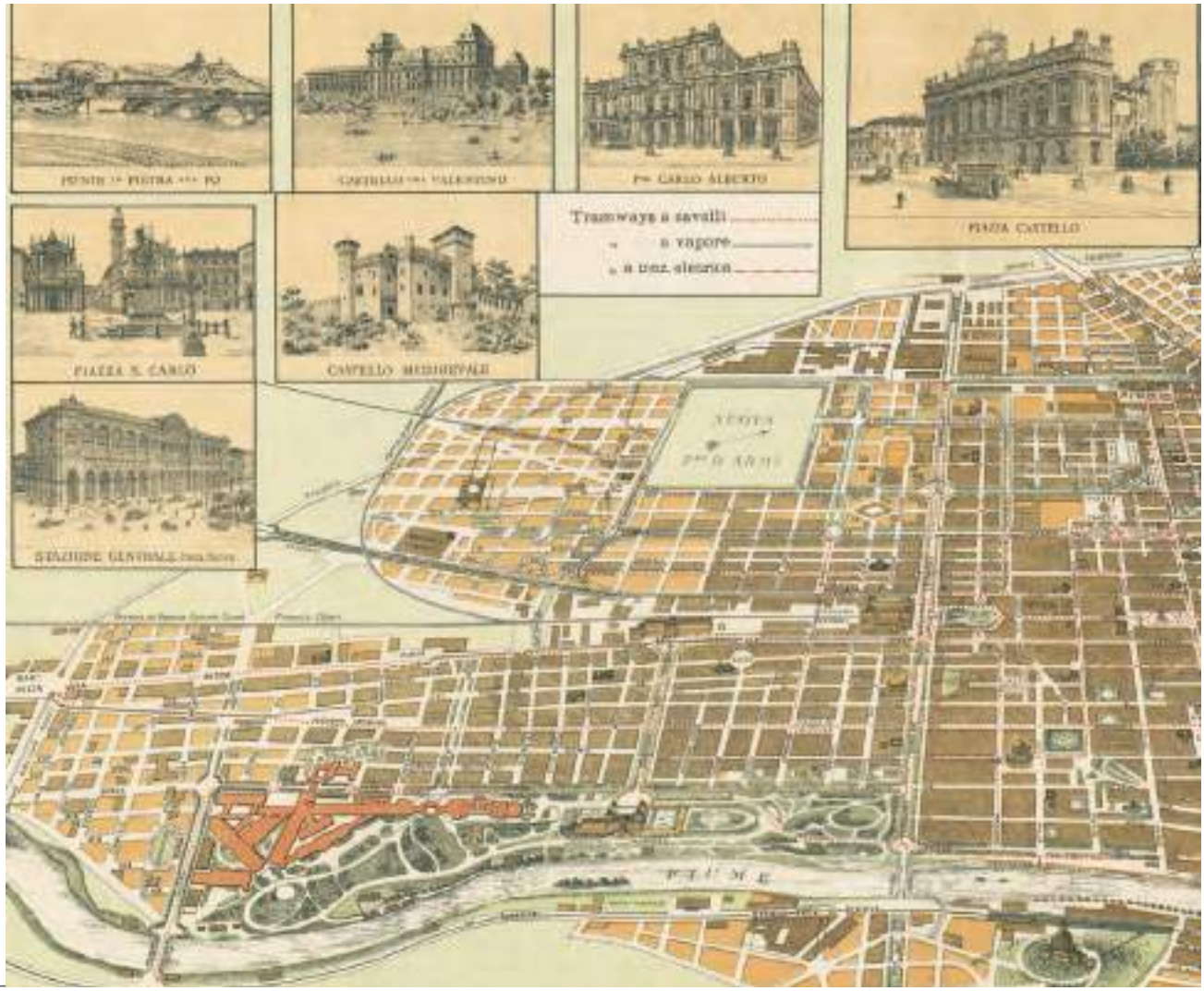
8a-b_*Pianta geometrica della città di Torino* (1886), con l'indicazione della griglia dei singoli fogli di mappa; evidenziato il b17 (ASCT, *TD*, 64.5.21). Foglio b17 della *Pianta* raffigurante il settore attorno a corso Raffaello, 1890-1893 (ASCT, *TD*, 54.1.22_A).



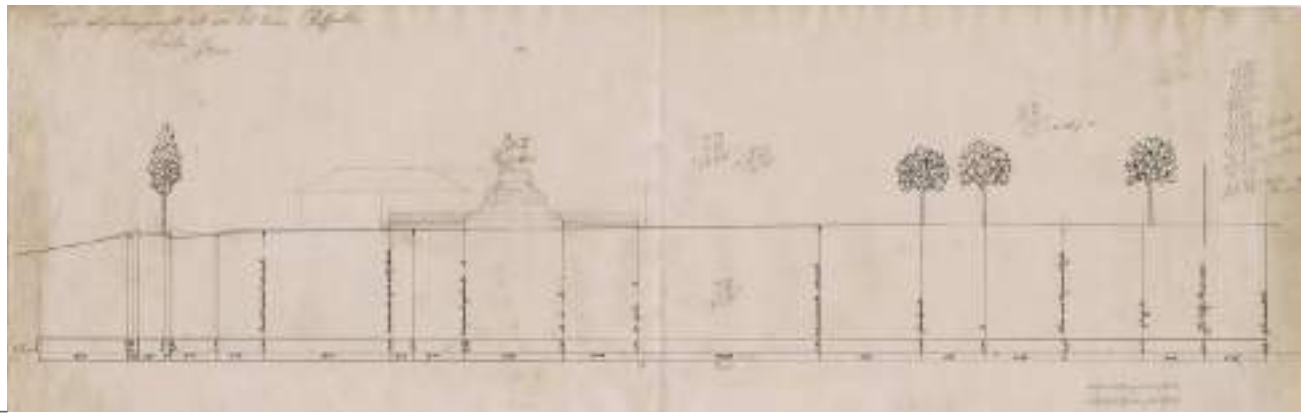
_8a



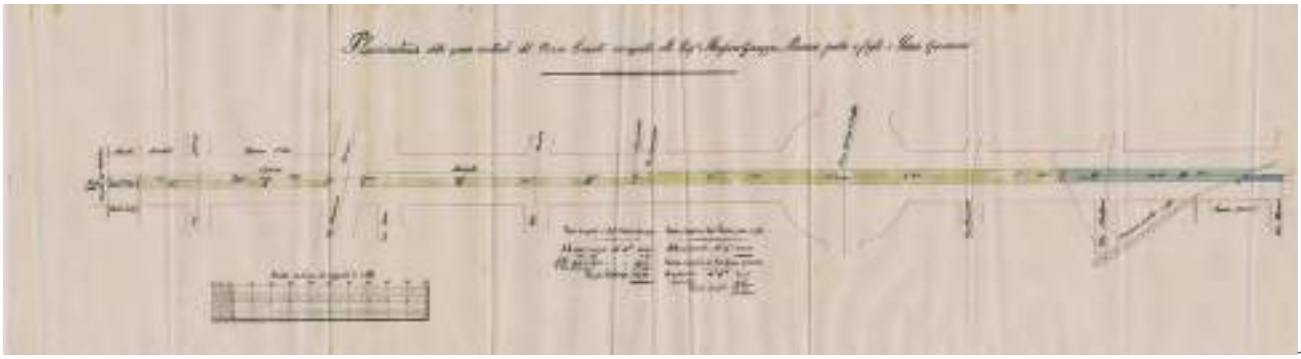
_8b


PIAZZA CASTELLO
PIAZZA S. CARLO
CASTELLO MEDIOEVALE
Tramways a cavalli
a vapore
a trazione elettrica
STAZIONE CENTRALE

9_



10_



__11

9_Stralcio della nuova pianta di Torino con l'indicazione delle linee tranviarie e dei piani dell'Esposizione organizzata al parco del Valentino nel 1898 (ASCT, *Collezione Simeom*, D 127).

10_Progetto di ampliamento di corso Raffaello verso il parco del Valentino in corrispondenza del monumento a Amedeo di Savoia (ASCT, *TD*, 13.3.77).

11_*Planimetria della zona centrale del Corso Dante occupata alli Sig.ri Mussino Giuseppe, Peracca padre e figli e Losa Giovanni*, 1884 (ASCT, *ALP*, 13.3.77).

12_Fotografia dello stabilimento FIAT presso corso Dante nel 1912 (Archivio storico FIAT, ITCSFALBT08600801).



__12

La diversità colta dallo scrittore tra il tessuto edilizio centrale interno ai viali di circonvallazione del periodo francese e le periferie per lo più popolate da operai, sintetizza efficacemente la diversitàc di una città cresciuta per parti[49], la cui dinamica insediativa è ancora ben leggibile dalle cicatrici[50] impresse «nella morfologia della città e nel paesaggio urbano»[51].

Con il passaggio al Novecento, l'area meridionale conferma e amplifica la relazione con la nascente industria automobilistica, grazie anche all'insediamento della prima fabbrica FIAT (1907) proprio in affaccio su corso Dante [Fig. 12]. Gli assi alberati pianificati per il passaggio borghese, diventano scenografia di un inedito paesaggio industriale.

49. Annalisa Dameri, *Torino: costruire la città per parti*, in *La Cultura della Città*, Politecnico di Torino, Torino 2018.

50. Annalisa Dameri, *Le cicatrici nel derma della città*, in Paolo Mellano, *Lezioni sudamericane. Charlas en Latino-America*, Edizioni Aión, Firenze 2024, pp. 65–85.

51. Vera Comoli, *Trasformazioni del paesaggio urbano*, in Giuseppe Bracco, Vera Comoli (a cura di), *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940)*, I, ASCT, Torino 2004, p. 49.


Stazione Merci
Piazza d'Armi
Fiume

VIALI ALBERATI E CIMITERO MONUMENTALE A TORINO, UN DIALOGO TRA ASSI RETTORI ED ESIGENZE FUNERARIE

Tree-Lined Avenues and Monumental Cemetery in Turin: a Dialogue between Urban Planning and Funeral Exigencies

DOI: 10.17401/su.17.gb08

Giosuè Bronzino
Politecnico di Torino, DIST
giosue.bronzino@polito.it

Parole Chiave
Corso Regio Parco, camposanto, pianificazione, storia della città, ponti
Regio Parco Avenue, Cimitery, Planning, Urban History, Bridges

Abstract
La presenza di un viale di collegamento tra la città e l'area ove oggi sorge il Cimitero Monumentale di Torino è segnalata già a partire dalla fine del XVIII secolo come connessione con la residenza extraurbana del Viboccone, poi Regio Parco, e quindi trasformata in Manifattura Tabacchi, ma è il *Plan Général* del 1809, steso dalla commissione incaricata dal Consiglio degli Edili, che ne attesta con chiarezza l'andamento rettilineo quale assialità in uscita dal nucleo più antico della città, in direzione nord-est, e come tragitto verso l'Abbadia di Stura. In adiacenza, si deliberava nel 1827 l'edificazione del nuovo camposanto, il cui progetto di Gaetano Lombardi prendeva avvio nel 1828 con l'acquisto dei lotti e l'edificazione del primo nucleo, inaugurato l'anno seguente, nonostante le difficoltà connesse al corso della Dora Riparia. L'asse di collegamento, il cui impianto alberato è segnalato in tutte le cartografie successive, costeggia il camposanto, ma occorre attendere l'ampliamento e la pianificazione urbanistica della città in quest'area per il compimento di un viale, anch'esso alberato, in asse all'ingresso principale del cimitero, vera via funeraria.

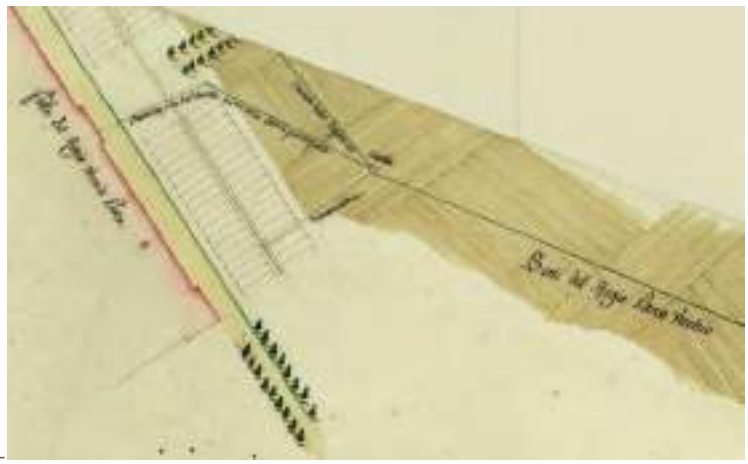
The presence of a road connecting the city and the area where Turin's Monumental Cemetery now stands was noted as early as the late 18th century, as a connection with the Viboccone residence, then Regio Parco, later transformed into the Manifattura Tabacchi. However, it was the 1809 Plan Général, drawn up by the commission appointed by the Consiglio degli Edili, that clearly attested its rectilinear course, leading from the oldest settlement in a northeasterly direction, toward the Abbadia di Stura. Adjacent to the site, a resolution was passed in 1827 to build a new cemetery. Gaetano Lombardi's project began in 1828 with the purchase of the lots and the construction of the first section, which was inaugurated the following year, despite the difficulties associated with the course of the Dora Riparia River. The connecting road, whose tree-lined layout is indicated on all subsequent maps, runs alongside the cemetery, but it was not until the expansion and urban planning of the city in this area that a tree-lined avenue was built, aligned with the main entrance to the cemetery, a funeral road.

L'espressione 'viale del tramonto', assai consueta nel parlare comune, trova frequente applicazione nell'indicare oggi un passaggio verso il trapasso, laddove il tramonto (dalla stessa radice del termine latino *occidère*, da cui occidente) fin dall'antichità richiamava per fatti astronomici – prima ancora che culturali – l'ultimo passaggio della vita: l'accostamento alla parola 'viale' pare invece più moderna[1], ma in ogni caso restituisce alla mente, anche dei nostri contemporanei, una immagine retorica assai eloquente. Applicando letteralmente tale formula alla storia della città di Torino, la presenza di 'viali del tramonto' o meglio di viali alberati progettati, destinati o riadattati al raggiungimento di luoghi di sepoltura non pare trovare applicazione in *Ancien Régime* se si guarda strettamente alla città e al suo immediato intorno: i principali luoghi di sepoltura fuori dalle mura, ossia il cimitero di San Lazzaro detto anche «della rocca», così come il cimitero di San Pietro in Vincoli si collocavano troppo a ridosso dell'articolato sistema di fortificazione alla moderna della città, e dunque ricadevano entro le prescrizioni che impedivano il piantamento di alberate che avrebbero ostruito la visuale e dunque il campo di tiro delle bocche da fuoco, motivo per cui la stessa celebre pianta del Galletti[2] restituisce un lungo viale sinuoso privo di qualsiasi forma di alberata. Con lo smantellamento della cinta bastionata, e dunque al cessare delle condizioni anzidette, si sarebbe potuto piantumare il percorso che raggiungeva il complesso di San Pietro in Vincoli, ma a tale data il Borgo Dora presentava già un insieme strutturato di costruzioni che impedivano la realizzazione di un viale, come attesta tra l'altro la celebre *Carta Topografica della Caccia*[3]. In pieno periodo imperiale, il *Plan Général d'Embellissement* approvato nel 1809, segnala con chiarezza l'identificazione di un lungo viale rettilineo in uscita dalla città in direzione nord-est. L'edificazione di un nuovo cimitero, stabilito nel 1827 dal Collegio dei Decurioni della città, oltre il corso della Dora, si prestava invece alla realizzazione di questo modello di strada alberata, già ampiamente applicato a Torino nei viali di

1. A consacrare definitivamente questo termine è il film *Viale del tramonto* (nella forma originale *Sunset Boulevard*), film *noir* del 1950 diretto da Billy Wilder e prodotto da *Paramount Picture*, che non richiama il concetto qui espresso, ma fa riferimento all'arteria stradale di Los Angeles.

2. Ignazio Amedeo Galletti, *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione*, 1790. ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.2.13.

3. Ignoto Topografo Piemontese, *Carta Topografica della Caccia*, s.d. [1761-66]. ASTO, Corte, *Carte Topografiche e disegni*, *Carte topografiche segrete*, Torino 15 A VI Rosso.



1_

1_Stralcio del viale alberato in asse al *Regio Vecchio Parco* (da Giovanni Battista Ferroggio, *Tipo dell'andamento dell'acquadotto*, cit.).

circonvallazione che sin dai primissimi anni del secolo andavano a sostituirsi al perimetro delle bastionate in fase de demolizione. Il modello preminente cui si guardava con ammirazione in questi anni di piena Restaurazione restava, a livello internazionale, Parigi con il suo già consolidato cimitero di *Père-Lachaise* e le grandi *Avenue* che lo raggiungono diagonalmente ancor oggi. A livello nazionale, il caso torinese precede cronologicamente i celebri cimiteri monumentali di Milano, aperto nel 1837, e di Genova (quello di Staglieno, del 1851).

Già *La carta della montagna di Torino*[4], come la si definisce comunemente in italiano, risalente allo scorcio del Seicento, illustra l'asse rettore di collegamento tra la cinta bastionata della città e il complesso del Regio Parco, area nella quale sarebbe poi sorto il cimitero, nel suo andamento rettilineo, parzialmente ma non globalmente affiancato da filari arborei, mentre la *Carta Corografica* di Lorenzo Amedeo Grossi[5] specifica invece più chiaramente la doppia fila di alberate al 1790.

È ancora un *Tipo dell'andamento dell'acquadotto conducente una Fontana dalla Bassa di Stura sino alla Fabbriche del Regio Vechio* del 1773, di Giovanni Battista Ferroggio[6], che ribadisce la presenza di un sistema di doppia alberatura su entrambi i lati del tragitto [Fig. 1].

Questo stradone (al 1801 detto anche *Strada del Parco Nazionale*) si articola

4. La Marchia, *CARTE DE LA MONTAGNE DE TURIN AVEC L'ÉTENDUE DE LA PLEINE*, 1694-1703. ASTO, Corte, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e per B*, Torino, Torino 14, m.1.

5. Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi, *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino, luoghi e parti confinanti coll'annotazione precisa di tutti gli edifici civili, e rustici, loro denominazione*, [...], 1790. ASCT, *Collezione Simeom*, SIMD1800.

6. Giovanni Battista Ferroggio, *Tipo dell'andamento dell'acquadotto conducente una Fontana dalla Bassa di Stura sino alla Fabbriche del Regio Vechio Parco*, 1773. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 87, f. 1.

ancor oggi a partire dall'attraversamento della Dora su due spezzate[7], la prima perfettamente rettilinea fino alla Cascina Verdina e da qui, con un piego verso nord, un secondo segmento che si allontana dalla Cascina Airale, a pochi metri dal corso della Dora, che punta sull'ingresso principale della Manifattura. La rettilineità del percorso (per quanto spezzato su due segmenti) viene in pieno Settecento affiancata da un cavo idrico di grande rilievo, ossia il *canale del Regio Parco* che attinge le sue acque direttamente dal corso della Dora Riparia mediante opere idrauliche (specificatamente un ponte-canale illustrato da Giuseppe Formento al 1823)[8], che nel corso dell'Ottocento sono ripetutamente aggiornate, come dimostra il *Tipo* di Giovanni Cantù, che mette in luce i fini prettamente proto-industriali dell'opera idraulica[9].

Dismesso il Regio Parco, e tramutato in sistema produttivo, le acque di questo canale muovevano i cinematismi dell'intera manifattura (come illustra ancora negli anni Trenta dell'Ottocento una pianta di Francesco Barabino[10] [Fig. 2], che parallelamente ben ri-segnala le alberate del corso Regio Parco), mentre sul suo tragitto esso era intercettato da corpi idrici minori che irrigavano i campi latistanti e muovevano le ruote idrauliche di mulini e piste, così come dimostrano numerosi documenti iconografici relativi a «edifizi idraulici» d'inizio secolo[11] [Fig. 3].

Tornando al corso Regio Parco, al 1824 Benedetto Brunati (nei suoi progetti idraulici per la sistemazione dei corpi idrici che attingono in quest'area le acque dalla Dora dal lato della città)[12] lo annota quale «Allea di circonvallazione che dalla Porta Palazzo tende a quella di Po'» e segnala con precisione la presenza di un rondò subito precedente al ponte di legno (antesignano dell'attuale Rondò

---

7. Giuseppe Boina, *Figura regolare della Cassina, e beni, detta l'Airale posta in questo Comune Regione del Parco*, 1801. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 88, f. 1.

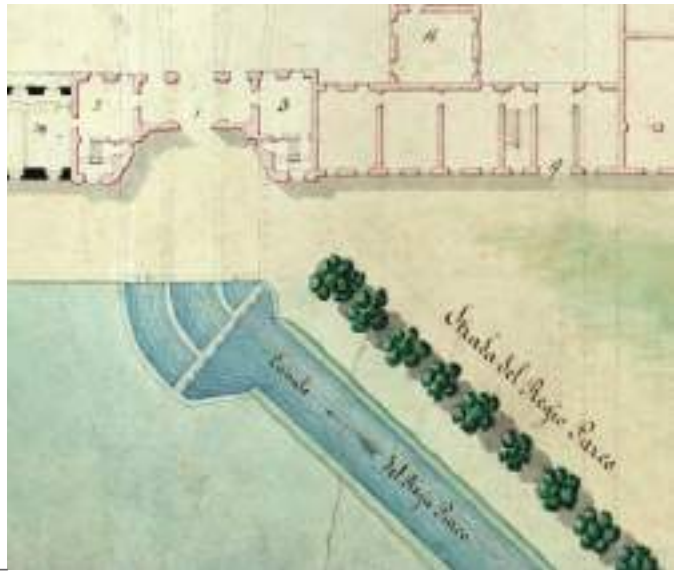
8. Giuseppe Formento, *Piano dimostrativo del corso del Canale superiore del R.° Parco al sito, ove ha luogo il bocchetto d'irrigazione dei prati del Sig.r Vacchetta*, 1823. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 90, f. 1.

9. Giovanni Cantù, *Carta Topografica Originale in misura di parte de' Terreni esistenti a Latere delle strade che dalla Città di Torino tendono alla Veneria Reale, à Settimo Torinese, ed al Regio Parco*, 1823. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e per B*, Torino, Torino 9, c. 1, f. 1.

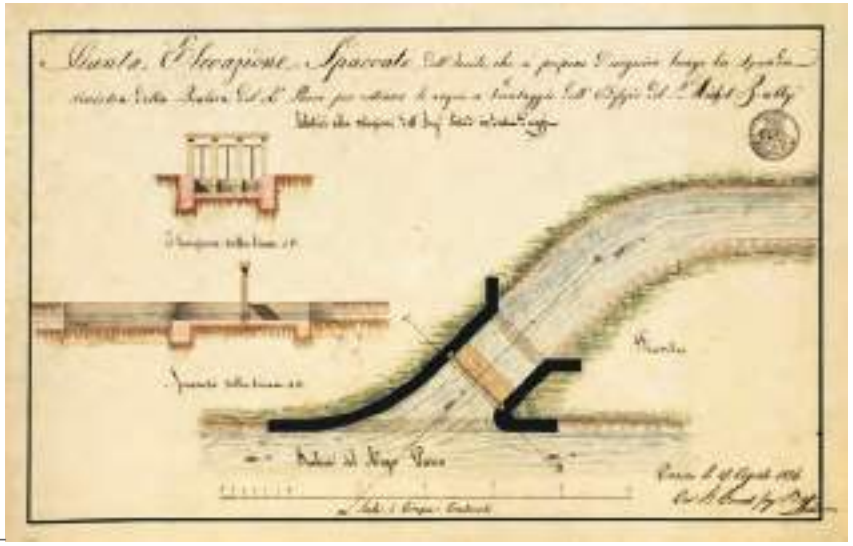
10. Carlo Francesco Barabino, *Pianta di tutti li edifici esistenti al Regio Parco*, 1832. ASTO, Riunite, Carte topografiche e disegni, Ufficio Generale delle finanze, Tipi Sezione II Ufficio Generale delle finanze, m. 386.

11. Benedetto Brunati, *Pianta, Elevazione, e Spaccato dell'Incile che si propone d'seguire lungo la sponda sinistra della Bealera del R.o Parco per estrarre le acque a vantaggio dell'edificio del S. Michele Rabbis*, 1824. ASTO, Riunite, Carte topografiche e disegni, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 91, f. 1.

12. Benedetto Brunati, *Piano Regolare del corso della Bealera del Regio Parco dall'uscita dei molini di Torino sino al ponte delle Benne*, 1824. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 91, f. 3.



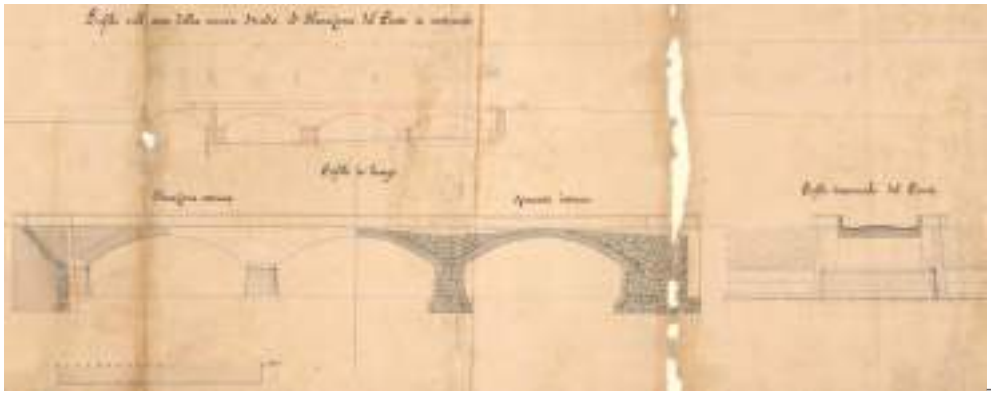
2_La parte terminale della *Strada del Regio Parco* con l'omonimo canale parallelo (da Carlo Francesco Barabino, *Pianta di tutti li edifici*, cit.).



3_L'opera di presa dalla *Bealera del Regio Parco* (da Benedetto Brunati, *Pianta, Elevazione, e Spaccato dell'Incile*, cit.).

Rivella). Anche qui è degna di nota la chiusa della bealera del Regio Parco che sbarra diagonalmente il corso delle acque. L'attraversamento del corso della Dora diviene per chi proviene dalla città l'unico modo per raggiungerlo: chiara è l'attenzione per questo superamento, che, realizzato in legno, verrà ricostruito in stesso materiale dopo la piena del 1711[13].

13. *Progetto di Ricostruzione del Ponte sul fiume Dora*. Riportato in Angia Sassi Perino, Giorgio Fa-



4_Progetto del nuovo ponte delle Benne (da Benedetto Brunati, *Profilo dell'asse della Strada tra il Corso S. Massimo e la Dora*, cit.).

Realizzato nuovamente in legno con sistemi quanto mai basilari, verrà nuovamente travolto da una piena e dunque ricostruito tra il 1837 e il 1840 in pietra[14] al prezzo di 60.000 lire [Fig. 4], spese sostenute «per eseguire il già altre volte progettato ponte sulla Dora detto delle Benne per cui si ha accesso al Camposanto e al Regio Parco», onde permettere un più agevole attraversamento, particolarmente ai convogli funebri che quotidianamente si recavano all'unico camposanto effettivamente funzionante. Il «ponte delle Benne» diverrà per antonomasia e nell'immaginario dei Torinesi, un simbolo del trapasso.
L'arrivo al camposanto per mezzo di un percorso alberato, oltre ad accrescere il valore cerimoniale dell'ultimo transito, garantisce ai cortei il minimo ristoro di un tragitto all'ombra, che sulla notevole lunghezza che intercorre dal centro cittadino al cimitero (tre chilometri da piazza San Carlo), costituisce un valido conforto nel periodo estivo. La scelta di alberi ad alto fusto caducifoglie (in questo caso platani) consente al contempo in inverno di beneficiare dell'irraggiamento solare sul percorso stradale[15]. Il raggiungimento del luogo di sepoltura avviene però su un percorso che, come si diceva, affianca, ma non interseca la facciata del camposanto: l'edificazione di tutto l'impianto planimetrico del cimitero, centrato su un asse di simmetria nord-sud (come illustra ampiamente il Catasto Rabbini)[16], esaltato dal fronte del Talucchi [Fig. 5], rimarca la presenza di un accesso

---

raggiana, *I trentasei ponti di Torino,* Edizioni del Capricorno, Torino 1995, p. 35.

14. Benedetto Brunati, *Profilo dell'asse della Strada tra il Corso S. Massimo e la Dora. Pianta Elevazione, e Spaccati del nuovo ponte a costruirsi per la strada tendente al Regio Parco*, 1833. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Ufficio Generale delle finanze, Tipi Sezione II Ufficio Generale delle finanze, Torino, strade, m. 242, f. 1.

15. Corpo Reale dello Stato Maggiore dell'Esercito Sardo, *Gran carta degli Stati Sardi in terraferma divisa in fogli 91 alla scala 1:50000*, 1852. ASTO, Corte, *Carte topografiche segrete*, B5-bis nero.

16. Antonio Rabbini, *Foglio XVIII mappa originale del Comune di Torino*, 1858. ASTO, Riunite, *Ca-*



5_Ingresso principale del Cimitero Monumentale ai primi del Novecento, con le cancellate oggi rimosse. Collezione privata.

monumentale traslato rispetto al corso Regio Parco, che prospetta dunque a questa data su aree a coltivo.

Nel frattempo, la statuizione della prima cinta daziaria[17] trova agevole sede sul limite meridionale del «Camposanto generale», fattore che agevola la formazione di una viabilità perpendicolare al corso alberato del Regio Parco, parallelo alla cinta, dal quale troverà poi origine l'odierno corso Novara. Da qui la nascita della cosiddetta «Barriera del Campo Santo», ossia il casello della cinta daziaria collocato proprio all'intersezione tra il corso di Circonvallazione (poi corso Novara) e il corso Regio Parco[18] [Fig. 7]. Tale barriera fiscale e fisica non impedisce alla pianificazione urbanistica di ideare e progettare, nonostante la presenza del limite della cinta daziaria, i prodromi di un grande corso da collocarsi in asse all'ingresso principale del camposanto, conducendo in tal senso il processo di ampliamento della città al di là del corso della Dora. Tale evidenza appare infatti già dalla *Carta Topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli*[19] risalente agli anni 1879-1898, ove si legge chiaramente la pianificazione di un viale alberato parallelo al corso Regio Parco. L'intento di porre in opera un asse viario in fregio all'ingresso monumentale, capace di esaltare le geometrie di facciata e la pianta delle ampliazioni matura

tasti, Catasto Rabbini, Circondario di Torino, Mappe, Torino, Foglio XVIII.

17. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta regolare della Città di Torino suoi borghi ed adiacenze, Progetto della cinta daziaria*, 1853. ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.25.

18. Comune di Torino, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

19. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Carta Topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli*, 1879-1898. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1



6_Stralcio del Piano del 1906 ove si leggono le molteplici proposte di attraversamenti della Dora e i due paralleli viali alberati ossia corso Regio Parco e via Catania (da Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino*, cit.).

compiutamente con l'abbattimento della prima cinta daziaria che con la sua lunga cortina spezzava la visibilità frontale dell'accesso. L'arrivo al cimitero per mezzo di questo nuovo tragitto acuisce la cerimonialità dell'ultimo transito e accresce anche la monumentalità dell'impaginato complessivo del lato sud del cimitero, come esalta il Piano Regolatore del 1906[20] [Fig. 6], attentissimo alla segnalazione delle alberate e in generale del verde della città in espansione.

La piena realizzazione di un percorso rettilineo proveniente dalla città è però rappresentata dall'attraversamento della Dora, che continua ad attestarsi unicamente e ancora sul ponte delle Benne ossia del corso Regio Parco. Curiosamente, la variante al Piano Regolatore del 1915[21] attesta l'intento di completare il proposito con la realizzazione di nuovi ponti sul fiume, della cui realizzazione però ad oggi non si ha alcuna traccia, né documentaria, né materiale. L'approvazione del progetto di Piano Regolatore del 1912-15, predisposto dagli ingegneri Quaglia e Marescotti, costituisce un momento significativo per la presa di coscienza della rilevanza storico-artistica della città e mentre costituisce una preliminare forma di tutela del territorio, ridefinendo il sistema insediativo e l'assetto stradale storico, al fine di valorizzare alcune viste panoramiche (di fatto fondali per i nuovi tracciati viari), esalta il valore delle alberate e dei sistemi del verde: è qui infatti evidente, come in altre parti della città, una attenzione che non solo costituisce da antiporta all'arrivo al cimitero, ma anche da anticamera:

20. Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*, 1906, Roma, 5 aprile 1908. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1899-1911, n.14, all. 3.



7_La chiara segnalazione al 1911 dell'alberata di corso Regio Parco e della parallela Bealera (da Comune di Torino, *Piano Topografico*, cit.).

7_

si stabilisce infatti, con una lungimiranza che vedrà solo molti anni dopo la nascita e l'applicazione delle fasce di rispetto cimiteriali, di arrestare l'espansione urbana troppo prima del corso Novara, lasciando dunque lo spazio per una notevole area a parco sul fronte. Ancora la seconda variante al Piano del 1926[22], e poi la variante del 1935 riportano singolarmente con cromie e tratteggi non comuni agli altri ponti, il proposito del prolungamento dell'attuale via Catania, ossia del percorso alberato in asse con l'ingresso del cimitero, mentre rimarca l'oramai consolidata rete di corsi alberati costituiti oltre ai due già menzionati, dalle attuali traverse via Buscalioni e corso Verona. Purtuttavia, la *Pianta di Torino* del 1930[23], rimarca che tale proposito era pienamente rimasto tra i progetti della pianificazione e non aveva trovato alcun effettivo riscontro pratico. L'intento di collegare la via Catania con il corrispettivo prolungamento oltre Dora è leggibile però nell'attuale via Ricotti, che al di là del fiume si configura come prosieguo della parte dell'arteria verso la città. Non si attestano successivi propositi di realizzare quanto la pianificazione dei primi del Novecento proponeva: l'infrastruttura parrebbe infatti superflua considerando la presenza del ponte Rossini (prolungamento della medesima via) a poco più di cinquanta metri di distanza. Accomunano ancora ai primi del Novecento i due viali di raggiungimento al cimitero i sistemi tranviari[24], che lungamente hanno utilizzato questi

22. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino al marzo 1926*, 1926. ASCT, *Tipi e disegni*, 64-8.

23. *Pianta di Torino*, 1930 circa. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.4.01.

24. *Pianta topografica della città di Torino, con l'indicazione delle linee tranviarie*, 1928. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.35.02. *Rete tranviaria della Azienda Tranvie Municipali Torino*, 1920 circa. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.2.01.





8 | 9

8. Ripresa aerea del 1976 che illustra il nuovo piantamento entro il corso Regio Parco e la presenza consolidata delle alberate di via Catania (da *Torino volo alto, territorio comunale*, cit.).

9. Il viale di via Catania nella risistemazione ciclo-pedonale, in una ripresa invernale al 2020.

due assi per collegare al città dei morti con la città dei vivi (come si usava dire un tempo) e che in entrambi i casi oggi si trovano soppresse.
In ogni caso la via Catania ricalca il parallelo corso Regio Parco, con medesima alberatura su entrambi i lati del viale (fatto salvo il primo isolato verso lungodora Firenze) e accentua l'accesso al cimitero con il divergere delle file delle piantumate quasi a realizzare un avvio di esedra subito dopo la via Buscalioni, realizzando un intreccio di filari reso ancor più complesso dalle alberature di corso Novara. Le foto aeree scattate nel 1945[25], rivelano purtuttavia che durante il Secondo Conflitto Mondiale l'intera lunghezza del corso Regio Parco viene mutilata dei suoi lunghi filari, mentre si salva l'alberata di via Catania. Le successive riprese fotografiche aeree[26] testimoniano il ri-piantamento solo a partire dal 1969, ma ancora al 1976 i filari risultano di modesta dimensione [Fig. 8].
Resta in ogni caso comune il linguaggio compositivo di entrambi i viali alberati, che con la dismissione delle linee tranviarie, hanno lasciato spazio a una larga fascia spartitraffico compresa tra i corsi alberati delle piantate, oggi per ambedue i casi considerata uno strumento di riqualificazione a scala urbana, costituendo un nuovo collegamento per la ciclo-pedonale dell'area [Fig. 9], oltre che il luogo privilegiato entro al quale percepire le linee prospettiche di un percorso che punta al luogo del riposo.

25. Volo IGM (1945). Geoportale Piemonte, fototeca.
26. Torino volo alto, territorio comunale (1976). Geoportale Piemonte, fototeca.



INTEGRAZIONE DELLA LACUNA E «VALORE DI COLLETTIVITÀ» TRA TEORIA E PRASSI NELLA CONSERVAZIONE DELLE ALBERATE STORICHE

Gap Integration and «Collective Value» between Theory and Practice in the Conservation of Historic Tree-Lined Avenues

DOI: 10.17401/su.17.mf09

Marco Ferrari
Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design
marco_ferrari@polito.it

Parole chiave
Alberate storiche, tecniche colturali, conservazione, rinnovamento
Historic Tree-Lined Avenues, Cultivation Techniques, Conservation, Renewal

Abstract
Il contributo intende offrire una riflessione concreta sulla conservazione delle alberate storiche in contesti urbani, nella loro duplice dimensione di organismo vivente e mutevole e di immagine composta e artificiale. Tra teorie e prassi, la trattazione pone a raffronto casi internazionali e letteratura di taglio interdisciplinare: dalla disamina delle tecniche agronomiche e colturali impiegate nel corso dei secoli per la gestione delle alberate in contesti urbani alle odierne problematiche di conservazione. Il contributo si concentra in particolare intorno a due distinti approcci, tra integrazione puntuale della lacuna e riconoscimento del «valore di collettività» alla base di un rinnovo complessivo, valutandone benefici e aspetti di svantaggio. Trattandosi di consociazioni coetaneiformi e artificiali, la conoscenza delle alberate e una loro manutenzione consapevole costituiscono fattori imprescindibili per imparare a gestirne il portato e a pianificarne il futuro.

This contribution aims to offer a concrete reflection on the conservation of historic tree-lined avenues in urban contexts, in their dual dimension as living, changing organisms and as

composed, artificial images. Between theory and practice, the discussion compares international cases and interdisciplinary literature: from an examination of the agronomic and cultivation techniques used over the centuries for the management of trees in urban contexts to today's conservation issues. In particular, the contribution focuses on two distinct approaches, between the integration of gaps and the recognition of the «collective value» underlying a total renewal, weighing the pros and cons. As these are coetaneous and artificial associations, knowledge of tree-lined avenues and their maintenance are essential factors in learning how to manage their past and plan for their future.

La conoscenza del *modus operandi* in termini di progettazione e di tecniche agronomiche e colturali attraverso cui sono state realizzate e condotte nel tempo le alberate storiche – sia poste in accompagnamento di un viale della città che realizzate all'interno di un parco o giardino pubblico – costituisce il discrimine nella loro conservazione. L'adozione di sesti di impianto estremamente ridotti e parallelamente l'impiego monospecifico di specie arboree di prima e seconda grandezza quali tigli, platani, ippocastani, olmi e bagolari, capaci di arrivare a 30-40 metri di altezza e pari larghezza in condizioni ottimali, hanno comportato per secoli la necessità di provvedere ciclicamente a drastiche potature o a capitozzature. Da un carteggio del 1850 tra Marcellino Roda, capo dei Reali Giardini per l'Amministrazione della Real Casa, e Clemente Rovere, segretario delegato all'Ispezione dei Reali Giardini, comprendiamo la natura del periodico intervento:

> «Nei Giardini Reali dove esistono allee regolari come nel Real Giardino di Torino, di Moncalieri, Stupinigi e Vigna della Regina, queste debbono essere tagliate interamente una volta all'anno, cioè in primavera, dalla metà di febbraio alla metà di aprile»[1] […] «Tratterebbesi di dare un taglio generale per ridurre a livello tutti gli alberi d'alto fusto, diminuendone l'altezza allo scopo d'impedire che i rami superiori, i quali crescono quasi sempre verticalmente, s'innalzino di troppo a pregiudizio dei rami inferiori»[2]

Per secoli si è ritenuto che la capitozzatura aiutasse l'albero a recuperare energia alla ripresa vegetativa primaverile e che la fitta vegetazione emessa a seguito del drastico taglio fosse un sintomo di vigoria e buona salute. Le conoscenze della fisiologia vegetale e dell'architettura arborea maturate a partire dalla fine del Novecento e perfezionate dai più recenti studi di settore, specialmente nell'ambito dell'*Unité mixte de recherche botAnique et Modélisation de l'Architecture des*

---

1. Marcellino Roda, *Rapporto all'Ill.mo Intendente della Lista Civile sulle modificazioni da introdursi nei Reali Giardino, riguardo la coltivazione e conservazione dei boschetti ed allee esistenti nei Reali Giardini o dipendenti da questi*, 20 gennaio 1850. Torino, Archivio di Stato (da ora in poi ASTo), Casa di Sua Maestà, m. 6766.

2. Clemente Rovere, *Lettera all'Intendente Generale*, 23 marzo 1850. ASTo, Casa di Sua Maestà, m. 6766.

Plantes et des végétations (AMAP) di Montpellier, hanno messo in luce quanto, in realtà, tale risposta rappresenti uno spasmo della pianta, debilitata dal taglio, nel tentare di recuperare quanta più superficie capace di compiere fotosintesi utile al fabbisogno energetico. Lo stress indotto comporta irrimediabili indebolimenti al soggetto arboreo, mentre i tagli di ampia sezione possono costituire porte di accesso per l'inoculo di agenti patogeni e cariogeni, in grado di causare il degrado della lignina, ovvero la parte interna e strutturale dell'albero, che si svuota e diventa facile bersaglio all'azione dei venti, con rischio di ribaltamento e problemi di sicurezza. Al complesso quadro gestionale si aggiunge, specialmente in ambito urbano, l'asfissia radicale dovuta al compattamento del suolo o alla presenza di sottoservizi, micro-fughe di gas, pavimentazioni impermeabili, lavori stradali. Per tali motivi, sovente le disamine archivistiche inerenti a giardini, parchi pubblici o alberate urbane restituiscono consistenti sostituzioni periodiche di esemplari arborei: le tecniche colturali del tempo, l'imposizione di una forma obbligata e reiterata nel corso dei decenni comportava ammaloramenti e deperimenti da affrontare con una visione d'insieme sull'intera alberata. La diffusione della decennale attività di ricerca di Christophe Drenou, ingegnere forestale presso l'*Institut pour le Développement Forestier* (IDF) di Parigi, ha virtuosamente portato oggi a superare tale approccio, bandendo la capitozzatura e avvalorando la gestione equilibrata dell'architettura di ogni singolo esemplare arboreo nel rispetto delle caratteristiche proprie della specie a cui appartiene. Nella progettazione *ex novo* si predilige l'adozione di sesti di impianto idonei per la specie arborea scelta; le stesse specie sono selezionate in maniera più consapevole rispetto al contesto pedoclimatico in cui devono essere collocate; la gestione ordinaria dei filari arborei è sempre più condotta con tagli di ritorno in grado di riequilibrare ogni singola chioma nel rispetto di quelle limitrofe vicine, senza eccessi a scapito di ciascun soggetto e senza tagli di branche dimensionalmente consistenti[3].

Tuttavia, laddove si intervenga nella gestione di alberate storiche, subentrano aspetti di criticità la cui valutazione è imprescindibile per la loro conservazione. L'abbandono della capitozzatura su alberate vetuste, dopo decenni di reiterato taglio drastico, comporta una crescita di alte branche innestate su un castello sovente deteriorato da profonde carie determinate da drastiche potature. Il caso dei lunghi viali di tigli oggi conservati all'interno del complesso dell'ex «Istituto interprovinciale per infermi di mente Vittorio Emanuele III» a Grugliasco rappresenta un caso emblematico a riguardo. I filari di tigli, che strutturano e caratterizzano il connettivo della maglia razionale di viali dell'intero complesso fin

3. Per approfondimenti si veda Peter Klug, *La cura dell'albero in città*, Blu Edizioni, Torino 2007.





1 | 2

1-2_Grugliasco (TO), ex «Istituto interprovinciale per infermi di mente Vittorio Emanuele III», marzo 2024. Viale di tigli con particolare degli effetti della capitozzatura: tronchi cariati a partire dall'inserzione delle branche eliminate con tagli significativi e reiterati.

dalla sua realizzazione negli anni Venti del XX secolo, rappresentano un valore da preservare e reiterare nel tempo, in virtù della composizione originaria e del servizio ecosistemico offerto, a partire dai lunghi corridoi di ombra e microclima che definiscono. Tali esemplari sono circa trecentoventi e si stima possano risalire in parte agli anni Venti-Trenta e in parte agli anni Cinquanta-Sessanta del Novecento. Le loro alte chiome si sono sviluppate negli ultimi decenni, a seguito dell'interruzione della pratica, pur nociva, della capitozzatura[4]. Ne consegue che oggi i viali sono affiancati da centinaia di esemplari cavi, deperenti, deboli dal punto di vista meccanico e portanti ciascuno un notevole peso di branche e chiome innestate su castelli cariati e deboli, con conseguente rischio in caso di forte vento e pertanto un inderogabile e costante monitoraggio per garantire la messa in sicurezza e definire le strategie ottimali di intervento [Figg. 1-2].

Nell'evenienza di uno schianto causato da eventi atmosferici straordinari o da danni di natura antropica, o ancora in caso di un incontrovertibile abbattimento di un esemplare appartenente a un'alberata, l'approccio italiano si distingue dalla prassi d'oltralpe, rendendo interessante un confronto che illustri quanto il 'restauro' delle architetture vegetali non si discosti dai differenti indirizzi metodologici applicati al Patrimonio costruito, presentando, entrambi gli indirizzi, aspetti di acquisizione e di perdita. In Italia predomina un approccio basato sul singolo individuo, sul singolo tassello del mosaico: la comune prescrizione da parte dei regolamenti comunali del verde pubblico e privato e da parte degli enti preposti alla tutela è di base la compensazione, ovvero l'integrazione della lacuna con

4. Le informazioni derivano dalle indagini e dal percorso di conoscenza condotto dallo scrivente, incaricato nel 2024 dallo Studio D.A.R. di Torino per il progetto di fattibilità tecnica ed economica del restauro del parco dell'ex complesso ospedaliero.



3_Cherasco (CN), giugno 2006. Viale di platani con giovane esemplare disseccato per copertura di chioma data dagli esemplari limitrofi e vetusti.

3_

esemplare di medesima specie da ricollocare nel medesimo punto. Se l'intento di ripristinare l'immagine composta è chiaro e condivisibile da un punto di vista culturale e concettuale, l'intervento comporta tuttavia alcune implicazioni negative. Come ricorda Michael Rohde[5], si sviluppano innanzitutto consociazioni disetanee con esemplari non coevi; il giovane, anche se appartenente a una specie contraddistinta da celere accrescimento, non pareggerà mai gli esemplari limitrofi, che pure nel frattempo potrebbero giungere a fine ciclo o essere eliminati, incrementando la disparità; se in un certo senso si premia il principio di riconoscibilità dell'intervento integrativo, dall'altro si perde l'indispensabile regolarità che contraddistingue l'alberata, come ricorda Darcel: «*dans les plantations nouvelles et les renouvellements, on doit chercher* […] *une régularité indispensable*»[6]. Si rende inoltre difficoltosa – se non impossibile – la crescita dei giovani esemplari a causa della copertura di chioma data dalle permanenze limitrofe: i nuovi piantamenti messi a dimora in condizioni non idonee alla crescita sono quindi destinati al precoce deperimento [Fig. 3] o nel migliore dei casi a crescere malformati, storti, pendenti con conseguente appesantimento e problemi di stabilità. Ad aggravare la scelta compensativa concorrono eventuali patologie dell'albero abbattuto, che possono rappresentare un pericolo per il giovane esemplare qualora non si prendano provvedimenti e cure agronomiche sul terreno infetto. Infine, a causa del cambiamento climatico e della proliferazione di agenti biotici agevolati dalle mu-

5. Michael Rohde, *La cura dei giardini storici: teoria e prassi*, ed. italiana a cura di Massimo de Vico Fallani, Olschki, Firenze 2012, p. 546.

6. Jean Darcel, *Instruction sur la marche des services des Promenades et l'Éclairage*, s.d. (da Chiara Santini, *Adolphe Alphand et la construction du paysage de Paris*, Hermann, Paris 2021, p. 101).



4_Genova Nervi, il viale delle palme (*Phoenix canariensis*) in una cartolina postale risalente al primo quarto del XX secolo, oggi ridotto a pochi esemplari per effetto del punteruolo rosso (*Rhynchophorus ferrugineus*).

tate condizioni ambientali, è sempre più difficoltoso reiterare alcune specie, ormai fuori contesto, il cui impiego non garantirebbe futuro, come nel caso dei filari di *Phoenix canariensis* lungo la riviera ligure, falcidiate dal *Rhynchophorus ferrugineus*, il punteruolo rosso della palma[7] [Fig. 4].

Sebbene anche alcuni virtuosi regolamenti comunali, come nel caso di Torino, contemplino le ragioni per rinnovamenti complessivi di alberate urbane[8], la scelta di attuare il rinnovo per singoli esemplari, colmando puntuali lacune, si è nel tempo configurata quale norma gestionale, riducendosi a un percorso semplice che minimizza i costi nel breve periodo e soprattutto non crea conflitti sociali nell'opinione pubblica. Eppure, l'intervento puntuale determina problematiche sia di ordine estetico – il passaggio a una struttura disetanea penalizza infatti l'uniformità della composizione – sia tecnico-colturale. Se si volge lo sguardo oltralpe, risulta

7. Santi Longo, Pio Federico Roversi, *Il punteruolo rosso delle palme: nuove acquisizioni e possibilità di controllo demografico*, in «Atti Accademia nazionale italiana di entomologia», LXI, 2013, pp. 187-188.

8. *Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino*, 2006 e s.m.i., art. 45 comma 5: «le alberate sono consociazioni coetaneiformi e quindi artificiali ed in quanto tali destinate o al progressivo diradamento o al passaggio ad una struttura disetanea comunque artificiale che ne penalizza i parametri estetico-paesaggistici; […] la scarsità dello spazio disponibile determina una ridotta possibilità di sostituzione degli esemplari abbattuti, visto che soggetti giovani isolati in mezzo ai vecchi esemplari crescono in maniera stentata e non sono in grado di ripristinare l'omogeneità del filare e le relative caratteristiche fitosanitarie ed ambientali».



5_Hannover, *Herrenhäuser Allee* in una cartolina postale risalente al primo quarto del XX secolo, interamente ripiantata nel 1998.

evidente un differente approccio, volto a premiare il valore di collettività, sostenuto a Versailles da Pierre-André Lablaude, *architecte en chef* dal 1990 al 2012, nel restauro di boschetti e allee a seguito della devastante tempesta del dicembre 1999[9]. Lablaude sostiene paradossalmente l'effetto positivo della tempesta, che ha permesso di avviare la rigenerazione di una consistente percentuale della componente arborea del parco, ormai senescente, come già accadeva ogni secolo dalla sua creazione[10]. Ai 18.500 alberi mietuti dalla tempesta si aggiungono altri 30.000 abbattimenti, compensati dalla messa a dimora di oltre 50.000 esemplari di specie scelte in base alle nuove condizioni ambientali. Lablaude non riconosce un carattere individuale al singolo elemento arboreo, bensì sostiene il valore di collettività delle composizioni: gruppi, boschetti, alberate[11]. Un approccio simile era stato adottato nel 1998 nel complessivo rinnovamento della lunga *Herrenhäuser Allee* ad Hannover[12], intervento che aveva dato lettura dell'alberata come un corpo unico [Fig. 5]. La scelta di specie o varietà resilienti rispetto ai mutati scenari ambientali – pur

9. Per approfondimenti, si veda Marco Ferrari, *Dopo la tempesta. Resilienza al cambiamento climatico nell'arte e nel restauro dei giardini storici*, Il Mulino, Bologna 2025.

10. Jean Feray, *Les parcs des monuments historiques. La régénération des plantations*, in «Les Cahiers de la Section Française de l'ICOMOS», vol. 8, 1988, pp. 4-11.

11. Pierre-André Lablaude, *Tempête dans un jardin français*, in, *Le Nôtre, un inconnu illustre?*, Éditions du patrimoine, Paris 2003, pp. 186-198, in particolare p. 194. Si veda anche Idem, *La replantation générale du parc*, in «Monumental», II semestre 2005, pp. 66-71.

12. Helmut Knocke, *Herrenhäuser Allee*, in Klaus Mlynek *et alii.* (a cura di), *City Lexicon of Hanover. Dalle sue origini ai giorni nostri*, Schlütersche, Hannover 2009, p. 288.

nel rispetto del genere o della famiglia storicamente documentata –, l'adozione di idonei sesti d'impianto che consentano un corretto sviluppo della singola architettura arborea senza ricorrere a drastiche capitozzature e le conseguenti ottimali condizioni igienico-sanitarie dei filari dimostrano, a distanza di cinque lustri, l'efficacia dell'approccio d'oltralpe nel garantire la reiterazione dell'immagine delle alberate, pur tuttavia a scapito dell'ingente perdita di esemplari arborei.

Nel contesto torinese, un recente caso di intervento sulle alberate poste all'interno del giardino del Palazzo Reale è stato occasione di riflessione in merito ad alternativi approcci metodologici.

Davide Bertolotti, nella sua *Descrizione di Torino* del 1840, sottolinea che di tutto il giardino del Palazzo Reale «ciò che in esso havvi di più delizioso è il gran viale accanto alle Segreterie. Gli altissimi e annosi suoi tigli vi mantengono l'ombra e la frescura nelle ore più calde del giorno»[13]. Lo scrittore torinese, al contrario, spende poche parole per la fortunata impronta lenotriana secentesca e per i recenti interventi palagiani nelle «parti testé racconciate alla moderna»[14]. L'elemento vincente della composizione, concepita da Le Nôtre, realizzata dal De Marne tra il 1697 e il 1702[15] e giunta a noi ancora leggibile nonostante mutamenti nel lessico del giardino, per Bertolotti risiede dunque nella griglia che struttura i differenti comparti del giardino. Il grande «viale a doppia fila detto dei tigli»[16] correva con i suoi centotrentasei esemplari censiti nel 1876 per ben 350 m a nord di segreterie e scuderie; insieme a una lunga carpinata, ricopriva un ruolo funzionale di collegamento e al contempo di diaframma tra i luoghi di *loisir* aperti alla pubblica fruizione e gli edifici di comando. Analogamente, la grande allea diagonale del giardino di levante, ombreggiata da filari di olmi, raccordava i comparti settentrionali con il parterre *à patte d'oie* del bastione di San Maurizio, imperniato sul fulcro del bacino centrale agli spicchi dei *bosquets découvertes* codificati dalla trattatistica settecentesca[17]. I viali alberati impostati da Le Nôtre e De Marne e reiterati nei secoli consentivano di ottenere grandi fughe prospettiche care alla tradizione francese, ovviando brillantemente all'ir-

---

13. Davide Bertolotti, *Descrizione di Torino*, per cura di Giuseppe Pomba, tipografia Alessandro Fontana, Torino 1840, p. 131.

14. Ibidem, p. 122. Per gli interventi palagiani si rimanda a Michela Benente, *1814-1849. In Restaurazione: dalle manutenzioni agli esperimenti paesaggistici di Pelagio Pelagi per Carlo Alberto*, in Paolo Cornaglia (a cura di), *Il giardino del Palazzo Reale di Torino (1563-1915)*, Olschki, Firenze 2019, pp. 83-96.

15. Per un approfondimento si rimanda a Cornaglia, *Il giardino del Palazzo Reale di Torino,* cit.

16. Delfino Colombo, *Testimoniale di stato delle piante d'alto* fusto, 1876-1877. ASTo, Riunite, Casa di Sua Maestà, m. 6764, 31 gennaio 1877.

17. Antoine-Joseph Dezallier d'Argenville, *La théorie et la pratique du jardinage*, Mariette, Paris 1709.

regolarità del recinto fortificato e ingannando il visitatore circa l'effettiva estensione del giardino[18].

Il taglio dei giardini eseguito tra il 1916 e il 1923 per il collegamento tra piazza Castello e corso San Maurizio[19], la realizzazione di parcheggi e depositi interrati a servizio della Prefettura, della Biblioteca Reale e dell'Archivio di Stato, nonché l'acuirsi di fitopatologie come la grafiosi dell'olmo negli anni Settanta, hanno portato a importanti obliterazioni: la continua cortina vegetale che costruiva l'ossatura e le prospettive del giardino ha subito tagli e lacune che ne sacrificano la concezione originaria, salvaguardata per oltre due secoli dalla fine del Seicento al primo Novecento. La grafiosi dell'olmo ha in particolare imposto a partire dagli anni Settanta l'abbattimento della totalità degli esemplari, lasciando spazio a inserimenti di specie differenti e sesti d'impianto disomogenei, talvolta estremamente ridotti (fino a soli tre metri), frutto di scelte improvvisate, non organiche e talvolta incoerenti con il contesto [Fig. 6]. A partire dal nuovo millennio, il cambiamento climatico e le recenti annate siccitose hanno ulteriormente vessato la componente arborea: seccumi diffusi, rarefazione del fogliame, produzione anomala di ricacci avventizi, malformazioni, irregolarità strutturali della chioma o menomazioni delle ramificazioni dovute in gran parte ai sesti di impianto ridotti, alle competizioni innescatesi all'interno dei filari e alle potature drastiche di capitozzatura che quasi tutte le piante hanno subito in passato. Monitorate fin dai primi anni Duemila, le allee presentano al 2022 numerose lacune e diversi esemplari filati, disetanei o spiombati di aceri di monte, acero saccarino, carpino, noce nero, ippocastano, tiglio e platano [Fig. 7]. Nel corso delle indagini fitostatiche, per dodici esemplari è stata riscontrata una notevole riduzione della stabilità meccanica, che ne ha imposto l'attribuzione alla massima categoria di pericolosità. In generale, risultava evidente il peggioramento delle condizioni vegetative, anche di soggetti in età non avanzata[20].

---

18. «Monsieur Le Nôtre è stato a vedermi con il Marne, et il Disegno del Giardino di V.A.R. pigliando pretesto d'informarmi, che Sua Maestà l'havesse voluto vedere, trovato molto fori dell'aspettatione, che in un sito simile, e l'irregularità del Terreno vi potesse esser Lea si longa, e tutto si ben aggiustato [...] ma infine m'ha tratto a parte e detto, che doppo haver travagliato con tant'approvatione universale, et in spetie di V.A.R. voleva ben credere, che si racordarebbe di lui; che ciò che mi diceva non intendeva fosse per dimanda, né per doglienza, ma che una memoria di gradimento la stimarebbe molto, pregando di scriverlene in questi sensi, che altrimenti ne scriverebbe lui» (lettera del conte Ferrero della Marmora, Parigi, 26 gennaio 1699). ASTo, Corte, *Archivio Ferrero de la Marmora*, reg. 3, m. 12, c. 292v.

19. Si vedano Paolo Cornaglia, *1849-1915. Da giardino di capitale a set per film muti in costume*, in Cornaglia, *Il giardino del Palazzo Reale di Torino,* cit., pp. 97-125 e Marco Ferrari, Deborah Isocrono, *L'organizzazione delle serre e la collezione botanica dal Testimoniale del 10 maggio 1876*, in Cornaglia, *Il giardino del Palazzo Reale di Torino,* cit., pp. 153-189, in particolare p. 165.

20. Le informazioni derivano dalle indagini e dal percorso di conoscenza condotto dallo scrivente,





6 | 7

6_Torino, giardino del Palazzo Reale, giugno 2009. Stato di conservazione dell'allea diagonale nord del comparto di levante.

7_Torino, giardino del Palazzo Reale, gennaio 2024. Platani filati, con ricacci avventizi, lungo l'allea diagonale sud del comparto di levante.

La situazione complessiva delle allee, penalizzate nei valori storici, compositivi ed estetico-paesaggistici, ha recentemente indotto, nell'ambito del progetto finanziato dal *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Programmi per valorizzare l'identità dei luoghi: parchi e giardini storici*, a riflessioni sulle metodologia di approccio alla loro conservazione, tra materia e immagine, tra teoria e prassi, valutando sia sostituzioni puntuali volte a colmare le numerose lacune, sia l'eventualità di un rinnovamento complessivo per lotti, così come raccomandato dalla *Carta ICOMOS-IFLA dei giardini storici*, il cui articolo 11 sostiene che «l'opera sarà mantenuta nel suo stato solo con alcune sostituzioni puntuali e, a lungo termine, con rinnovamenti ciclici (tagli completi e reimpianto di elementi già formati)».

A partire dal cantiere di conoscenza e dalle indagini diagnostiche, la lunga fase di progettazione ha coinvolto un gruppo interdisciplinare e ha contemplato, insieme alla Direzione dei Musei Reali di Torino e alla Soprintendenza preposta, differenti scenari ancorati a una visione complessiva e in prospettiva adottata a masterplan di orientamento e conduzione diacronica dell'assetto del giardino. Il mantenimento della cortina interna, costituita dagli esemplari di maggiore pregio, ha costituito il punto fermo del progetto. Si è inizialmente valutato se procedere a un rinnovamento complessivo delle due allee diagonali esterne, per le ragioni sopra esposte, adottando un sesto d'impianto adeguato a uno sviluppo idoneo delle giovani piante, rinnovando contestualmente le carpinate e consentendo gli adeguamenti dei sottoservizi. In via definitiva, si è optato per una so-

incaricato tra il 2022 e il 2024 dai Musei Reali di Torino per il progetto esecutivo e la direzione dei lavori di restauro del giardino di levante del complesso palatino torinese.



8_Torino, giardino del Palazzo Reale. Planimetria di progetto per l'integrazione delle lacune delle allee diagonali del comparto di levante secondo i nuovi sesti di impianto (elaborazione: Marco Ferrari).

luzione ibrida: eliminare le sole piante che presentavano classi elevate di propensione al cedimento e inserire i nuovi esemplari solo laddove le condizioni di apertura di chioma lo consentissero, secondo la maglia distributiva prevista e adottando specie idonee [Fig. 8]. Ciò, tuttavia, ha comportato l'impossibilità di provvedere all'inserimento delle carpinate basse e di lavorare ai sottoservizi, onde evitare di compromettere gli apparati radicali delle piante mantenute, già in condizioni vegetative precarie. Si è quindi proceduto a porre a dimora esemplari arborei con sesti di impianto opportuni, ovvero: diciassette esemplari di olmo del Caucaso (*Zelkova carpinifolia*), specie resistente a grafiosi, siccità e compattazione del terreno, con sesto di impianto 8x8 m; undici esemplari di tiglio argentato (*Tilia tomentosa*), specie dotata di maggiore resistenza alla siccità, con sesto di impianto 6,5x9,6 m; otto esemplari di ippocastano a fiore rosa (*Aesculus* x *carnea*), specie meno suscettibile a *Cameraria ohridella* e *Guignardia aesculi*,





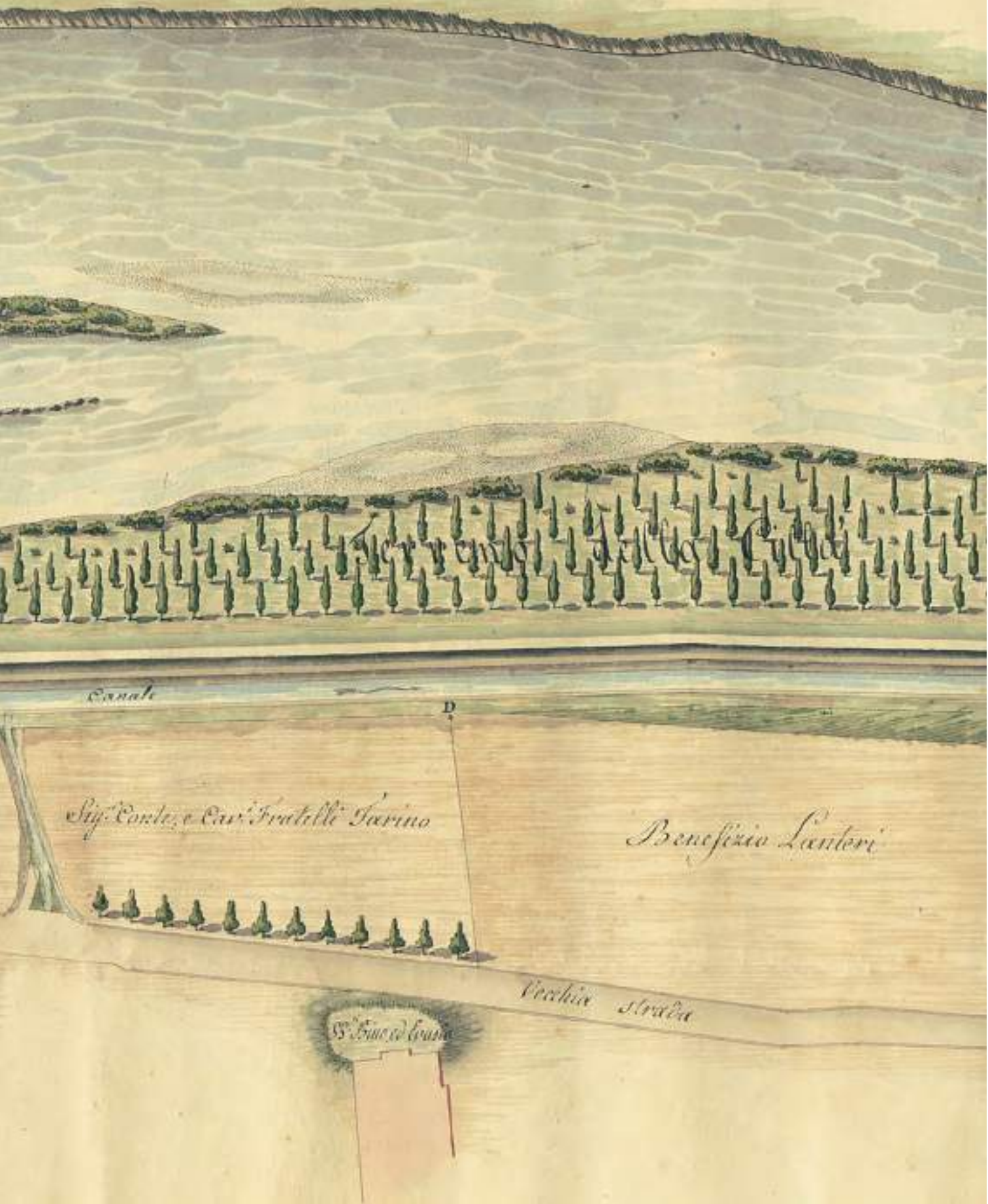
9 | 10

9-10_Torino, giardino del Palazzo Reale, aprile 2025. Le allee diagonali del comparto di levante e il «viale delle panche» a seguito degli interventi di restauro.

con sesto di impianto 6x6 m. Terminato il cantiere nel dicembre 2024 [Figg. 9-10], alla ripresa vegetativa nella primavera 2025 nuove problematiche si sono manifestate con ulteriori deperimenti e seccumi apicali sulle piante mantenute, che la Direzione dei Musei Reali di Torino dovrà monitorare, eventualmente provvedendo nel rispetto della griglia di allineamento definita dal masterplan adottato.

«L'esempio della gestione dei viali mostra quanto sia ampia la gamma delle attività di cura, vanificando l'idea di una ricetta ideale e di raccomandazioni valide per ogni singolo caso»[21]. Con queste parole Michael Rohde conclude le considerazioni finali nel suo *vademecum* per la gestione dei giardini storici, con particolare riguardo ai filari arborei lungo le allee. La valutazione analitica, svolta caso per caso, costituisce uno dei presupposti fondamentali per la pianificazione degli interventi volti alla conservazione e alla gestione consapevole delle alberate in ambiente urbano, unitamente a un approccio interdisciplinare, al dialogo tra organi preposti alla tutela, professionisti e ricerca scientifica e al coinvolgimento di comunità e pubblici. Tali fattori sono aspetti imprescindibili per imparare a gestire il portato e a pianificare il futuro delle alberate nella loro duplice dimensione di organismo vivente e mutevole e di immagine composta e artificiale.

21. Rohde, *La cura dei giardini storici,* cit., p. 545.


Canale
D
Sig.ri Conte, e Cav.ri Fratelli Tarino
Benefizio Lanteri
Vecchia strada

DISEGNO E GESTIONE DELLE ALBERATE DEL PARCO MICHELOTTI A TORINO TRA PERMANENZE E MUTAMENTI D'USO

Design and Management of the Tree-Lined Paths of Michelotti Park in Turin: Between Permanence and Changing Uses

DOI: 10.17401/su.17.eg10

Ester Germani
Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design
ester.germani@polito.it

Parole chiave
Patrimonio arboreo, palinsesto, conservazione, spazio pubblico urbano
Arboreal Heritage, Palimpsest, Conservation, Urban Public Space

Abstract
Il parco Michelotti di Torino rappresenta un caso emblematico per riflettere sulle valenze del patrimonio arboreo costituito dal sistema delle alberate, all'interno di un'area caratterizzata da una complessa stratificazione storica. Attraversato nell'Ottocento dal canale Michelotti, poi interrato, l'area diviene successivamente parco pubblico e giardino zoologico, ombreggiato da doppi filari di *Platanus* x *acerifolia* e *Ginkgo biloba*. Nonostante le numerose trasformazioni d'uso succedutesi tra il XIX e XXI secolo, le alberate hanno mantenuto un ruolo strutturante nel disegno complessivo del parco. Oggi le alberate, pur parzialmente compromesse nella loro unità compositiva e soggette a interventi di manutenzione e reintegro negli anni più recenti, continuano a definire l'identità del luogo, sollecitando riflessioni sulla gestione, sulla tutela e sulla compatibilità in grado di conciliare valori storici, esigenze ecologiche e usi contemporanei dello spazio pubblico.

Parco Michelotti in Turin is a representative example that prompts a reflection on the significance of arboreal heritage embodied in its system of tree-lined paths, within an area marked by a complex historical stratification. Traversed in the nineteenth century by the Michelotti canal, later filled in, the area subsequently became a public park and zoological garden, shaded

by double rows of Platanus *x* acerifolia *and* Ginkgo biloba*. Despite the numerous transformations in land use that occurred between the nineteenth and twenty-first centuries, the tree-lined paths have retained a structural role in the overall design of the park. Today, although their compositional unity has been partially compromised and subject to maintenance and replanting interventions in recent years, the tree-lined paths continue to define the identity of the place, prompting reflection on management, conservation, and compatibility strategies capable of reconciling historical values, ecological needs, and contemporary uses of public space.*

Introduzione. Il parco Michelotti nel tessuto urbano torinese, tra fiume, città e collina

Le alberate che attraversano il parco Michelotti a Torino offrono la possibilità di riflettere sul tema della gestione e della tutela del patrimonio arboreo grazie al riconoscimento delle valenze storiche e compositive assunte dal sistema di filari, tuttora leggibile nell'attuale tessuto urbano nonostante le numerose trasformazioni d'uso che hanno interessato l'area tra XIX e XXI secolo.
Brano del paesaggio fluviale torinese[1], compreso tra il ponte Vittorio Emanuele I e il ponte Regina Margherita, il parco Michelotti assume una notevole rilevanza nel contesto urbano in cui è inserito, quale spazio di connessione tra la città e la collina [Fig. 1], interpretabile sia dal punto di vista morfologico, sia sotto il profilo percettivo, ponendosi come elemento chiave per la lettura delle relazioni tra il sistema naturale e quello costruito lungo l'asse del Po. In riferimento al rapporto tra la parte piana – in sponda sinistra – e la parte collinare – in sponda destra – della città, l'area si confronta con tre differenti approcci alla sistemazione paesaggistica delle rive[2]: una di carattere monumentale, rappresentata dai Murazzi; una a declinazione produttiva, legata in passato alla presenza del canale Michelotti; e una a vocazione pubblica, connessa alla destinazione a parco, che include anche la breve parentesi funzionale legata all'utilizzo dell'area come giardino zoologico. Nei confronti delle valenze sociali, il parco Michelotti si inserisce nel sistema degli «altri passeggi» a fianco «dei corsi alberati che disegnano la trama della città tra Otto e Novecento»[3], contribuendo alla definizione di una rete di spazi pubblici destinati al *loisir* nella Torino moderna[4], sviluppata in parte lungo

1. Tra i tanti riferimenti sul tema si vedano: Paolo Cornaglia, Giovanni Maria Lupo, Sandra Poletto (a cura di), *Paesaggi fluviali e verde urbano. Torino e l'Europa tra Ottocento e Novecento,* Celid, Torino 2008 e Paolo Cornaglia (a cura di), *Parchi pubblici, acqua e città. Torino e l'Italia nel contesto europeo,* Celid, Torino 2010.

2. Si rimanda a Giovanni Maria Lupo, *Il verde urbano e le sponde fluviali*, in Cornaglia, Lupo, Poletto (a cura di), *Paesaggi fluviali*, cit., pp. 63-66: 63.

3. Costanza Roggero Bardelli, *Architetture vegetali,* in Giuseppe Bracco, Vera Comoli (a cura di), *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940),* Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2004, pp. 107-140: 137.

4. Sul tema si rimanda, in particolare, ai diversi contributi raccolti nel volume Vera Comoli Man-



1_

1_Parco Michelotti, spazio di connessione tra la città, il fiume e la collina, ripreso dalla terrazza della Mole Antonelliana (agosto 2022).

la fascia fluviale del Po in un rapporto di intervisibilità e continuità percettiva tra le due sponde, dove le componenti ecologiche e ambientali si intrecciano con la dimensione del paesaggio urbano. Il parco Michelotti, presenta oggi una notevole varietà specifica nella componente d'alto fusto, rispetto alla quale si distinguono tre alberate monospecifiche di particolare rilievo: la prima, composta da *Platanus occidentalis*, si sviluppa lungo corso Casale, la seconda costituita da *Platanus* x *acerifolia*, attraversa, seppur con qualche discontinuità, l'area dell'ex giardino zoologico, la terza, formata da esemplari di *Ginkgo biloba* si pone invece in relazione con l'argine fluviale del Po. Nella complessità derivante dal contesto geografico dello spazio urbano e dalle stratificazioni funzionali sedimentatesi nel tempo all'interno dell'area, il parco Michelotti evidenzia con chiarezza come il sistema delle alberate rappresenti l'elemento strutturante del disegno compositivo, assumendo il ruolo di collegamento tra i diversi episodi del giardino e di diaframma tra il fiume, il giardino stesso e la città.

DRACCI, Rosanna ROCCIA (a cura di), *Torino città di* loisir, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1996. Si vedano inoltre, i testi Vilma FASOLI, Aurora SCOTTI TOSINI (a cura di), *Dal giardino al parco urbano. Il verde nella città dell'Ottocento*, Celid, Torino 1999 e Francesca BAGLIANI, *Passeggi pubblici e verde urbano nel XIX secolo. Trattati di arte dei giardini e teorie urbanistiche,* numero monografico Storia dell'Urbanistica/Piemonte 5, Edizione Kappa, 2004.

Le valenze storico-compositive delle alberate nella configurazione spaziale del parco Michelotti

Come sottolinea Sandra Poletto, l'area destinata a diventare il futuro parco Michelotti è interessata, a partire dalla prima metà dell'Ottocento, da una serie di interventi infrastrutturali e urbanistici che pongono le basi per la successiva definizione dello spazio[5]. Tra questi si ricordano la realizzazione della direttrice verso Casale, la sistemazione della sponda e l'apertura del canale Michelotti all'interno di un più ampio e complesso processo di ampliamento della città che confluirà nel *Piano d'ingrandimento della Capitale* negli anni cinquanta dell'Ottocento[6]. Contestualmente alla organizzazione del Borgo Po, sviluppata a partire dalla direttrice di corso Casale, l'area lungo la sponda destra del fiume assume una marcata connotazione produttiva, legata alla presenza di mulini destinati ad alimentare le attività protoindustriali, in parte connesse alla lavorazione e tintura dei tessuti[7]. Gli studi di Vittorio Marchis ricostruiscono le vicende successive alla dismissione, nel corso del XVIII secolo, dei mulini natanti, considerati d'intralcio alla navigazione sul Po, in una circostanza che rende necessaria la realizzazione di un nuovo canale destinato ad alimentare i mulini terranei, tra i quali il mulino «delle catene», la cui costruzione viene completata nel 1779[8]. Le difficoltà legate alla presa d'acqua del canale portano, tra il 1816 e il 1817, al coinvolgimento dell'ingegnere idraulico Ignazio Michelotti per la costruzione della diga ad arco sul Po, a valle del «ponte di pietra» – odierno ponte Vittorio Emanuele I –, capace di garantire una portata costante alle ruote motrici dei mulini, di cui erano dotati gli opifici e gli impianti produttivi dislocati lungo i tre chilometri e mezzo di sviluppo dell'infrastruttura idraulica. Negli stessi anni si assiste ai primi interventi di piantumazione, con l'introduzione di pioppi e salici lungo il canale Michelotti e di platani disposti a filari sul prato compreso tra il canale e il fiume [Fig. 2]. Se nei programmi per l'«esteriore abbellimento della Città»[9],

---

5. Sandra Poletto, *Un giardino zoologico sul Po,* in Cornaglia, Lupo, Poletto (a cura di), *Paesaggi fluviali*, cit., pp. 103-107: 104.

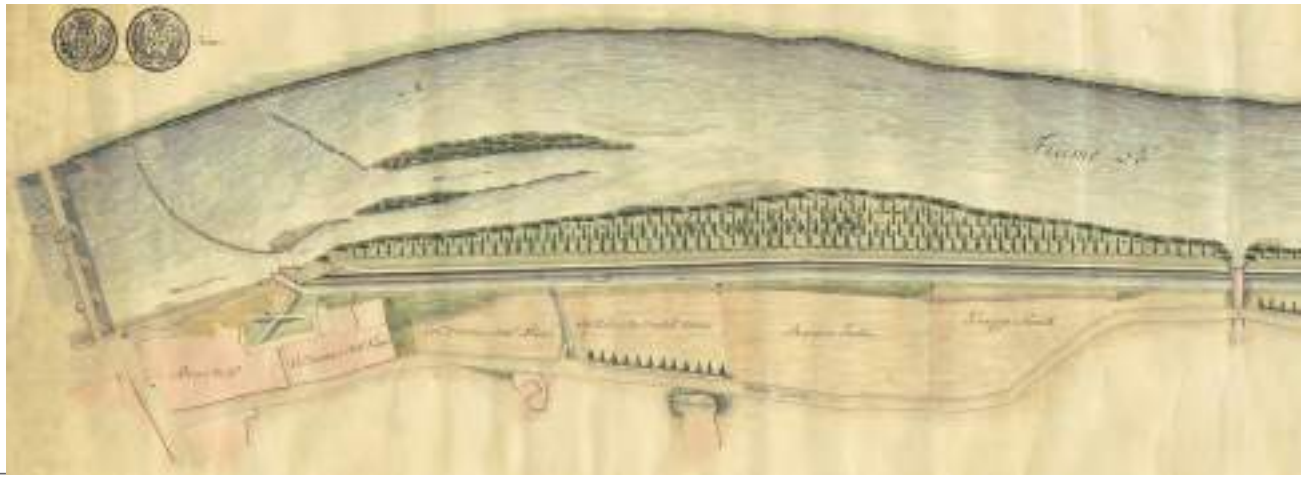
6. Rispetto alla vasta bibliografia sul tema si rimanda, in particolare, a Vera Comoli Mandracci, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983; Vera Comoli Mandracci (a cura di), *Il «Piano d'ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852*), numero monografico Storia dell'Urbanistica/Piemonte 1, Edizione Kappa, 1987; Vilma Fasoli*, Piani urbanistici e abbellimento: nuove figure professionali,* in Comoli Mandracci, Roccia (a cura di), *Torino città di* loisir*,* cit.*,* pp. 171-220.

7. Poletto, *Un giardino zoologico,* cit., p. 104.

8. Vittorio Marchis, *Acque, mulini e lavoro a Torino,* in Giuseppe Bracco (a cura di), *Acque, ruote e mulini a Torino,* 2 voll., Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1998, vol. II, pp. 9-69; pp. 21-24.

9. Francesca Bagliani, *Parchi e alberate nelle politiche municipali,* in Cornaglia, Lupo, Poletto (a cura di), *Paesaggi fluviali*, cit., pp. 67-77: 68.

2_





3_

2_Lorenzo Panizza, *Piano regolare dei terreni acquistati dall'Ill.ma Città di Torino in seguito all'apertura del nuovo canale dei Molini detti della Madonna del Pillone nel corrente anno 1816 situati tra il detto canale, ed il Po colla designazione della posizione dei termini di confine dei detti terreni con quelli dei Particolari*, 10 gennaio 1817, particolare (Archivio Storico della Città di Torino, *Tipi e disegni*, rot 3a. Su concessione dell'Archivio Storico della Città di Torino, autorizzazione n. 00006783/2025 del 19/11/2025).

3_Cartolina del parco Michelotti, s.d. Le alberate, costituite da doppi filari, definiscono e accompagnano i percorsi principali del parco.

l'impiego della materia vegetale, e in particolare dei viali alberati, assume un ruolo fondamentale nella definizione dello spazio urbano – così come accade nei confronti dei filari di platani lungo la direttrice di corso Casale – analogamente gli esemplari di *Platanus* x *acerifolia* che accompagnano i percorsi, affiancandosi al canale Michelotti, connotano l'area, divenuta dal 1901 un parco per il pubblico passeggio [Fig. 3]. Nell'immagine di una Torino città del *loisir,* la presenza delle alberate e delle aiuole ornate da collezioni floristiche accoglie l'inserimento – all'interno del parco Michelotti – di diverse attività ricreative, tra cui *châlet* adibiti a caffè e spazi per il gioco delle bocce, per la balneazione sul Po e per spettacoli teatrali, quest'ultimi ospitati nel Teatro Estivo, demolito durante i lavori per la

realizzazione del giardino zoologico. Venuta meno la sua funzione negli anni Trenta del Novecento, il «romantico canale Michelotti, scorrente in mezzo a secolari platani»[10] viene dismesso e interrato, lasciando tuttavia alcune tracce nella futura configurazione morfologica dell'area.
Il valore identitario e paesaggistico delle alberate, infatti, è tale da essere preservato anche a seguito dell'allestimento del giardino zoologico, inaugurato nel 1955 e ampliato nel corso degli anni fino a occupare l'intera superficie del parco. Le diverse fasi di sviluppo del progetto sono accuratamente documentate dalle ricerche di Gabriele Maschietti, Marina Muti e Pietro Passerin d'Entrèves[11], che ricostruiscono le iniziative promosse dalla Società Molinar – impresa di lunga tradizione nel settore dell'esportazione e dell'importazione di animali esotici a Torino – finalizzate alla realizzazione, all'interno della cornice naturale del parco Michelotti, di un giardino zoologico elaborato su disegno dell'ingegner Manfredi. La costruzione delle vasche e delle strutture destinate a ospitare centinaia di animali – tra cui lama, leoni, puma, tigri, zebre, pellicani, scimmie e giraffe – sia nel primo ampliamento del 1957, sia nel secondo del 1959, con l'annessione dell'edificio dalle peculiari connotazioni formali e spaziali destinato ad accogliere l'Acquario-Rettilario progettato da Ezio Venturelli[12], si giustappone al sistema dei filari, che continua a costituire un elemento compositivo strutturante del disegno del giardino zoologico[13]. Al viale di *Platanus* x *acerifolia* che attraversa l'area centrale del parco si affianca un secondo percorso anch'esso alberato e reiterato, negli anni Cinquanta, con la messa a dimora di esemplari di *Ginkgo biloba*, specie dalle peculiari caratteristiche ornamentali. In relazione alla distribuzione delle gabbie, delle vasche e delle architetture di rilievo che connotano l'area del Michelotti, i filari alberati, oltre a garantire una copertura di chioma tale da offrire ombreggiamento sia alle persone sia agli animali, assolvono una duplice funzione di connessione: da un lato, funzionale, tra le diverse strutture dello zoo; dall'altro, visiva, in rapporto con le sponde del Po, il cui accesso diretto viene interrotto dalla chiusura fisica del giardino zoologico mediante la posa in

---

10. Ada Peyrot, *Acque, canali, mulini nel paesaggio,* in Bracco (a cura di), *Acque, ruote e mulini,* cit., vol. I, pp. 331-348: 344-345.

11. Gabriele Maschietti, Marina Muti, Pietro Passerin d'Entrèves*, Giardini zoologici. Vicende storico-politiche degli zoo torinesi*, Allemandi, Torino 1990.

12. Sull'opera di Venturelli si vedano Angelo Mistrangelo, Marco Parenti (a cura di), *Enzo Venturelli Architetto*, Edizioni dell'Orso, Alessandria 1999 ed Ezio Venturelli, *Moby Dick a Torino: l'acquario-rettilario*, in «Architettura: Cronache e Storia», VI, 12, 1961, pp. 810-815.

13. Si veda in particolare Città di Torino, Ufficio Tecnico LL.PP., Giardino zoologico di Torino: planimetria generale, 1964, Torino, Archivio Edilizio LL.PP., pubblicata in Maschietti, Muti, Passerin d'Entrèves, *Giardini zoologici,* cit., pp. 110-111.

opera di una recinzione. Dopo oltre trent'anni di attività continuativa, nel 1987, con la scadenza della concessione alla ditta Molinar e in concomitanza con una crescente sensibilità nei confronti della tutela e dei diritti degli animali, si perviene alla chiusura definitiva del giardino zoologico, evento che apre a nuove ipotesi di destinazioni per gli spazi del Michelotti[14].
Alla fine degli anni Novanta prende avvio un progressivo processo di recupero della percorribilità pubblica delle sponde del Po e del parco Michelotti che, negli anni immediatamente successivi alla dismissione dello zoo, presenta una caratterizzazione paesistica incerta e frammentata. Il progetto, promosso dalla Città di Torino, trova un assetto definitivo nel 2018, con l'iniziale sistemazione della porzione meridionale del parco, in prossimità del ponte Vittorio Emanuele I, dove è stata allestita un'area giochi ricavata all'interno delle vasche appartenenti all'impianto originario del giardino zoologico. In anni più recenti, ulteriori interventi di manutenzione straordinaria hanno interessato la zona centrale del parco, ultimo tassello del più ampio processo di riapertura, culminato nella primavera del 2022, con la completa restituzione dell'area alla fruizione pubblica – ad eccezione degli spazi dell'Acquario-Rettilario – e con il recupero delle sue relazioni tra società, fiume e città.

Manutenzione, gestione e tutela delle alberate nel contesto di una fruizione pubblica e quotidiana del parco Michelotti

In riferimento all'articolato palinsesto del parco Michelotti, il sistema delle alberate rappresenta dunque un elemento di continuità, persistente nonostante il significativo impatto antropico e animale seguito all'inaugurazione del giardino zoologico. L'attuale configurazione dell'area, si presenta come una giustapposizione di fasce parallele al corso del Po, all'interno delle quali si distinguono tre ambiti differenziati, esito di stratificazioni storiche che hanno lasciato tracce materiali e «latenze funzionali»[15]. Si riconoscono, in particolare: la fascia fluviale naturale, caratterizzata dal passeggio ciclopedonale lungo il Po, in diretto contatto con il corso d'acqua; a una quota superiore, l'area racchiusa dell'ex giardino zoologico oggi connotata dagli elementi propri del parco urbano [Fig. 4]; infine la fascia prossima a corso Casale, aperta verso la città pedecollinare e ritmata da una sequenza di prati strutturati lungo il percorso in asfalto impostato sul se-

14. Dopo un periodo di incertezza circa le destinazioni d'uso, l'area torna ad essere luogo di numerose iniziative: si citano, tra i tanti eventi, Experimenta (2000-2006), Vegfestival (2010), Street Art Museum e Dinosauri al parco (2013-2014).

15. Poletto, *Un giardino zoologico,* cit., p. 103.



4_Le due alberate di *Ginkgo biloba* e *Platanus* x *acerifolia*, nella zona centrale del parco Michelotti, in passato adibita a giardino zoologico, in prossimità della vasca dei pellicani, oggi allestita con la messa a dimora di arbusti (maggio 2025).

dime dell'antico canale Michelotti. Al presente, l'alberata di *Ginkgo biloba* [Fig. 5], leggibile nel suo assetto a duplice filare, ad eccezione della porzione sud del parco prossima a piazza Borromini, offre un passeggio da una prospettiva privilegiata in stretto dialogo con i Murazzi e con la fascia fluviale del Po. L'alberata di *Platanus* x *acerifolia* [Fig. 6] risulta invece compromessa in maniera maggiore nell'unità compositiva ma sono ancora identificabili i singoli e vetusti esemplari che accompagnano l'attraversamento del parco tra le permanenze delle strutture riconducibili all'allestimento dello zoo.

Riconosciuti tali valori, ulteriori riflessioni si aprono sui temi della conservazione e della gestione delle alberate, al fine di preservarne le valenze storiche nel quadro delle esigenze e delle problematiche connesse con l'odierna fruizione pubblica e quotidiana del settore. Questi ultimi aspetti, infatti, implicano delle operazioni di cura – quali controlli di stabilità, potature e rimonde del secco – finalizzate alla messa in sicurezza delle alberate, da condursi nel quadro dei vincoli che insistono sul «sistema delle aree protette dalla fascia fluviale del Po» e sull'area già di pertinenza del giardino zoologico[16]. L'individuazione degli esemplari d'alto fusto tutelati si inserisce all'interno di un più ampio progetto di conoscenza del patrimonio ar-

16. L'area è oggetto di un recente provvedimento che insiste sul compendio *Parco Michelotti - Ex Giardino zoologico di Torino e Biblioteca Civica Alberto Geisser*, dichiarato di interesse artistico, storico, storico-relazionale e storico-identitario ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 in data 3/09/2021.





5 | 6_

5_Il doppio filare di *Ginkgo biloba*, integrato da due giovani esemplari (maggio 2025).

6_Il doppio filare di *Platanus* x *acerifolia*, in prossimità della struttura in passato adibita a «casa dei grandi felini» (maggio 2025).

boreo promosso dalla Città di Torino, reso accessibile al pubblico attraverso l'applicativo *AlberaTO*[17], nel quale i singoli esemplari risultano censiti, georeferenziati ed etichettati mediante un codice identificativo univoco, che rimanda a una scheda informativa contenente la classificazione botanica e i principali dati dendrometrici. La complessità nella gestione delle alberate del parco Michelotti è inoltre legata alla giustapposizione – come visto – tra il sistema di filari e le strutture facenti parte del giardino zoologico. Tale delicato equilibrio, ulteriormente sollecitato dalla crescita degli esemplari arborei di pregio nel corso degli anni, invita a muovere ulteriori riflessioni in un'ottica integrata di conservazione, tutela e valorizzazione del patrimonio, con particolare attenzione all'interazione tra architettura e paesaggio. Numerosi sono i casi, all'interno del parco Michelotti, in cui la componente d'alto fusto si trova in stretta prossimità fisica e funzionale con le architetture e le infrastrutture di servizio, contesto che può generare sollecitazioni meccaniche sulle strutture, limitare l'espansione fisiologica delle piante [Fig. 7], comportare rischi di sollevamento o danneggiamento delle opere murarie e, infine, sollevare dubbi sulle ottimali condizioni di crescita degli stessi esemplari [Fig. 8].

17. Oltre alle caratteristiche specifiche e dendrometriche dell'esemplare, il portale riporta anche le eventuali mancanze e la presenza di ceppaie, offrendo così un quadro periodicamente aggiornato sulla composizione arborea dei viali, dei giardini e dei parchi torinesi. L'applicativo è consultabile dal Geoportale della Città di Torino al sito: http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=catalogo [29-10-2025].





7 | 8

7_Esemplare di pregio di *Platanus* x *acerifolia* posto nell'immediate vicinanze del prospetto di levante dell'Acquario-Rettilario (maggio 2025).

8_Esemplari di *Platanus* x *acerifolia* integrati con la struttura delle tribune della bocciofila del parco Michelotti (maggio 2025).

Gli aspetti legati all'introduzione di nuovi esemplari arborei sono strettamente connessi al tema della mancanza, intesa come «perdita materica nel disegno delle componenti architettoniche vegetali»[18], fenomeno relativamente frequente data la natura vivente – e quindi deperibile – delle alberate; circostanza che non rappresenta solo una perdita fisica, ma implica anche una discontinuità nel disegno compositivo e nella percezione dei filari. In tale prospettiva, le problematiche relative alla sostituzione sono state oggetto di attenzione da parte delle Carte di Firenze del 1981 sul restauro dei giardini storici, seppure affrontate con approcci metodologici differenti[19]. Oggi la prassi tende sempre più a privilegiare interventi di reintegro e sostituzione puntuale dell'esemplari arborei perduti, finalizzati al ripristino della continuità dell'alberata mediante la messa a dimora di giovani piante della medesima specie e nella stessa posizione occupata dall'individuo abbattuto. Tale procedura, tuttavia, viene spesso attuata in assenza di un'opportuna riflessione circa la compatibilità con i mutati scenari climatici

18. Lionella Scazzosi, *La lacuna nelle architetture vegetali: problemi teorici e operativi*, in Guido Biscontin, Guido Driussi (a cura di), *Lacune in architettura: aspetti teorici ed operativi*, Atti del Convegno (Bressanone 1-4 luglio 1997), Arcadia Ricerche, Venezia 1997, pp. 21-31.

19. Alla sostituzione per singoli esemplari raccomandata dall'articolo 4 della *Carta italiana del restauro dei Giardini Storici* si contrappone la possibilità di procedere al rinnovamento delle intere alberate, promossa dall'articolo 11 della *Carta dei giardini storici* ICOMOS-IFLA. Sul tema si veda anche Marco Ferrari, *Dopo la tempesta. Resilienza al cambiamento climatico nell'arte e nel restauro dei giardini storici*, Il Mulino, Bologna 2025, pp. 167-168.





9 | 10_

e ambientali, nonché senza una preventiva valutazione delle condizioni al contorno necessarie a garantire uno sviluppo ottimale dei nuovi impianti. Nel caso specifico del parco Michelotti si rileva, ad esempio, la presenza di giovani esemplari di *Ginkgo biloba* messi a dimora, a integrazione del doppio filare dell'alberata, in assenza di un'adeguata apertura delle chiome degli individui adulti limitrofi, comportando il rischio che la crescita dei nuovi inserimenti risulti compromessa da caratteri di sviluppo stentato o spiombato [Fig. 9]. La fruizione odierna e quotidiana del parco, in particolare nella porzione attrezzata ad area giochi, dove l'impatto antropico risulta più intenso, ha determinato inoltre la comparsa di apparati radicali affioranti [Fig. 10], che costituiscono un elemento di vulnerabilità nella gestione del patrimonio arboreo. Tale condizione richiede l'adozione di criteri di gestione sostenibile del suolo, finalizzati a prevenire fenomeni di erosione, compattazione e stress radicale, mediante interventi di manutenzione calibrati e strategie di mitigazione dell'impatto derivante dalla pressione antropica.

L'inserimento delle funzioni richieste dallo spazio pubblico urbano all'interno del palinsesto del parco Michelotti solleva dunque nuovi interrogativi circa la compatibilità tra la domanda sociale posta in essere dalla fruizione del luogo e le esigenze di conservazione e tutela delle due alberate nelle loro valenze percettive, storiche e botaniche. Dall'assetto connesso alla rete idraulica e produttiva del canale Michelotti, fino alle successive destinazioni a giardino zoologico e a parco pubblico, le alberate di *Platanus* x *acerifolia* e *Ginkgo biloba* hanno mantenuto un ruolo strutturante nel disegno complessivo dell'area, assicurando coe-

9_Reintegro del doppio filare di *Ginkgo biloba* mediante la messa a dimora di giovani esemplari della medesima specie, in assenza di un'adeguata apertura delle chiome degli individui adulti circostanti congrua a garantire una condizione ottimale di crescita (maggio 2025).

10_Esemplare di *Platanus* x *acerifolia* con apparato radicale affiorante in superficie, situato lungo il percorso principale del parco Michelotti e in prossimità dell'area giochi, allestita nelle vasche originariamente realizzate per il giardino zoologico (maggio 2025).

renza visiva, connessione tra i diversi comparti e dialogo con il paesaggio fluviale torinese, la città e la collina. In conclusione, la stratificazione storica dell'area rivela la complessità della gestione del patrimonio arboreo, poiché gli interventi di manutenzione, sostituzione e reintegro degli esemplari richiedono competenze specifiche e approcci interdisciplinari in grado di coniugare le esigenze della tutela storico-compositiva con l'adattabilità alle mutate condizioni ambientali e con le istanze derivanti dalla fruizione contemporanea.


Mole
Darsena
Mole
A R E

LE STRADE ALBERATE DI CAGLIARI ALLA FINE DELL'OTTOCENTO. UNA GEOGRAFIA URBANA RISCOPERTA ATTRAVERSO GLI ATTI DI UNA CAUSA CIVILE

The Tree-Lined Streets of Cagliari at the End of the Nineteenth Century. An Urban Geography Rediscovered Through the Records of a Civil Lawsuit

DOI: 10.17401/su.17.sm11

Stefano Mais
Università degli Studi di Cagliari
stefano.mais@unica.it

Parole chiave
Cagliari, Ottocento, viali, alberi
Cagliari, Nineteenth Century, Avenues, Trees

Abstract
Grazie a una perizia tecnica del 1897 firmata dagli ingegneri Antonio Marini, Vincenzo Muscas ed Enrico Pani è possibile ricostruire l'esatta geografia dei viali alberati della città di Cagliari alle fine dell'Ottocento. La relazione è allegata agli atti della causa civile tra il Municipio e la *Cagliari Gas & Water Company*, società concessionaria della costruzione e dell'esercizio delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione di gas e acqua in città. La società inglese, dapprima amministrata dal console William Craig poi rappresentante dall'ing. Sophus Simmelkjaer è chiamata in tribunale in merito all'irrigazione di viali alberati e parchi pubblici. Il censimento restituisce un quadro urbano in linea con il tenore delle città europee del tempo: vie e viali riccamente piantumati conferiscono a Cagliari una caratura estetica elegante e aggiornata ai piaceri della borghesia, la quale riconosce in queste strade alberate luoghi ameni per il passeggio, il godimento paesaggistico e l'ozio.

Thanks to a technical report from 1897, signed by engineers Antonio Marini, Vincenzo Muscas, and Enrico Pani, it is possible to reconstruct the precise geography of the tree-lined avenues of Cagliari at the end of the nineteenth century. The report is attached to the records of a legal dispute between the Municipality and the Cagliari Gas & Water Company, the private firm holding the concession for the construction and operation of the city's gas and water supply infrastructure. The English company—initially managed by Consul William Craig and later represented by engineer Sophus Simmelkjaer—was taken to court over the irrigation of tree-lined boulevards and public parks. The survey reveals an urban landscape in keeping with the standards of contemporary European cities: streets and avenues richly planted with trees give Cagliari an elegant aesthetic character, reflecting the tastes and sensibilities of the bourgeoisie. These tree-lined roads were recognized as pleasant spaces for strolling, enjoying the scenery, and leisure.

Cagliari alla fine dell'Ottocento. Assetti urbani di una città alberata

Con un progressivo slancio dalla fine del Settecento, Cagliari immagina e programma una nuova veste urbana, alternativa alla forma medievale che la città mantiene sostanzialmente per tutta l'Età Moderna[1]. Tale aggiornamento urbanistico e architettonico è conseguente a rilevanti cambiamenti: il rinnovamento tecnico sabaudo, nuovi principi igienici e l'avanzare della borghesia imprenditoriale determinano un'immagine urbana aggiornata, modellata per mano di nuove classi di architetti e ingegneri[2].

L'abbattimento delle mura difensive rende disponibili nuovi spazi che assieme allo sviluppo di grandi viali si qualificano come supporto prediletto per nuove alberature cittadine. Queste si impongono a Cagliari nell'Ottocento in coincidenza con forti stimoli culturali internazionali – particolarmente francesi – nell'ottica di rinnovate concezioni urbanistiche, quindi di motivi igienico-sanitari e simbolici[3] [Fig. 1].

Cagliari si presenta nella sua miglior forma tramite scenografici spazi urbani con giardini, piazze, parterre e viali alberati, spesso coordinati con le architetture circostanti o di fondale. È sufficiente uno sguardo alle cartoline e foto d'epoca circolanti tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento per avere un quadro

---

1. Sugli assetti urbani medievali di Cagliari cfr. Marco Cadinu, *Cagliari. Forma e progetto della città storica*, CUEC, Cagliari 2009. Cfr. anche Ilario Principe, *Cagliari. Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1981.

2. Marco Cadinu, *Iniziative di pianificazione urbanistica nella Cagliari Ottocentesca*, in *I Piani Regolatori*, «Storia dell'Urbanistica», Nuova Serie, 3/1997, Kappa, Roma 1997, pp. 52-62. Sulle nuove figure tecniche che si avvicendano in Sardegna a partire dal Settecento e la nuova classe di tecnici locali formati presso la *Scuola di Ponti e Strade* sarda (1822) cfr. Stefano Mais, *Dall'École des Ponts et Chaussées alle scuole di ponti e strade europee. Condivisione e reinterpretazione del modello francese nell'istituzione della Scuola dei Volontari di Ponti e Strade della Sardegna*, in *Il Tesoro delle Città*, Strenna 2021, Steinhauser Verlag, Wuppertal 2021, pp. 165-181; Annalisa Poli, Sandro Roggio, *Gli architetti del re in Sardegna. Iconografie tra Settecento e Ottocento*, Agave, Sassari 2013; Franco Masala, *Architetture di Carta. Progetti per Cagliari (1800-1945)*, AM&D Edizioni, Cagliari 2002.

3. *Le strade alberate*, «Storia dell'Urbanistica», Nuova Serie, 2/1996, Kappa, Roma 1997; *Architetture Vegetali. Le Strade alberate di Cagliari (Catalogo della Mostra)*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021; Marcello Schirru, *Cagliari nel secondo Ottocento. Viali, parterre, piazze per un nuovo modello di città*, in Maria Grazia Rosaria Mele, *Mediterraneo e città. Discipline a confronto*, Franco Angeli, Milano 2019, pp. 199-215



1_*Piano Topografico della città di Cagliari e dei suoi dintorni*, 1858. Nella carta sono indicati i viali alberati presenti in città a metà Ottocento (Istituto Geografico Militare, cart. 5, n. 22), particolare.

del protagonismo delle 'architetture vegetali' nel capoluogo sardo[4].

Dalle prima alberature settecentesche presso conventi e bastioni, Cagliari investe progressivamente nel verde urbano: sono significative e ampiamente testimoniate le prime alberature sopra i bastioni occidentali e orientali della città (Santa Croce e Santa Caterina, oggi Saint Remy), quindi quelle davanti ai conventi di San Francesco di Stampace, di Sant'Agostino e intorno al Convento di Jesus (oggi ex Manifattura Tabacchi)[5].

Con lungimiranza e in sintonia con le tendenze europee la città affida il programma del verde pubblico a figure specializzate di alto profilo: botanici, agronomi, architetti e paesaggisti che modellano lo spazio cittadino con sensibilità verso gli elementi naturali e conferiscono a Cagliari una caratura estetica elegante, aggiornata ai piaceri della borghesia, la quale riconosce in parchi e strade alberate luoghi ameni per il passeggio, il godimento paesaggistico e l'ozio. Tendenza che determina un processo di emulazione da parte degli altri centri dell'isola, protesi a programmi di allineamento ai più scenografici viali alberati del capoluogo[6].

---

4. Si rimanda in particolare ai materiali della mostra a cura di Tiziana Sassu e Marco Cadinu *Architetture Vegetali. Le Strade alberate di Cagliari* (Cagliari, luglio-ottobre 2021), quindi al relativo catalogo *Architetture Vegetali*, cit.

5. Per un quadro completo sulle prime alberature della città cfr. Ibidem, pp. 65-78.

6. Stefano Mais, *Le strade alberate nei centri urbani della Sardegna. Una rassegna preliminare*, in

Il verde urbano di Cagliari in relazione all'acquedotto cittadino

Dall'Ottocento le amministrazioni di Cagliari programmano il patrimonio del verde urbano congiuntamente al nuovo acquedotto cittadino, al fine di eliminare la faticosa irrigazione mediante botti su carri a traino animale e il prelievo dell'acqua dalle fontane pubbliche[7].
La nuova rete idrica cittadina è inaugurata il 3 marzo 1867 dalla *Cagliari Gas and Water Company Limited,* società deputata alla costruzione e gestione della rete del gas e dell'acqua in città, rappresentata inizialmente dal console inglese William Sanderson Craig e successivamente dall'ing. Sophus Simmelkjaer[8] [Fig. 2].
L'acquedotto è progettato per i bisogni privati e pubblici della città, tra cui quelli connessi all'irrigazione dei viali alberati, sancita esplicitamente con progressiva evidenza nei contratti del 9 giugno 1861, del 28 agosto 1872 e nel regolamento dell'1 marzo 1893, con cui si stabilisce l'obbligo, per la società concessionaria, di irrigazione delle «passeggiate abbisognevoli d'acqua»[9]. È la modifica al primitivo contratto, quella del 28 agosto 1872, che all'art. 2 stabilisce in particolare che:

> «La compagnia del Gas ed acquedotto, provvederà senza limitazione, l'acqua necessaria per le attuali passeggiate e per gli stabilimenti pubblici esistenti, ed ove occorra di stabilire altre passeggiate o stabilimenti, darà anche l'acqua necessaria per i medesimi fino a metri cubi duecento per le prime, e cento per i secondi ogni giorno»[10].

La norma rende chiaro innanzitutto il legame tra «passeggiata» e viale alberato, quindi la differenza valoriale attribuita alle «attuali passeggiate», interpretabili

---

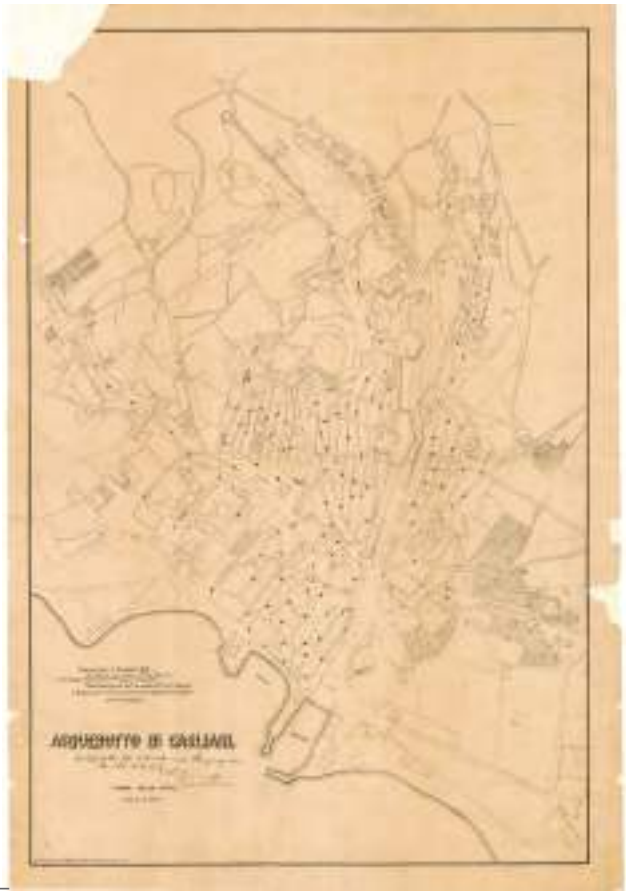
Architetture Vegetali. Le Strade alberate di Cagliari (Catalogo della Mostra), Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021, pp. 188-195.

7. Nel bastione di Santa Caterina (oggi Saint Remy), ad esempio, l'alberatura realizzata nel 1829 con l'opera dei condannati ai lavori forzati era irrigata con l'acqua prelevata dalla fontana di San Pancrazio. Cfr. *Architetture Vegetali*, cit., p. 69.

8. Sull'acquedotto cfr. Marco Cadinu, *Architetture dell'acqua in Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015, pp. 236-247; Sophus Simmelkjaer, *La società del gas e acquedotto di Cagliari: esposizione di fatti e ragioni*, Tipografia dell'Avvenire di Sardegna, Cagliari 1873.

9. Archivio Storico del Comune di Cagliari (d'ora in poi ASCCa), Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Relazione di perizia nella causa civile nanti il Tribunale di Cagliari fra il Municipio di Cagliari e la Società del Gas ed Acquedotto di Cagliari*, 9 marzo 1897, p. 54f. Cfr. anche Archivio di Stato di Cagliari (d'ora in poi ASCa), Genio Civile, Cartella acquedotto, *Condizioni annesse alla convenzione 9 giugno 1861 per la costruzione, manutenzione ed esercizio di un acquedotto per condotta d'acqua potabile a Cagliari.*

10. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Convenzione addizionale del 28 agosto 1872.*



2_*Pianta della città di Cagliari con l'indicazione del percorso dell'acquedotto*, 13 dicembre 1869 (ASCCa, Fondo Cartografico, L 14 I).

come sistemi consolidati e più 'antichi', meritevoli di maggiore attenzione e per questo dotati di una quantità d'acqua «senza limitazione», diversamente da quella garantita alle alberature impiantate successivamente.
La programmazione delle linee dell'acquedotto e delle altre azioni urbane in funzione del verde urbano è interpretabile come riflesso della sensibilità della Cagliari ottocentesca verso le alberature, riconosciute come patrimonio comune. La possibilità di distribuzione capillare dell'acqua per l'irrigazione del verde urbano determina inoltre un incentivo alla programmazione degli assetti alberati della città: agli esistenti 18 viali dotati di filari di alberi censiti prima della stipula contrattuale del 1872, se ne aggiungono altri 10 entro il 1893, e ulteriori sono impiantati fino alla fine del secolo[11].

11. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Relazione di perizia nella causa civile nanti il Tribunale di Cagliari fra il Municipio di Cagliari e la Società del Gas ed Acquedotto di Cagliari*, 9 marzo 1897, pp. 54f-56f.

Il censimento delle strade alberate di Cagliari (1897) nella causa tra il Municipio e la società *Cagliari Gas & Water Company*

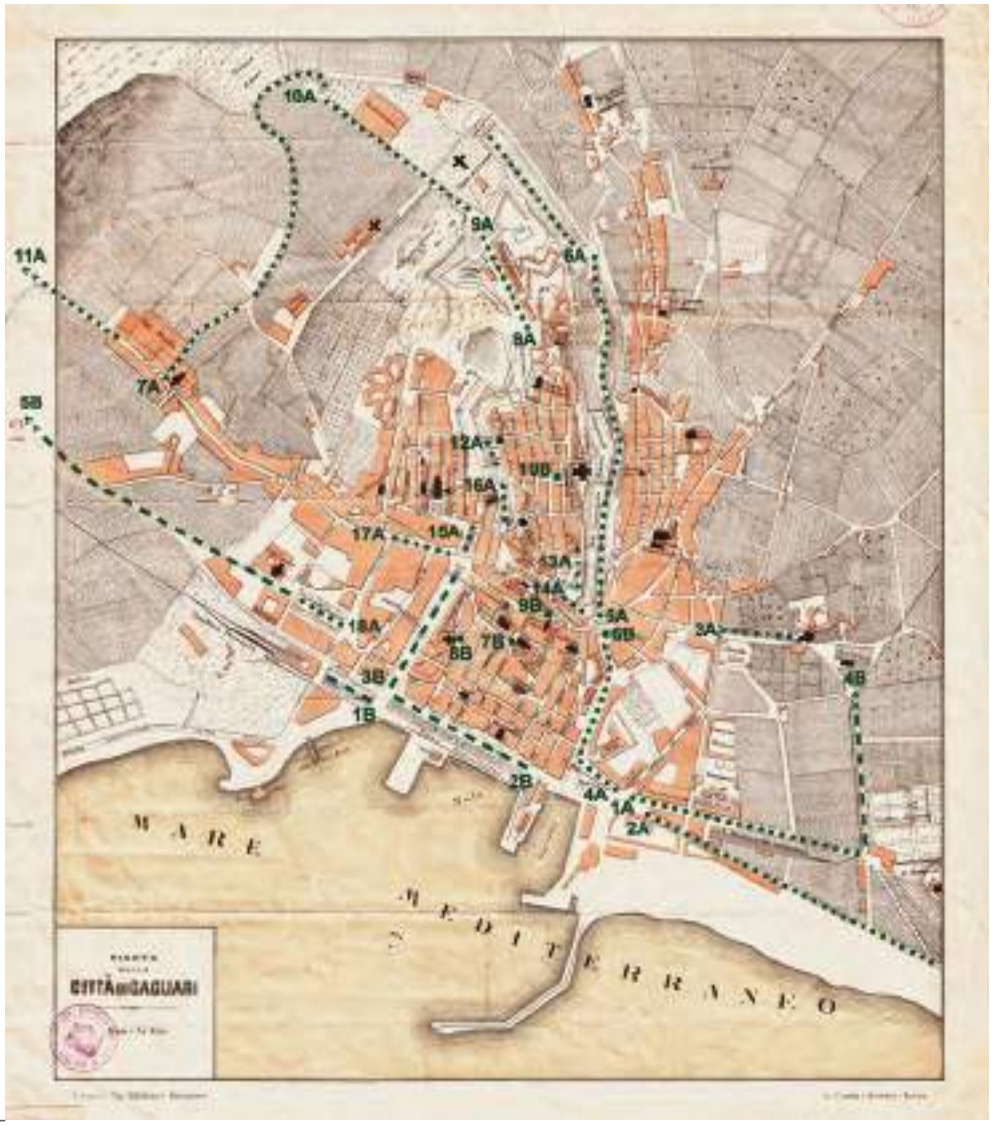
A seguito di un ampio contenzioso verificatosi negli anni '90 dell'Ottocento, l'Amministrazione Comunale chiama in causa la società *Cagliari Gas & Water Company*, rea di non aver rispettato diversi obblighi contrattuali, tra i quali quelli connessi all'irrigazione delle strade alberate[12]. In particolare, il Municipio chiede al giudice di fornire un'interpretazione precisa dell'art. 2 del contratto stipulato il 28 agosto 1872: nello specifico, è richiesto un chiarimento sulla locuzione «passeggiate abbisognevoli d'acqua» e, conseguentemente, quanta acqua debba essere attribuita a ciascuna[13].
Per formulare il proprio parere, nel 1897, il giudice affida la stesura di una relazione di perizia ai tecnici Antonio Marini, Vincenzo Muscas ed Enrico Pani, i quali principiano i lavori di valutazione da un elenco di viali piantumati a essi consegnato il 26 maggio 1893, diviso in due sezioni[14]: la prima riferita a passeggiate esistenti prima della convenzione tra Municipio e *Cagliari Gas & Water Company* del 28 agosto 1872; la seconda comprendente i viali alberati realizzati successivamente alla sopracitata convenzione [Fig. 3].

Elenco A (viali alberati esistenti prima del 28 agosto 1872)
1. Viale Bonaria
2. Strada di San Bartolomeo
3. Giardino di San Lucifero
4. Viale Principe Umberto
5. Terrapieno (passeggiata e stradale)
6. Giardino pubblico
7. Salita dell'Annunziata
8. Piazza Caserma Carlo Alberto
9. Viale Buon Cammino
10. Strada tra Buon Cammino e l'Annunziata

12. Ibidem, pp. 54f-r. La vicenda ha una grande eco mediatica grazie all'interesse del giornale locale *L'Unione Sarda*. Cfr. *La questione dell'acqua*, in «L'Unione Sarda», 15 dicembre 1905, p. 1. Tra gli altri capi della sentenza, seppure non direttamente legati all'approvvigionamento idrico per le strade alberate, si sottolineano: l'obbligo di introduzione dei contatori domestici; la garanzia di un servizio di fornitura continuo e proporzionale ai bisogni della popolazione (anche con la costruzione di nuovi serbatoi); l'obbligo di fornitura d'acqua agli orinatoi pubblici.

13. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Convenzione addizionale del 28 agosto 1872*, pp. 54f-54r.

14. Ibidem, pp. 55f-55r.



3_

3_Indicazione dei viali alberati censiti nella *Relazione di perizia nella causa civile nanti il Tribunale di Cagliari fra il Municipio di Cagliari e la Società del Gas ed Acquedotto di Cagliari*, 9 marzo 1897 (ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129).
Elenco A (viali alberati esistenti prima del 28 agosto 1872; puntinato): 1A. Viale Bonaria; 2A. Strada di San Bartolomeo; 3A. Giardino di San Lucifero; 4A. Viale Principe Umberto; 5A. Terrapieno (passeggiata e stradale); 6A. Giardino pubblico; 7A. Salita dell'Annunziata; 8A. Piazza Caserma Carlo Alberto; 9A. Viale Buon Cammino; 10A. Strada tra Buon Cammino e l'Annunziata; 11A. Viale Sant'Avendrace; 12A. Bastione Santa Croce; 13A. Bastione Santa Caterina; 14A. Bastione Saint Remy; 15A. Piazza Yenne; 16A. Discesa Cammino nuovo; 17A. Corso Vittorio Emanuele (già piazzetta San Francesco); 18A. Piazza del Carmine.
Elenco B (viali alberati costruiti tra il 28 agosto 1872 e il 26 maggio 1893; tratteggio): 1B. Giardino dinnanzi alla Stazione; 2B. Viali di Via Roma; 3B. Largo Carlo Felice; 4B. Strada di circumvallazione; 5B. Strada San Pietro; 6B. Parterre in Piazza Costituzione; 7B. Parterre in Piazza Fontana Nuova; 8B. Parterre in Via Baille; 9B. Parterre in Via Mazzini (già Argentari); 10B. Parterre della Piazzetta Carlo Alberto.
Base cartografica: Pianta della Città di Cagliari (ASCCa, Fondo Cartografico, 1.A.16).

11. Viale Sant'Avendrace
12. Bastione Santa Croce
13. Bastione Santa Caterina
14. Bastione Saint Remy
15. Piazza Yenne
16. Discesa Cammino nuovo
17. Corso Vittorio Emanuele (già piazzetta San Francesco)
18. Piazza del Carmine

Elenco B (viali alberati costruiti tra il 28 agosto 1872 e il 26 maggio 1893)
1. Giardino dinnanzi alla Stazione
2. Viali di Via Roma
3. Largo Carlo Felice
4. Strada di circumvallazione
5. Strada San Pietro
6. Parterre in Piazza Costituzione
7. Parterre in Piazza Fontana Nuova
8. Parterre in Via Baille
9. Parterre in Via Mazzini (già Argentari)
10. Parterre della Piazzetta Carlo Alberto

I periti affermano che questi viali sono tutti da ritenersi «passeggiate abbisognevoli d'acqua» a eccezione di alcuni casi particolari: il bastione di Santa Caterina e di Saint Remy perché non più alberati; il Viale Buon Cammino perché piantumato con «pini marittimi» che non necessitano irrigazione; e la «Strada di circumvallazione» in quanto scomparsa a seguito delle espansioni urbane[15].
Allo stesso tempo si precisa che altre strade alberate sono state aggiunte tra il 1893, data del documento, e il 1897, anno della perizia dei tre tecnici, le quali tuttavia non vengono menzionate perché «non è compito dei periti l'occuparsi»[16].
Emerge un quadro cittadino ricco di 'verde urbano' in cui tutte le strade, larghe e strette, interne ed esterne, se alberate sono riconosciute, oltre che «abbisognevoli d'acqua», soprattutto come luoghi di «passeggio», quindi spazi di ritrovo e relazione sociale, coerentemente con il diritto al 'pubblico passeggio' di impostazione internazionale[17].
Per questo, secondo i periti, anche le strade e i parterre di Cagliari di «ristrette dimensioni [...] non perciò potrebbero venir dall'elenco esclusi giacché servir

15. Ibidem. pp. 55f-57f. La «Strada di circumvallazione», non meglio precisata nel documento, potrebbe riferirsi alla prosecuzione della via Cimitero, asse riprogettato negli anni Venti del Novecento in aperta campagna e chiamato con medesima locuzione anche in altri documenti. Cfr. *Architetture Vegetali*, cit., pp. 133-134.

16. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Relazione di perizia,* pp. 55f-57f. Dalle notizie note e quelle desumibili dalle cartografie e documenti di quegli anni è plausibile che tra questi viali vi fosse la nuova strada della Stazione, prosecuzione della via Roma davanti allo Stabilimento Doglio; il viale Cimitero e alcune strade limitrofe alla confluenza con il Viale Bonaria; le attuali Via Porcell e Viale Trento. Cfr. *Planimetria della città di Cagliari* in ASCCa, 1.A.16, ID: 194963.

17. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Relazione di perizia,* p. 55r. Sul diritto al pubblico passeggio cfr. *Architetture Vegetali*, cit., pp. 82-89.



4_Alberata di Viale Regina Margherita, già Viale Principe Umberto, cartolina.



5_Viale alberato davanti alla Caserma Carlo Alberto, cartolina.

debbono d'ornamento alle rispettive piazzette in cui vennero costrutti»[18], come nei casi dei Parterre di Piazza Costituzione, Piazza Fontana Nuova, Via Baille, Via Mazzini (già Argentari) e Piazzetta Carlo Alberto.
Il consolidamento dei percorsi alberati storici della città che emerge dalla relazione, conferma la valenza di alcune alberate, come la lunga piantumazione dalla Darsena ai Giardini Pubblici (ex Polveriera) lungo i viali Regina Margherita [Fig. 4] e Regina

18. Cit. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Relazione di perizia,* pp. 55f-57f.

6_Viale alberato lungo il Largo Carlo Felice, cartolina.



7_Viale alberato di Via Roma davanti al porto, cartolina.

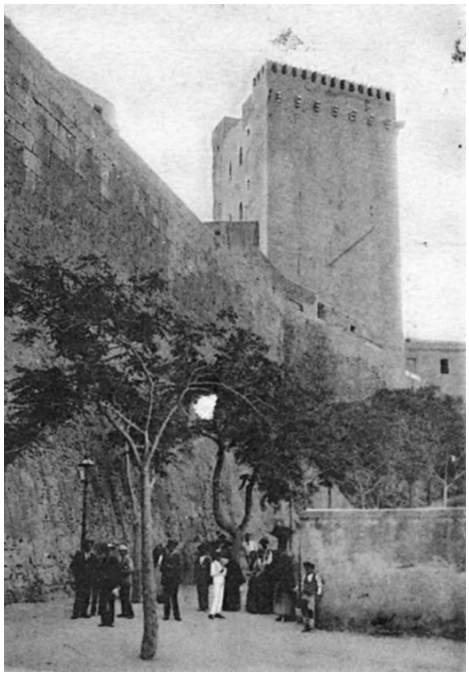


Elena; quindi il viale Buoncammino, oggetto di progetti che interessano la congiunzione con la passeggiata alberata davanti alla Caserma Carlo Alberto [Fig. 5] e vede il suo naturale proseguimento nel sinuoso percorso verso l'Annunziata, oggi viale Merello[19].

In luogo dei bastioni del quartiere Marina, verso il porto, vengono impiantati i viali di ampia sezione del Largo Carlo Felice [Fig. 6] e della via Roma [Fig. 7], con qua-

19. *Architetture Vegetali*, cit., pp. 90-97.





8 | 9_

8_*Carta del centro di Cagliari*, 1869 a due anni dalla inaugurazione dell'acquedotto. Sono in evidenza i piani di trasformazione della città con il contributo dei tecnici della *Gas & Water Company*. È prevista la trasformazione del porto, lo scalo ferroviario e ristrutturazioni urbane in relazione con la costruzione dell'acquedotto e l'introduzione dei viali alberati della via Roma (waterfront) e del Largo Carlo Felice (ASCCa, Fondo Cartografico, E 17).

9_Viale alberato di via Cammino Nuovo, sullo sfondo la Torre dell'Elefante, cartolina.

druplice alberatura che emula i più scenografici assi urbani delle capitali europee[20]. Il sistema configura un rinnovato e delizioso affaccio cittadino sul mare, oggetto di interessi speculativi – tra cui quelli avanzati a più riprese della stessa *Cagliari Gas & Water Company*[21] [Fig. 8] – e viene dotato di un'armonica palazzata porticata conclusa nel primo Novecento[22] [Figg. 13, 14]. Il largo Carlo Felice ha invece il suo culmine nel parterre della Piazza Yenne, primo elemento di una quinta urbana verde che ascende sul lato occidentale del Castello con la via Cammino Nuovo [Fig. 9] e, più in alto, il Bastione di Santa Croce [Fig. 10].

L'incremento delle alberature riguarda anche alcuni viali 'fuori porta' che a fine secolo assumono una dimensione monumentale in prospettiva di nuovi investimenti speculativi[23]: a oriente il sistema di San Lucifero, i viali di Bonaria e San Bar-

20. Ibidem, pp. 100-113.

21. Cfr. Marco Cadinu, Stefano Mais, *Architetture per l'urbanistica: le terrazze, passeggiate pensili sulle strade, sui porti e sul paesaggio. Il modello neoclassico inglese e le sue origini, i waterfront di Nizza, Genova e Cagliari*, in Carla Benocci (a cura di), *Le Assicurazioni Generali nelle città italiane tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento*, «Storia dell'Urbanistica», Terza Serie, 8/2016, Kappa, Roma 2017, pp. 201-237.

22. Franco Masala, *Architetture dall'unità d'Italia alla fine del '900*, Illisso Edizioni, Nuoro 2001, pp. 23-24.

23. *Architetture Vegetali*, cit., pp. 115-129.



10_Bastione di Santa Croce con le alberature su due filari, cartolina.

tolomeo insieme a una primitiva 'circonvallazione', segnano diramazioni alberate su cui si imposta lo sviluppo urbano successivo; a occidente il nuovo parterre della stazione, quindi la Piazza del Carmine verso la Strada di San Pietro (oggi viale Trieste), definiscono il nuovo accesso alberato della città ottocentesca[24].
Il quadro restituito dalla perizia è ulteriormente interessante perché arricchito di dettagli quantitativi sui viali, come il numero di piante presenti con i relativi volumi d'acqua da erogare per ciascuno[25] [Figg. 11, 12] e un elenco delle strade alberate già dotate di «bocche d'acqua per l'annaffiamento» al 26 maggio 1893[26]:

Giardino di San Lucifero – N. 1 (a cassetto o chiusino)
Viale Principe Umberto – N. 1 (a colonnetta)
Terrapieno – N. 2 (a chiusino)
Giardino pubblico – N. 1 (a chiusino)
Piazza Caserma Carlo Alberto – N. 2 (a chiusino)
Viale Sant'Avendrace – N. 1 (a chiusino)
Piazza Yenne – N. 1 (a colonnetta)
Piazza del Carmine – N. 2 (una a colonnetta, l'altra a chiusino)
Giardino dinnanzi alla Stazione – N. 9 (a chiusino)
Parterre in Piazza Costituzione – N. 1 (a chiusino)

24. Ibidem, p. 117.

25. ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129, *Relazione di perizia*, p. 62f.

26. Ibidem, pp. 57f-r. Nella relazione sono indicati anche i viali alberati sprovvisti di punti d'acqua che sono serviti dalle «bocche d'acqua» dei viali vicini o sono riforniti con le botti d'acqua su carri. Ibidem, p. 60f.

N°	Denominazione delle passeggiate	Superficie irrigabile		N° delle piante	Volume d'acqua in litri per ogni irrigazione					
					Per area		Per piante		Totale	
1	Viale Bonaria	//	//	209	//	//	5225	//	5225	//
2	Giardino San Lucifero	1482	20	91	4446	60	575	//	5021	60
3	Viale Umberto I	//	//	182	//	//	4550	//	4550	//
4	Terrapieno	//	//	403	//	//	10075	//	10075	//
5	Giardino pubblico	10599	16	765	31797	48	4775	//	36572	48
6	Salita dell'Annunziata	//	//	74	//	//	1850	//	1850	//
7	Piazza Caserma Carlo Alberto	//	//	153	//	//	3825	//	3825	//
8	Da Buoncammino ad Annunziata	//	//	192	//	//	4800	//	4800	//
9	Viale S. Avendrace	//	//	148	//	//	3700	//	3700	//
10	Bastione Santa Croce	//	//	36	//	//	900	//	900	//
11	Piazza Yenne	//	//	32	//	//	800	//	800	//
12	Cammino Nuovo	//	//	34	//	//	850	//	850	//
13	Piazza S. Francesco	//	//	15	//	//	375	//	375	//
14	Piazza del Carmine	//	//	100	//	//	2500	//	2500	//

11_Prospetto tratto dalla *Relazione di perizia nella causa civile nanti il Tribunale di Cagliari fra il Municipio di Cagliari e la Società del Gas ed Acquedotto di Cagliari*, 9 marzo 1897, riguardante il censimento dei viali esistenti prima del 28 agosto 1872 con i relativi volumi d'acqua da erogare, calcolati per numero di piante e per superfice d'area verde (ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129).

N°	Denominazione delle passeggiate	Superficie irrigabile		N° delle piante	Volume d'acqua in litri per ogni irrigazione					
					Per area		Per piante		Totale	
1	Parterre di via Roma	4395	38	284	1386	14	1775	//	14961	14
2	Viali di Via Roma	//	//	325	//	//	8125	//	8125	//
3	Largo Carlo Felice	//	//	216	//	//	5400	//	5400	//
4	Strada San Pietro	//	//	410	//	//	10250	//	10250	//
5	Parterre Piazza Costituzione	365	97	35	1097	91	875	//	1979	91
6	Parterre Piazza Fontana nuova	143	15	13	429	45	325	//	754	45
7	Parterre di via Baille	91	26	15	273	78	375	//	648	78
8	Parterre di via Mazzini	50	40	7	151	20	175	//	326	20
9	Parterre di Piazza Carlo Alberto	58	13	9	174	39	75	//	249	39

12_ Prospetto tratto dalla *Relazione di perizia nella causa civile nanti il Tribunale di Cagliari fra il Municipio di Cagliari e la Società del Gas ed Acquedotto di Cagliari*, 9 marzo 1897, riguardante il censimento dei viali costruiti tra il 28 agosto 1872 e il 26 maggio 1893 con i relativi volumi d'acqua da erogare, calcolati per numero di piante e per superfice d'area verde (ASCCa, Serie III, Categoria I, Classe 9, Fascicolo 2, Busta 129).

Dallo scarno inventario si deduce che la maggior parte dei viali alberati della città risulta sprovvista di punti d'acqua per l'irrigazione, mentre quelli che ne sono dotati, hanno per la maggior parte una sola unità, ad eccezione del giardino della stazione. I periti prospettano quindi un piano di riordino complessivo della distribuzione dell'acqua per i viali alberati della città, prevedendo la dotazione di almeno un punto d'erogazione apposito per ogni viale, corredato di contatore, e stimando

esattamente la quantità d'acqua necessaria per ciascuno [Figg. 11, 12]. Dai calcoli spiccano particolarmente le notevoli dosi d'acqua riservate ad alcuni viali, che confermano la presenza di rigogliosa vegetazione: il Giardino Pubblico (36.572 litri / 5 ore), via Roma (14.961 litri / 5 ore) e il Terrapieno (10.075 litri / 5 ore) rappresentano i viali alberati della città maggiormente bisognosi d'acqua[27].
I periti suggeriscono inoltre ulteriori accorgimenti per il sistema di irrigazione dei viali, tra cui l'introduzione di serbatoi o di «piccoli castelli come per esempio qualcuno di quelli che si sono costrutti a Roma pei servizi suburbani»[28]. È probabile che i tecnici si riferissero a operazioni di rilievo in tema di architetture dell'acqua e strade alberate in corso a Roma a fine Ottocento e molto note nel panorama nazionale. Tra queste quelle di Gioacchino Ersoch, allievo di Valadier e ideatore del Mattatoio di Testaccio, responsabile di una nuova rete di canalizzazioni dell'Acqua Marcia proveniente dalla zona di Trinità de' Monti per alimentare, tramite un nuovo serbatoio monumentale, l'irrigazione delle piante di viali e giardini; o ancora il serbatoio-chalet con la limitrofa fontana dell'Idrocronometro, costruito tra il 1872 e il 1874 all'interno della riconfigurazione della Passeggiata del Pincio[29].
Dopo la consegna della perizia al giudice, alla fine del 1898, trascorrono ancora 4 anni prima del verdetto finale del tribunale. Questo recepisce in definitiva le indicazioni tecniche espresse in perizia e, stabilisce, in dettaglio, che

> «la società deve provvedere tutta l'acqua necessaria alle passeggiate preesistenti al 1872, e le bocche di presa dovranno avere una portata minima di 20 lit. al minuto primo, con il diritto di applicare i contatori ad ogni passeggiata per constatare l'entità del consumo»

e aggiunge che

> «la società deve dare 200 M.C. al giorno per le passeggiate posteriori al 1872 mediante bocche di presa di 10 litri al minuto primo, sempre con diritto di applicare il misuratore per misurare la quantità consumata giornalmente»[30].

---

27. Ibidem, p. 60f.

28. Ibidem, p. 63r.

29. Claudio Impiglia, *Il progetto dell'architetto comunale Gioacchino Ersoch per il serbatoio idrico nella Passeggiata pubblica del Pincio a Roma*, in Francesco Del Sole (a cura di), *Paesaggi di pietra e di verzura. Omaggio a Vincenzo Cazzato*, Gangemi, Roma 2023, pp. 533-540; Alessandro Cremona, Claudio Crescentini, Massimo Pentiricci, Eleonora Ronchetti (a cura di), *Gioacchino Ersoch architetto comunale. Progetti e disegni per Roma capitale d'Italia*, Palombi, Roma 2014.

30. *In nome di S. M. Vittorio Emanuele 3. per grazia di Dio e per volonta della nazione re d'Italia il Tribunale civile di Cagliari [...] ha reso la seguente sentenza nella causa commerciale sommaria in-*

La sentenza è interpretata criticamente dall'ing. Simmelkjaer, rappresentante legale della società:

> «Il più danneggiato sarà il consumatore, poi il municipio e per ultima la Società. Riconosciuto il diritto della Società di applicare i contatori di controllo, per le passeggiate e giardini pubblici il municipio non avrà più l'attuale quasi sconfinata libertà di attingere acqua, ma dovrà limitarsi, per le passeggiate anteriori al 1872 al necessario durante lo spazio di un giorno e per le posteriori al 1872, salvo di pagare per l'eccedenza, a 200 M.C. al giorno»[31].

La vicissitudine giudiziaria si protrae fino al 1908, con al centro del confronto, tra gli altri temi, ancora quello dell'irrigazione dei viali alberati cittadini, tema molto caro alla popolazione. .
Assieme all'oggettiva quantificazione delle strade alberate di Cagliari i documenti della sentenza restituiscono infatti anche la caratura identitaria di queste strutture urbane, costituendo un raro documento nel panorama delle città del tempo[32].
La dettagliata geografia che ne discende, qui messa in luce, costituisce un tassello ulteriore in un campo di studi già aperto sulle 'architetture vegetali', teso a ricostruire gli assetti storico-monumentali degli spazi pubblici della città, nella tradizione urbanistica europea pianificati in accordo con alberature e spazi verdi.
Tale caratteristica si offre alla contemporaneità – a Cagliari come in altre città – solo parzialmente ereditata rispetto alla configurazione storica. Un patrimonio da preservare e accrescere, coerentemente con la sensibilità moderna per la salute e la qualità dell'immagine urbana derivante dalla prassi consolidata di 'fare la città' con le strade alberate.

---

scritta al n. 620/900 del ruolo del municipio di Cagliari [...] *contro Società del gas ed acquedotto di Cagliari* [...], Tip. P. Valdes, Cagliari 1902.

31. Cit. *La questione dell'acqua*, in «L'Unione Sarda», 15 dicembre 1905, p. 2.

32. Oltre ai saggi pubblicati nel presente volume rimando ai contributi, all'estesa rassegna di recensioni e alle segnalazioni bibliografiche in *Le strade alberate*, «Storia dell'Urbanistica», Nuova Serie, 2/1996, Kappa, Roma 1997.

13_Palazzo Comunale con l'alberata di via Roma, cartolina.

14_Alberata di via Roma, cartolina.



13



14


32
31
30
M A R E M

IL PROGETTO DI ESPANSIONE DI CAGLIARI ALLA FINE DEL XIX SECOLO E L'IMPIANTO ALBERATO DEL VIALE TRIESTE (GIÀ VIA SAN PIETRO). DAL TRACCIATO RURALE AL BOULEVARD BORGHESE

The Expansion Project of Cagliari at the End of the 19th Century and the Tree-Lined Layout of Viale Trieste (formerly Via San Pietro): From Rural Route to Bourgeois Boulevard

DOI: 10.17401/su.17.so12

Silvia Orione
Università degli Studi di Cagliari – Associazione di Storia della Città
silvia.orione@unica.it

Parole chiave
Urbanistica ottocentesca, espansione extra moenia, pubblico passeggio, alberature monumentali, rettificazione viaria
Nineteenth-Century Urban Planning, Extra-Moenia Expansion, Public Promenade, Monumental Tree-Lined Avenues, Street Rectification

Abstract
Il Viale Trieste di Cagliari, già Stradale di San Pietro, costituisce un episodio emblematico della modernizzazione urbana ottocentesca lungo l'asse occidentale verso Sant'Avendrace. Sorto in un territorio di antica stratificazione, attraversato da percorsi romani e tracciati rurali, il nuovo viale traduce nel paesaggio l'espansione borghese della città oltre le mura. La sua concezione, maturata in relazione all'ingresso urbano della Strada Reale Carlo Felice (1822) e alla definizione della piazza del Carmine, si consolida tra il 1873 e il 1877, quando la rettifica del tracciato e la piantumazione di quattrocento alberi ne determinano il carattere

salubre, monumentale e rappresentativo. Rimosse nel 1912 per la posa del collettore fognario e poi ripristinate, le alberature restituiscono il segno originario di un boulevard moderno, in cui natura e progetto urbano si fondono in un'unica immagine di progresso e decoro civile. Oggi il viale resta un asse urbano vitale spesso dimentico del suo valore storico di alberata monumentale.

Viale Trieste in Cagliari, formerly known as Stradale di San Pietro, stands as an emblematic episode of nineteenth-century urban modernization along the western axis towards Sant'Avendrace. Developed within a historically layered landscape crossed by Roman and rural routes, the new boulevard translated into form the bourgeois city's expansion beyond its walls. Conceived in relation to the urban gateway of the Strada Reale Carlo Felice (1822) and to the definition of Piazza del Carmine, the project took shape between 1873 and 1877, when the rectified alignment and the planting of four hundred trees gave the avenue its healthy, monumental, and representative character. The trees, removed in 1912 for the sewer works and later replanted, restored the image of a modern boulevard where nature and urban design merge in a single vision of progress and civic decorum. Today, the avenue remains a vital urban axis, yet too often neglectful of its historic value as a monumental tree-lined boulevard.

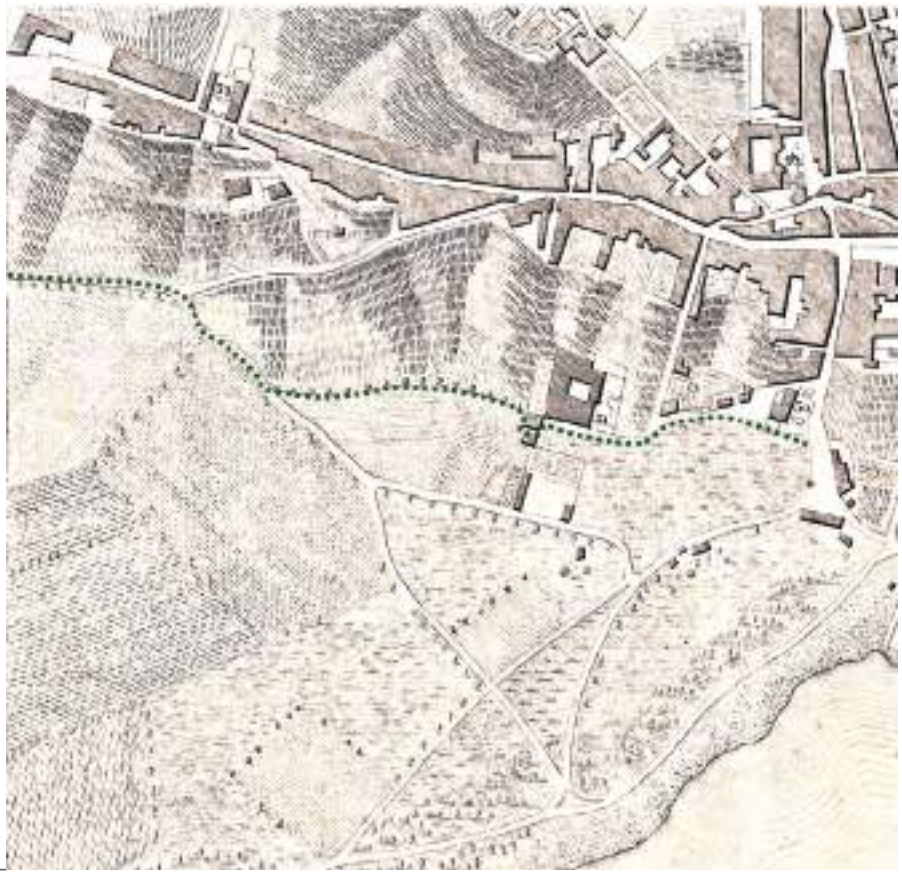
Un viale per la città moderna

Fra la seconda metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, Cagliari attraversa una stagione di profonde trasformazioni urbane: la demolizione delle mura, l'apertura di nuove piazze e viali, la costruzione della stazione ferroviaria e il progressivo affermarsi di una borghesia cittadina che proietta la città oltre i limiti fisici della sua struttura fortificata. In questo quadro il progetto di una serie di nuovi Viali alberati, tra cui primeggia il Viale Trieste, già noto come Stradale di San Pietro, configura una delle operazioni più emblematiche della modernità urbana cagliaritana[1]. [Fig. 2, 7]
Fin dalle prime discussioni, il nuovo viale viene concepito come risposta a un'esigenza: da un lato, collegare la piazza del Carmine e il centro storico con il borgo di Sant'Avendrace per il pubblico passeggio, dall'altro, disegnare un ingresso monumentale verso la città, in continuità con la Strada Reale Carlo Felice, aperta nel 1822 come grande infrastruttura di connessione dell'isola[2]. [Fig. 5-6, 8] Così, mentre la demolizione delle mura difensive liberava spazi strategici per nuovi assi viari, prendeva corpo l'idea di un *boulevard* rettilineo, ordinato, alberato, espressione di decoro e controllo dello spazio urbano. [Fig. 3]

---

1. Il concetto di 'fuori dalle mura' come momento di fondazione della città moderna è stato approfondito nella storiografia recente; si veda il contributo Silvia Martelli, *Oltre le mura. Cagliari tra ottocento e novecento*, Cuec, Cagliari 1993.
Sui viali come vettore di espansione vedi Marco Cadinu (a cura di), *Le strade alberate di Cagliari*, LapisLocus, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021.
Le principali fonti archivistiche utilizzate per il presente contributo sono conservate presso l'Archivio Storico del Comune di Cagliari (A.S.C.Ca), Sezione III, Categoria X, Classe 1, Fascicolo 6, con atti datati tra il 1841 e il 1921, integrati da delibere civiche, relazioni tecniche e corrispondenze amministrative.
Per il prezioso regesto di dati archivistici, si rimanda a Tatiana K. Kirova, Franco Masala, Maria Antonietta Mongiu, Michele Pintus (a cura di), *Cagliari, Quartieri Storici. Stampace*, Silvana Editoriale, Cagliari 1995.

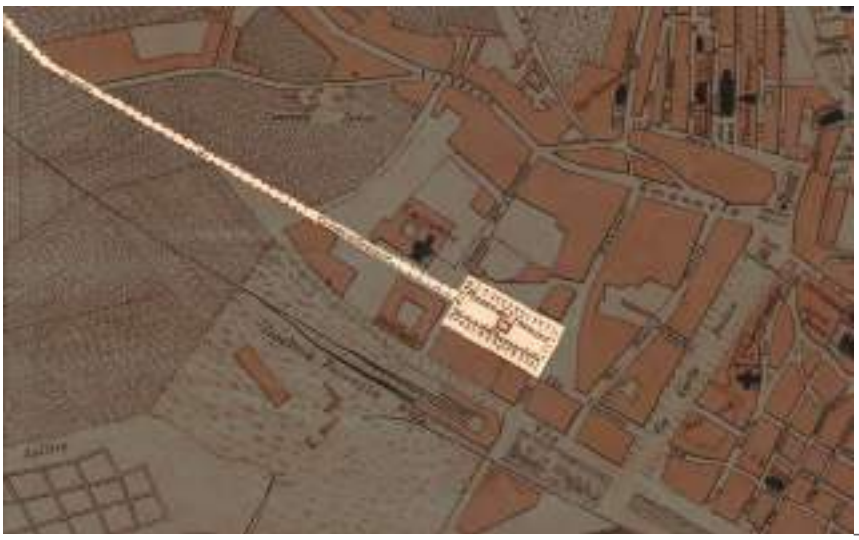
2. Sull'evoluzione dell'area urbana occidentale si veda la delibera del Consiglio degli Edili del 18 dicembre 1841, che già menziona la necessità di «riattamento della strada che dallo stradone di Sant'Avendrace traversa obliquamente nel sito detto di San Pietro sino alla piazza del Carmine».
Sulle vicende progettuali ed il percorso dell'antica Strada Reale Carlo Felice, si veda Stefano Mais, *Giovanni Antonio Carbonazzi e la costruzione della Strada Reale Carlo Felice (1822-1829)*, in «Aristana», I, 1, 2023, pp. 45-59 e Idem, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020.



1_In linea tratteggiata verde, aggiunta dall'autrice, si identifica tra i campi la via San Pietro. Sebbene diversa da quella attuale, si noti che segue la medesima direzione. (Archivio Storico del Comune di Cagliari, 1.A.23).



2_Piano di ampliamento della città di Cagliari redatto dall'ing. Francesco Sanna Manunta nel 1906. Nel disegno di progetto è chiara l'intenzione di sdoppiare l'ingresso della Strada Reale nella forcella alberata viale Trento – viale Trieste. (Archivio Storico del Comune di Cagliari, Progetti, s.c.).



3_Si noti la strada alberata qui denominata Strada di Circonvallazione. (Archivio Storico del Comune di Cagliari, 1.A.15).

_3



4_Scorcio della alberata di via San Pietro a cavallo tra i due secoli (Foto in Sardinia Digital Library).

_4

Il Viale Trieste non fu dunque un semplice intervento infrastrutturale: la sua genesi racconta una più ampia vicenda di emancipazione urbana e di ridefinizione dell'immagine cittadina. La strada, infatti, costituì fin dall'inizio il simbolo di un nuovo rapporto fra città, campagna e sponda lagunare, fra ordine e natura, fra spazio produttivo e spazio del passeggio[3]. [Fig. 4]

3. Si veda Marcello Schirru, *Cagliari nel secondo Ottocento. Viali, parterre, piazze per un modello nuovo di città*, in Maria Grazia Rosaria Mele (a cura di), *Mediterraneo e città. Discipline a confronto*, FrancoAngeli, Milano 2019, pp. 199-215.

Topografia storica e origine del toponimo 'San Pietro'

Prima delle trasformazioni ottocentesche, l'area oggi corrispondente al viale Trieste costituiva un ambito di margine tra la città fortificata e la campagna occidentale. La denominazione di 'via San Pietro' deriva dalla presenza, in questo settore, della chiesa medievale dedicata all'apostolo, documentata nelle fonti tardo-medievali come edificio rurale. L'antico asse viario era parte del sistema della scomparsa capitale giudicale di Sant'Igia, tra il Borgo di Sant'Avendrace e Bagnaria, lungo la sponda della laguna di Santa Gilla[4]. [Fig. 1]
Le evidenze archeologiche mostrano tuttavia che, in età romana e verosimilmente anche durante la fase giudicale, quest'area era inclusa entro il perimetro urbano, occupata da edifici e infrastrutture produttive, come templi, cisterne, impianti idrici e resti di pavimentazioni stradali[5]. Solo dopo la distruzione di Sant'Igia e la fondazione pisana della città, l'area venne progressivamente a trovarsi fuori dal circuito difensivo di Stampace e di Marina, con prevalente funzione agricola e di transito[6].
Questo territorio, attraversato da tracciati di lunga durata, si configurava come fascia agricola intensamente coltivata e irrigua, punteggiata da piccoli insediamenti religiosi e produttivi. La sua fertilità era garantita da una fitta rete di canalizzazioni, pozzi e fossi d'acqua, tra cui la derivazione del sistema idraulico che convogliava le acque verso le saline e le aree di orto[7].
Le ricerche di Marco Cadinu e di altri studiosi hanno messo in luce come, a partire da questa fase, la città di Cagliari si sviluppi secondo una polarità multipla: il Castello come sede del potere amministrativo, Stampace come borgo mercantile e produttivo, e l'area di San Pietro come margine fertile e di comunicazione verso la piana di Santa Gilla[8]. Questa articolazione territoriale sopravvive nelle

---

4. Il titolo «sancti Petri de litoris maris» risulta tra i possedimenti dei monaci benedettini dell'abbazia di San Vittore di Marsiglia dal 1089. Vedi Mauro Dadea, *San Pietro dei Pescatori*, in Idem, Simone Mereu, Maria Antonietta Serra, *Chiese e arte sacra in Sardegna. Arcidiocesi di Cagliari*, Zonza, Cagliari 2000, pp. 197-198.

5. Per una ricostruzione delle evidenze archeologiche nell'area dell'attuale piazza del Carmine si veda Alessandra Pasolini, Grete Stefani, *Microstoria di un sito urbano: la chiesa di S. Nicola nella piazza del Carmine a Cagliari*, in «Studi Sardi», XLVIII, Cagliari 1995, pp. 13-24.

6. Sulla riorganizzazione urbana pisana e la marginalizzazione delle aree extra moenia si veda Marco Cadinu, *Il territorio di Santa Igia e il progetto di fondazione del Castello di Cagliari*, in «RiMe», n. 15/2, 2015, pp. 96-147.

7. Marco Cadinu, *Architetture dell'Acqua in Sardegna*, Steinhauser Velag, Wuppertal 2015, pp. 203-210.

8. Idem, *Urbanistica giudicale. Spazi pubblici e architetture (XI-XIV secolo)*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2019, pp. 133-141.

fasi moderne, come attestano le carte IGM di inizio Ottocento, dove il tracciato di via San Pietro è già leggibile fra campi e orti, pur non ancora rettificato, esito di una struttura territoriale antica e medievale sedimentata, in cui memoria e progetto convivono. [Fig. 1]

Le origini del progetto: dal 'riattamento' alla rettificazione (1841–1870)

Le prime attestazioni relative all'impellente necessità di sistemazione della strada di San Pietro risalgono agli anni Quaranta dell'Ottocento. Nella seduta del Consiglio degli Edili del 18 dicembre 1841 si discute il «riattamento della strada che dallo stradone di Sant'Avendrace traversa obliquamente nel sito detto di San Pietro sino alla piazza del Carmine»[9]. Il documento descrive con precisione le condizioni precarie del tracciato, «una vasta pozzanghera» di acque stagnanti e terreni melmosi, e la necessità di rialzare il suolo con ingenti lavori di sterro e riporto. L'intervento, stimato in novemila lire sarde, veniva considerato di difficile esecuzione a causa della mancanza di strumenti adeguati e per la natura stessa dei terreni, soggetti a frequenti allagamenti[10].

L'atto del 1841 rivela un dato di straordinario interesse, finora non documentato nella letteratura storica: la proposta di riutilizzare i materiali provenienti dalla demolizione dell'orecchione di Porta Stampace per il rialzamento e la sistemazione della strada di San Pietro. Tale decisione, di natura tecnica, conferma il prezioso dato di cambio di quote della strada necessario ad evitare gli impaludamenti che avrebbero reso la funzione di pubblico passeggio impraticabile. Il documento precisa che l'impiego delle «macerie delle fortificazioni abbattute» avrebbe consentito «vistosissimi risparmi». Si tratta di un'informazione di rilievo, che testimonia una forma di pianificazione coordinata fra demolizione, riuso dei materiali e costruzione di nuovi spazi pubblici. In tal modo, la trasformazione della via San Pietro si colloca all'interno di una strategia unitaria di modernizzazione urbana, nella quale la razionalità tecnica si intreccia a una chiara volontà di rappresentazione e di decoro civico, oltre che al valore emblematico per cui il nuovo *boulevard* di espansione verso ovest della città storica nasce letteralmente dalle rovine delle sue mura, trasfor- mando i resti dell'antica città fortificata nella materia fondativa del nuovo asse della città moderna.

Nel 1842 il progetto di livellamento della strada di San Pietro definisce un primo disegno geometrico dell'asse viario, prevedendo il trasporto e la stesura di strati

9. A.S.C.Ca, Sez. antica, Consiglio degli Edili, vol. 296, c. 49, 18 dicembre 1841.

10. Ibidem.

di terra di venti centimetri ciascuno per rialzare e regolarizzare la pendenza. Anche in questo caso le terre di riporto provenivano delle demolizioni delle mura, secondo una logica di economia materiale che univa ingegneria e visione urbana[11]. Si deve notare che la mancata considerazione delle imponenti trasformazioni in termini di scavi e riporti necessari alla realizzazione della perfetta 'livelletta' attuale del viale e delle strade al suo intorno, hanno limitato di molto il riconoscimento degli strati archeologici di un'area chiave per la storia della città, in particolare di quelli medievali.
A distanza di poco più di un decennio, nel 1855, l'Intendente generale Magenta denuncia le pessime condizioni del percorso,

> «Nella Strada che dal Carmine porta alla Chiesa di S. Pietro molto frequentata massime dagli abitanti di Santa Avendrace e che serve pure di passeggiata a molti di quelli di Cagliari esiste un fosso ove colano o meglio ristagnano le acque puzzolenti che derivano dalle concie, tramandano un insopportabile fettore che può essere causa di grave danno alla pubblica igiene»[12].

La strada, tuttavia, non era solo via di transito ma veniva già utilizzata come corridoio di passeggio cittadino, frequentato dagli abitanti di Sant'Avendrace e del centro. Questo doppio uso, funzionale e sociale, avrebbe costituito la base concettuale per la successiva trasformazione in viale urbano.
A partire dagli anni Sessanta, l'amministrazione municipale riconosce l'importanza strategica di quell'asse, deliberando nel 1865 la sua dichiarazione di pubblica utilità. Il tracciato che partiva dalla Darsena attraversava la piazza del Carmine e raggiungeva la Croce del sobborgo di Sant'Avendrace veniva così definito come infrastruttura fondamentale della nuova città[13]. Il viale si preparava a divenire il limite e insieme la soglia di un'espansione destinata a cambiare il volto di Cagliari. [Fig. 8]

La costruzione della strada e le espropriazioni (1865–1875)

Con la delibera del Consiglio Civico del 1865, la via di San Pietro assume formalmente il ruolo di infrastruttura di pubblica utilità. Tale decisione segna l'av-

---

11. Ibidem, c. 141-142.

12. A.S.C.Ca, Sezione III, Memorie di Governo, vol. 171, c. 232, 15 febbraio 1855.

13. Ibidem, Deliberazioni del Consiglio Civico, vol. 49, sedute n. 41 e n. 46, 2 maggio–18 luglio 1865.



5_Gli alberi presenti in questa foto, successiva al 1905, saranno rimossi nel 1912 per la posa della rete fognaria e successivamente ripristinati nel 1925 (Foto in Sardinia Digital Library).

vio di una fase operativa che, nei successivi dieci anni, trasformerà in modo sostanziale la fascia urbana occidentale. Nel 1873 la Giunta Municipale dispone la spesa per l'esproprio delle case e dei terreni necessari all'apertura della nuova arteria, mentre nel 1874 vengono liquidati i pagamenti per la costruzione del tratto compreso tra la chiesa di San Pietro e la Croce del sobborgo di Sant'Avendrace[14]. L'anno successivo si richiede un sussidio provinciale per sostenere le spese di completamento in quella fase gravanti su un bilancio municipale ancora limitato.

La costruzione della nuova strada si inserisce in un più ampio quadro di riforma urbana che interessa l'intero settore sud-occidentale della città: la piazza del Carmine, la stazione ferroviaria e il collegamento con il porto, nuovo 'fronte di modernità' e sistema coerente di spazi pubblici collegati da assi alberati e regolari. La rettifica del tracciato di via San Pietro, da percorso tortuoso a viale rettilineo, non rappresenta solo un miglioramento funzionale, ma anche un'operazione simbolica. [Fig. 7]

La scelta di un asse di grande respiro, connesso visivamente alla piazza del Carmine e proiettato verso Sant'Avendrace, conferisce alla strada il carattere di 'viale d'ingresso', luogo di rappresentanza e di passeggio. [Fig. 5-6, 8] Nella cultura urbana ottocentesca, la via alberata è espressione di igiene e decoro, ma anche di controllo e disciplina dello spazio: una sintesi tra natura ordinata e geometria urbana. Il viale di Cagliari, in tal senso, si pone in dialogo con modelli europei di

14. Ibidem, Deliberazioni della Giunta Municipale, vol. 116, seduta n. 3, 21 ottobre 1873; vol. 117, sedute n. 75 e n. 92, 24 agosto e 25 settembre 1874.



6_Scorcio della alberata di via San Pietro ripresa da piazza del Carmine e riprodotta in una cartolina.

7_Il viale Trieste oggi in una vista zenitale. Si noti la dimensione di parallelismo sinergico tra il viale Trieste, pedonale e carrabile, e la ferrovia. (Cattura su Google Earth eseguita dall'autrice in data 17-05-2025).





8_Sullo sfondo, a sinistra dell'immagine, la città storica e, a destra dell'immagine, il mare. Vista aerea dell'ingresso in città da viale Sant'Avendrace e lo sdoppiamento nella forcella viale Trento (sx) e viale Trieste (dx). (Cattura su Google Earth eseguita dall'autrice in data 17-05-2025).

boulevard, ma li traduce in chiave locale, in relazione alla morfologia e alla memoria del sito[15].

L'impianto alberato e la nascita del paesaggio urbano (1876–1878)

Il carattere distintivo del nuovo viale fu fin dall'inizio la sua alberatura. Tra il 1876 e il 1877, il giardiniere civico Felice Galbiati supervisionò il progetto di piantumazione di circa quattrocento alberi lungo lo «Stradale di San Pietro, nel tratto compreso fra la piazza del Carmine e il borgo di Sant'Avendrace», assicurando «l'innaffiatura settimanale delle piante» e curandone la crescita con scrupolo tecnico e sensibilità paesaggistica[16]. Tra queste, sono documentati olmi europei, alberi robusti e longevi, ma anche altre specie a medio fusto, in grado di garantire ombra senza compromettere la visibilità né la regimazione idrica.

15. Sul modello culturale e simbolico del boulevard ottocentesco come dispositivo urbano, si veda la riflessione sull'integrazione tra natura e ordine borghese nelle trasformazioni europee di fine secolo in Allan B. Jacobs, Elizabeth Macdonald, Yodan Rofe (a cura di), *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*, The MIT Press, Cambridge, Mass 2002.

16. A.S.C.Ca, Sezione III, Categoria X, Classe 1, Fascicolo 6, Giardini e Alberature (1872–1883). Relazione di F. Galbiati del 20 settembre 1877: «No totale delle piante 400… acqua dovuta ogni settimana ad ogni pianta sono litri No 50». Nel 1897 ne vengono registrate 410, si vedano i documenti studiati in questo volume da Stefano Mais.

La relazione del 3 aprile 1878 conferma la complessità tecnica dell'intervento: Galbiati segnala la necessità di un nuovo apparecchio d'irrigazione presso la fontanella della piazza del Carmine e la realizzazione di un punto di approvvigionamento d'acqua «rimpetto la Colonna della Croce», per ridurre le perdite dovute alla distanza e garantire la sopravvivenza delle piante[17]. La mancanza di adeguate infrastrutture idriche provocò infatti la perdita di numerosi esemplari, che vennero poi ripiantati successivamente.
L'alberatura del viale, più che un elemento ornamentale, rappresentava una componente strutturale del progetto urbano. Essa univa funzione igienica e valenza simbolica, traducendo in immagine visibile l'idea di una città razionale, ordinata e attenta alle esigenze dei suoi cittadini. Gli alberi, disposti in filari simmetrici, segnavano la misura dello spazio e conferivano ritmo e profondità al nuovo asse viario. Come in molte capitali europee, la natura regolata diventava metafora della modernità: un paesaggio costruito che rifletteva il controllo e l'armonia dell'ordine borghese.

Trasformazioni e manutenzioni (1890–1925)

Negli ultimi decenni dell'Ottocento, il viale Trieste entra in una nuova fase di trasformazioni. Le esigenze di manutenzione e di modernizzazione si intrecciano con la crescita urbana e con l'espansione dei traffici verso il porto. Nel 1890 l'ingegnere civico Giuseppe Costa propone di utilizzare l'acqua di mare per l'innaffiamento delle vie della parte bassa della città, «affinché la grande quantità di polvere che si solleva ad ogni leggero soffio di vento… venga trattenuta da un leggero strato di salino che mantiene per molte ore l'umido»[18]. L'uso dell'acqua marina testimonia la ricerca di soluzioni tecniche volte tutelare la percezione del viale come spazio di rappresentanza, da mantenere decoroso e fruibile.
Nei primi anni del Novecento si susseguono atti di permuta ed espropriazione per la regolarizzazione dei fronti edificati lungo la via San Pietro. I documenti del 1902–1904 menzionano i casi dei facoltosi proprietari Ballero, Maramaldo, Costa e Picchi, i cui immobili vengono allineati al nuovo tracciato urbano[19]. Tali

17. Relazione di F. Galbiati del 3 aprile 1878, in cui si propone l'installazione di un «apparecchio… onde facilitarne la distanza del trasporto d'acqua dovuta a quelle piante». Ibidem.

18. Innaffiamento coll'acqua del mare della parte bassa della città, relazione dell'ingegnere G. Costa in Ibidem, 28 gennaio 1890.

19. Ibidem, Deliberazioni del Consiglio Comunale e della Giunta Municipale, 1902–1904: atti relativi alle permute e agli allineamenti lungo il viale S. Pietro.

operazioni rivelano la progressiva trasformazione del viale da limite periferico a fascia residenziale borghese, dove le abitazioni e i piccoli stabilimenti artigianali si dispongono in continuità con l'asse stradale. [Fig. 4]
Nel 1912, la Giunta Municipale delibera l'abbattimento delle alberature esistenti «in seguito alla costruzione del collettore» fognario, con la cessione del legname alla ditta Barbera[20]. L'intervento, temporaneo ma radicale, mette in luce la tensione tra infrastruttura e paesaggio urbano: l'albero, simbolo di decoro e salubrità, viene sacrificato alle nuove esigenze igieniche della città. Negli anni immediatamente successivi si avvia la ripiantumazione, ma con specie talvolta diverse, segno di un mutato approccio alla cura del verde pubblico. Quale evidente indicatore si notano le minori larghezze dei marciapiedi a vantaggio della dimensione della carreggiata[21]. [Fig. 5-6]
Nel 1921, la Giunta Municipale approva la sistemazione del viale Trieste «a macadam a catrame colato», uniformando la pavimentazione da piazza XXVII Marzo fino alla Croce di Sant'Avendrace[22]. La strada, divenuta ormai arteria principale, conserva tuttavia il disegno originario: un rettilineo ampio, alberato e scenografico che, pur adattato alle nuove esigenze del traffico, continua a testimoniare la logica compositiva del *boulevard* ottocentesco. Gli alberi rimossi nel 1912 per la posa della rete fognaria, furono successivamente ripristinati nel 1925[23]. [Fig. 6]

Persistenze e fragilità: il viale oggi

Nel corso del Novecento e fino ai nostri giorni, il viale Trieste ha mantenuto intatto il suo ruolo di asse di attraversamento e di rappresentanza, conservando gran parte del tracciato e della struttura concepiti tra Otto e Novecento. La sua forma rettilinea e ampia, l'allineamento degli edifici e la presenza, pur discontinua, delle alberature ripiantumate a inizio '900 continuano a definire l'immagine urbana del margine occidentale di Cagliari. [Fig. 7-8] Tuttavia, il valore storico e paesaggistico di questo viale alberato non ha ad oggi ricevuto la tutela che merita[24].
I progetti di riqualificazione degli ultimi decenni hanno spesso privilegiato

20. A.S.C.Ca, Deliberazioni della Giunta Municipale, vol. 112, 1 giugno 1912.
21. Stima dalle foto d'epoca, v. *Architetture vegetali*, cit, p. 117.
22. A.S.C.Ca, Deliberazioni della Giunta Municipale, vol. 112, 1 marzo 1921.
23. Oggi, dei 400 alberi previsti, sembrerebbero essere sopravvissuti 233 *ficus microcarpa*.
24. L'attuale condizione del viale Trieste è oggetto di un ampio dibattito cittadino. La discussione riguarda non solo le condizioni in cui versa oggi la 'passeggiata' che dovrebbe collegare Sant'Avendrace al centro, la sostituzione delle alberature e i nuovi progetti di risistemazione, ma anche il riconoscimento del viale come bene monumentale urbano.

aspetti funzionali o estetici contingenti, trascurando la natura complessa del viale come manufatto storico. Interventi di sostituzione delle alberature con specie incongrue, piantumazioni sottodimensionate o dislocate in punti errati, l'apertura di piazzole e la perdita di continuità dei filari hanno alterato la percezione originaria del boulevard. La logica compositiva ottocentesca – fondata su simmetria, ritmo e proporzione – è oggi frammentata, mentre la memoria del progetto urbano che l'aveva generata si affievolisce. [Fig. 9-10]
Eppure, nonostante tali fragilità, il viale Trieste conserva un'identità urbana riconoscibile e potente: un segno che continua a ordinare lo spazio e a raccontare, nella sua persistenza fisica, la storia della modernità cagliaritana. Riconoscere il suo valore di alberata storica non significa soltanto tutelare un insieme di piante, ma restituire senso e dignità a un'opera che ha saputo unire natura e architettura nella costruzione della città.

Il viale come infrastruttura simbolica

Il viale Trieste, già via San Pietro, rappresenta una delle più compiute traduzioni della modernità urbana cagliaritana. La sua vicenda – dal progetto di «riattamento» ottocentesco alla costruzione della grande alberata borghese, fino alle ripiantumazioni e ai mutamenti novecenteschi – restituisce l'immagine di una città che, aprendosi oltre le mura, cerca un nuovo equilibrio tra natura, tecnica e rappresentazione. Il viale si configura come un dispositivo complesso: infrastruttura di collegamento, ma anche paesaggio urbano, segno di identità collettiva e di civiltà.
Nel suo disegno rettilineo, nella regolarità dei filari e nella continuità spaziale che unisce piazza del Carmine e Sant'Avendrace, si legge la volontà di costruire un ordine visibile, una misura morale oltre che geometrica dello spazio urbano. Come in altri viali ottocenteschi, l'albero diviene figura della modernità: elemento naturale disciplinato, simbolo di igiene, di controllo, di progresso. La natura, incanalata entro la forma del progetto, si fa linguaggio urbano e rappresentazione di un'idea di città civile. [Fig. 2-3]
Oggi, nonostante le trasformazioni e le disattenzioni che ne hanno compromesso la coerenza originaria alla base del progetto ottocentesco, il viale Trieste conserva un valore profondamente simbolico. La sua permanenza testimonia la capacità dei progettisti e dell'amministrazione di Cagliari di riconoscersi in un segno unitario, capace di conciliare memoria e trasformazione. [Fig. 9-10] Guardando le sue alberature superstiti, interrotte, malconce, ma ancora vitali, si scorge la parabola di molte strade della Cagliari moderna nel passaggio, mai concluso, dai tracciati rurali ai boulevard borghesi.

9_Scorcio della alberata di viale Trieste ripresa da piazza del Carmine. (Foto di Dietrich Steinmetz, 2021).



_9

10_2025, scorcio della alberata di viale Trieste ripresa da piazza del Carmine dopo i lavori di riqualificazione. (Foto da URL: https://www.comune.cagliari.it, 01-11-2025).



_10

RICERCHE


Carpenetto

SCENOGRAFIA E RAPPRESENTAZIONE NEL CONTESTO RURALE PIEMONTESE: VILLA CARPENETO E I SUOI VIALI

Scenography and Representation in the Rural Context of Piedmont: Villa Carpeneto and Its Boulevards

DOI: 10.17401/su.17.da-ed33

Davide Arpellino, ***Esteve Dutto***
Politecnico di Torino
davide.arpellino@polito.it, esteve.dutto@polito.it

Parole chiave
Giardino, territorio, aristocrazia, Piemonte
Garden, Territory, Aristocracy, Piedmont

Abstract
Il mutamento dei rapporti di potere tra corte e aristocrazia porta alla ridefinizione dell'equilibrio tra la città-fortezza e il suo territorio: villa Carpeneto a La Loggia (To) documenta il processo che determina la trasformazione di un fortilizio in villa, nodo attorno a cui si ridisegna il territorio e dove i viali alberati divengono archetipo della presenza regia. Scenografia e giardino trovano una sempre più ampia esaltazione, complice la crescente importanza della famiglia Graneri de la Roche, committente per il quale il complesso fa da teatro nel contesto dello Stato, guarnito dal titolo regio. Il viale, asse prospettico che si attesta sulla villa e parte di un progetto più vasto, diviene elemento di continuità nelle trasformazioni, esito di interventi successivi che contribuiranno alla definizione di una scenografia alberata pronta ad accogliere esponenti della corte, pittori e l'abbiente borghesia imprenditoriale.

The shift in the balance of power between the court and the aristocracy led to a redefinition of the equilibrium between the fortified city and its territory. Villa Carpeneto in La Loggia (Turin) exemplifies this transformation: the conversion of a defensive fort into a villa that became the focal point of the surrounding landscape. This transformation was marked by the redesign of the territory, with boulevards symbolizing royal presence. The scenery and gar-

dens were increasingly enhanced, thanks to the growing importance of the Graneri de la Roche family. The avenue, a perspective axis and part of a larger project, became an element of continuity in these changes, created through a series of interventions that contributed to a tree-lined setting ready to welcome members of the court, painters, and the wealthy entrepreneurial bourgeoisie.

Il rinnovato equilibrio tra città e territorio che si instaura a partire dal 1563, anno in cui Torino viene scelta come capitale del ducato, sede principale della corte che si insedia nel «Palazzo Novo Grande»[1], avvia un processo di ridefinizione dell'immagine urbanistica della città-fortezza, emblema del potere assoluto[2]. Il polo territoriale, centro dello Stato, si consolida come teatro dell'aristocrazia, parte dell'apparato burocratico, che realizza i propri palazzi in città, grazie a un'attività edilizia promossa dal duca, e costruisce ville in campagna tra *loisir*, rappresentanza e sfruttamento agricolo. Villa Carpeneto a La Loggia (To) rientra tra le esperienze attraverso cui si manifesta questo processo caratterizzato da un lento mutamento dei rapporti politici, che porta alla trasformazione di un preesistente fortilizio in villa, nodo attorno a cui si delinea il ridisegno del territorio.
«Castillo cassine, et beni di Carpéne, beni alla Loggia»[3] vengono infeudati nel 1645 da Cristina di Borbone, moglie di Vittorio Amedeo I, a Gaspare Graneri[4], «Presidente di Finanze di Savoia»[5], anche se il castello è già documentato nel 1245, quando Oberto Provana «è signore del Carpeneto», e ancora nel 1503[6]. Il complesso architettonico, probabilmente stratificato, è rappresentato nel cabreo firmato dal «misurat.re et Agrim.re di campagna e fabriche»[7] Benedetto Turena,

---

1. Vera Comoli Mandracci, *Torino*, Le città nella storia d'Italia, Laterza, Roma-Bari 1983, pp. 29-44.

2. Paolo Cornaglia, *Il palazzo diventa città: la grande galleria, l'accademia reale, il teatro, la zecca e la dogana nell'impianto di Amedeo di Castellamonte (1674-1683)* in *Architettura, governo e burocrazia in una capitale barocca. La zona di comando di Torino e il piano di Filippo Juvarra del 1730*, Politecnico di Torino, Dottorato di ricerca in Storia e Critica dei Beni architettonici e ambientali, Torino 2000, pp. 39-58.

3. Archivio di Stato di Torino, in seguito abbreviato ASTo, Sezioni Riunite, Camera dei Conti di Piemonte, *Patenti controllo Finanze*, art. 689, Controllo di Finanze cioè registri di provvidenze e concessioni sovrane, anni 1644-1645, n. 124, ff. 93-94.

4. Si registra che il 27 marzo 1245 Oberto Provana è signore del Carpeneto, proprietà poi passata ai conti di Valperga e successivamente venduta da Amedeo di Valperga conte di Masino a Gaspare Graneri. Cfr. Francesco Guasco, *Dizionario Feudale degli antichi Stati Sardi e della Lombardia*, 5 voll., Chiantore-Mascarelli, Pinerolo 1911, I, p. 406.

5. *Test.to del Sig. Presid.te Gaspare Granerij,* 6 aprile 1661. Biblioteca storica della Città Metropolitana di Torino, Archivio delle famiglie nobili piemontesi, *Raccolta Claretta*, categoria XI, m. 12, fasc. 1.

6. «Donazione tra vivi fatta di Tomena del fu Ruffino del Castello dei Signori di Carpeneto a suo marito Giacomo de Ponte, consignore di Lombiasco». L'intestazione del documento conferma l'esistenza di un castello, identificato come luogo d'origine del padre di Tomena. ASTo, Sezione Corte, *Paesi per A e B*, m.17, fasc. 1 *Carpeneto (Carignano)*, 4 gennaio 1503.





1 | 2_

datato 1718[8], iconografia in cui emerge un impianto dall'aspetto fortificato costituito da più strutture quadrangolari raccordate da mura poligonali [Fig. 1]. La «Ca[scina] Carpenetto», denominazione che compare in una cartografia del territorio torinese del 1744[9], risulta composta da più fabbricati di natura diversa, alcuni necessari in un contesto rurale produttivo, altri più affini a edifici signorili, forse fortificati [Fig. 2]; tra questi emerge una torre in muratura, forse in laterizi, priva di coronamento merlato, la cui consistenza è riconducibile a parte delle strutture rappresentate dal Turena pochi decenni prima. Nel documento il viale alberato non è presente: una strada rurale non rettilinea segue il margine delle colture, si attesta sulla direttrice che percorre il territorio compreso tra Cari-

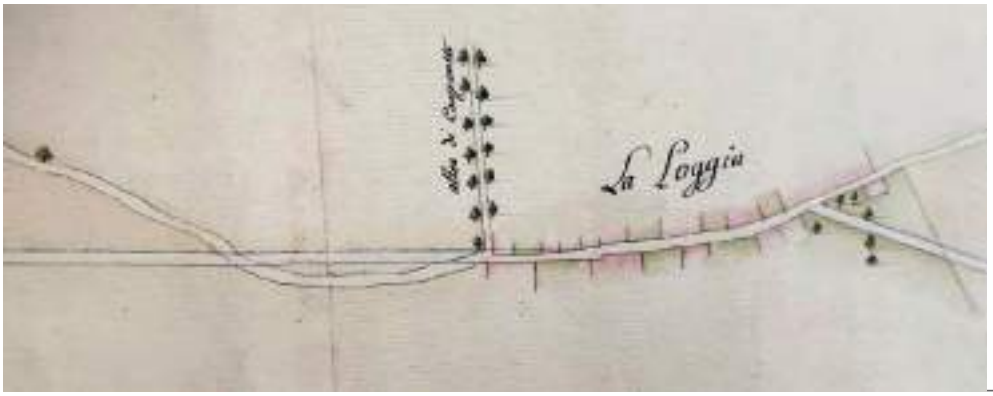
1_Benedictus Turena, *Cabreo dei possedimenti del Marchese Graneri della Rocca nella regione di Carpeneto*, 1718 (ASCCa, Sezione disegni e mappe, D 3).

2_Gian Tommaso Monte, *Torino, ossia Carta Corografica del Distretto generale riservato per le R. Cacce*, 1744 (ASTo, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte e disegni, *Carte topografiche per A e B*, Torino, 18).

7. A Benedetto Turena è concesso di esercitare la professione di agrimensore e misuratore con patente datata 16 aprile 1701. ASTo, Sezioni Riunite, Camera dei conti di Piemonte, *Patenti regie*, art. 687-Patenti camerale Piemonte, paragrafo 1- Patenti e concessioni sovrane e camerali di ogni genere, ff. 205-206.

8. Benedictus Turena, *Cabreo dei possedimenti del Marchese Graneri della Rocca nella regione di Carpeneto*, 1718. Sul verso «Tenimento di Carpenetto». Archivio Storico del Comune di Carignano, in seguito abbreviato ASCCa, Sezione disegni e mappe, D 3.

9. ASTo, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte e disegni, *Carte topografiche per A e B*, Torino, 18, *Torino, ossia Carta Corografica del Distretto generale riservato per le R. Cacce, stabilito da S.M. il Re Carlo Emanuele con un editto degli 8 giugno 1741; formato e terminato conforme all'Istruzione di S.E. il sig. Conte di Genola Gran Cacciatore, dall'Ing. Gian Tommaso Monte nell'anno 1744, sulla scala di 1/35.280*.



3_Giovanni Battista Ferroggio, *Tipo per la nuova strada di Torino*, 6 febbraio 1760 (ASCCa, Sezione disegni e mappe, D 23).

__3

gnano e La Loggia e conduce alla località «Carpenetto».
L'«Allea di Carpenetto» si configura nel «Tipo per la Nova Strada per Torino»[10], disegno realizzato nel 1760, con due filari di alberi dalla chioma tondeggiante, e si attesta sulla «Strada nova» rettificata su progetto di Giovanni Battista Ferroggio[11] [Fig. 3], anch'essa piantumata poco dopo[12]. L'asse rettilineo porta da Torino a Carignano passando per La Loggia, segno che diviene archetipo della presenza regia nel territorio[13]. L'imbocco del viale alberato della villa, tracciato contestualmente dallo stesso Ferroggio[14] che ne stabilisce anche la piantumazione, è utilizzato come riferimento per il tracciamento del nuovo asse viario[15] all'interno di un disegno in cui l'allea segna il margine del progetto, aspetto che conferma l'importanza del viale nel disegno urbanistico del territorio della capitale dello Stato Sardo.
Scenografia e giardino trovano una sempre più ampia esaltazione nelle rappresentazioni successive, complice la crescente importanza della famiglia Graneri de la Roche nel contesto dello Stato, ora guarnito dal titolo regio. L'allea di accesso

---

10. Il disegno mostra il tratto iniziale dell'allea alberata verso la strada nuova. Giovanni Battista Ferroggio, *Tipo per la nuova strada di Torino*, 6 febbraio 1760. ASCCa, Sezione disegni e mappe, D 23.

11. Ingegnere dei Principi di Carignano a partire dal 1752. Voce *Feroggio (Ferroggio) Giovanni Battista*, in Costanza Roggero Bardelli, Sandra Poletto (a cura di), *Le Residenze Sabaude. Dizionario dei personaggi*, Accolade, Torino 2008, p. 270.

12. Istituto Geografico Militare, Firenze, Archivio Cartografico, Corpo Reale dello Stato Maggiore, *Carta degli Stati Sardi*, 1816-1830.

13. Chiara Devoti, Vittorio Defabiani, *La macro struttura storica del territorio: invarianti e trasformazioni dalla fine dell'Ancient Régime al Secondo Dopoguerra*, in Cristina Natoli (a cura di), *L'identità di un territorio. Interpretare il paesaggio per un progetto di valorizzazione*, L'Artistica, Savigliano 2012, pp. 19-32.

14. Il progetto autografo di Ferroggio mostra un disegno unitario del territorio caratterizzato da due assi: il viale della villa e la direttrice tra La Loggia e Carignano.

15. Il disegno mostra il sedime privo di alberi, sottolineando l'intento di tracciare un asse rettilineo e perpendicolare tra la villa e la strada nuova. [Giovanni Battista Ferroggio], *Allineamento strada da Carignano a La Loggia*, [1760]. ASCCa, Sezione disegni e mappe, D 24.

alla residenza si raddoppia nella rappresentazione in forma speculare rispetto alla villa, punto focale tra gli assi prospettici alberati: il primo verso la strada da poco rettificata, il secondo orientato verso la vicina Vinovo, comune verso cui affacciava il prospetto aulico principale. La *Carta Topografica della Caccia*[16] mostra infatti un ampio giardino geometrico lambito dal torrente Ojtana rettificato tra il 1718[17] e il 1731[18], caratterizzato da siepi e *parterres* a ornato di diverso tracciato, filari alberati, aree piantumate con alberi da frutto e vasche d'acqua circolari, in linea con la sensibilità di secondo Settecento. Parte del tenimento è caratterizzato da un sistema produttivo con masse di coltura differenti, mentre la villa si affaccia su una corte chiusa da maniche in direzione di La Loggia. Un ulteriore disegno[19], a tratti riconducibile alle elaborazioni di Michel Benard[20] con elementi anglo-cinesi affini alle creazioni di Batty Langley[21], mostra una transizione tra esiti formali e informali tra giardino e parco, in un progetto ancora debitore del modello del *Grand Siècle* [Fig. 4]. La porzione con siepi e *parterres* formali tagliati da sentieri e bordure dal profilo mistilineo, con labirinto vegetale e fontane, entra in relazione, oltre l'Ojtana, episodio che demarca una netta variazione di sensibilità, con un 'morbido' ampliamento informale a parco su cui si distribuiscono aree boscate, radure, sentieri di diversa ampiezza e ruscelli con specchi d'acqua, colline e piccoli padiglioni. Le *jardin du paysage* è attraversato dal viale alberato rettilineo, elemento di rigidezza orientato verso Vinovo, anticipato da un'esedra posta all'imbocco del ponte sul torrente che invita la prospettiva centrale sulla villa.
Tra il 1769 e il 1770[22], Francesco Valeriano Dellala di Beinasco, «architetto civile

16. ASTo, Sezione Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI Rosso, 1761-1766.

17. In Turena, *Cabreo dei possedimenti*, cit., è riconoscibile il disegno del tratto del torrente Ojtana nel suo corso naturale con la compresenza del progetto di rettificazione in corrispondenza del tenimento di Carpeneto.

18. La datazione fa riferimento a quanto riportato nel verbale del 1771 in cui si richiede la prosecuzione della rettificazione del torrente oltre il tratto della villa, specificando come il tratto nella «reggione detta di Carpeneto», fosse già «stato da quaranta anni circa a quella parte commutato l'alveo della Sud.ª acqua dell'Ojtana per la fuga di trabuchi cento circa». ASTo, Sezione Corte, *Scritture della città e provincia di Torino* in *Paesi, Città e Provincia di Torino*, Vinovo, fasc. 9, m. 31, 1771.

19. Il documento originale, appartenente in precedenza alle collezioni private di villa Carpeneto, risulta perso in circostanze non documentate. Si fa qui riferimento ad una riproduzione fotografica rintracciata nel volume *Carignano: appunti per una lettura della città*, Regione Piemonte, Carignano 1980, p. 80, e presente in copia tra le carte di Giacomo Rodolfo presso l'ASCCa.

20. Si vedano, ad esempio, i disegni di Michel Benard per i giardini e il parco del Castello di Agliè risalenti al 1765 circa. Paolo Cornaglia, Marco Ferrari (a cura di), *I giardini, il parco e la tenuta del Castello di Agliè*, Olschki, Firenze 2025.

21. Cfr. Batty Langley, *New principles of Gardening*, London 1728.

22. Vittorio Viale (a cura di), *Mostra del barocco piemontese, architettura scenografia*, Catalogo della mostra (Palazzo Madama, Palazzo Reale, Palazzina di Stupinigi, Torino, 22 giugno-10 novembre 1963), 3 voll., Torino 1963², I, p. 85, tav. 197.





__4 | 5

4_Disegnatore anonimo, Disegno del giardino di Villa Carpeneto con il viale, [1750-1760] (da *Carignano,* cit., p. 80).

5_Ignazio Lorenzo Ludovico Sclopis, *Castello di Carpenetto dalla parte dei giardini con la regata data al 21 settembre 1775 per ricreazione di tutta la Real Corte*, 1775 (Galleria Sabauda, *Fondo Grafica*, Sala Stampe, cassettiera B, cassetto 5°).

di sua Maestà» a partire dal 1772[23], per incarico del marchese Giuseppe Luigi Maria Graneri, ridisegna la villa in un intervento di ampliamento, ridefinizione dei fabbricati e adeguamento al gusto, parte di un progetto più ampio che determina la costruzione delle barchesse che cingono una nuova corte aperta verso La Loggia e su cui affaccia la cappella privata, raccordo tra il corpo aulico e la manica nord. L'incisione[24] di Ignazio Sclopis risalente al 1775 documenta una trasformazione dell'accesso e delle architetture della villa, con la costruzione delle due cancellate monumentali, la prima posta all'imbocco della strada alberata, la seconda all'ingresso della residenza, facendo dell'allea verso La Loggia un'area di pertinenza esclusiva orientata sul rinnovato partito decorativo del prospetto impaginato dalla serliana. L'atrio colonnato passante al piano terreno e il salone del piano nobile soprastante, costruiti in posizione assiale rispetto ai viali, non interrompono la relazione visiva tra il giardino di levante, il parco e i *parterres* di ponente e le allee verso La Loggia e Vinovo.
Il 21 settembre 1775 il «Castello di Carpenetto» ospita la regata «per ricreazione di tutta la Real Corte» rappresentata da Ignazio Sclopis nell'incisione[25] che raffigura i festeggiamenti [Fig. 5]. La villa e i giardini, con il torrente Ojtana utilizzato

23. ASTo, Sezioni riunite, Controllo generale di finanze, *Patenti e biglietti poi Patenti*, m. 45, ff. 176r-176v.

24. Ignazio Lorenzo Ludovico Sclopis, *Veduta del Castello in Carpeneto del Sig. Marchese Graneri della Roccia*, 1775. Galleria Sabauda, *Fondo Grafica*, Sala Stampe, cassettiera B, cassetto 5°.

25. Ignazio Lorenzo Ludovico Sclopis, *Castello di Carpenetto dalla parte dei giardini con la regata data al 21 settembre 1775 per ricreazione di tutta la Real Corte*, 1775.

come bacino lineare, sono teatro della sfilata remiera su *mascarete* con voga alla veneta svoltasi sotto i porticati di verzura ritmati da oculi del parco, in cui carpini a spalliera, bordure, *parterres* e vasche sono parte di una composizione geometrica in relazione con il rinnovato prospetto ovest della villa.
Il giardino della residenza è ridisegnato più volte con sensibili variazioni delle geometrie dei *parterres* e probabilmente ridimensionato nel primo Ottocento, come documenta la cartografia del periodo francese[26], che mostra l'assenza del viale verso Vinovo sostituito da colture.
Le ricerche condotte nei disegni non identificati conservati in Archivio di Stato di Torino hanno messo in luce una duplice versione del «Progetto di casa con giardino»[27] tra loro simili, di cui una firmata in originale «Xav. Kurten», entrambe inedite. Le architetture, a tratti particolarmente affini a villa Carpeneto per alcuni aspetti connotanti, come il doppio scalone di accesso della facciata ovest e la serliana del prospetto est, suggeriscono un intervento forse progettuale del giardiniere tedesco per la committenza Graneri a la Loggia, probabilmente tra il 1815 e il 1820, anche se le architetture e le proporzioni della villa e del giardino non corrispondono in modo fedele. Xavier Kurten era giunto in Piemonte nel Periodo Francese, al termine del quale, nel 1815 aveva lavorato su commessa di Carlo Emanuele Alfieri di Sostegno, i cui legami familiari con la famiglia Graneri de la Roche, già consolidati nel 1782[28] con il matrimonio tra Francesco Gaspare Graneri e la damigella Paolina Alfieri di Sostegno, costituiscono un possibile rapporto con la famiglia nobiliare già committente di Kurten. Le due rappresentazioni [Figg. 6-7], risalenti probabilmente al primo periodo di attività in Piemonte dell'«architetto approvato de' giardini»[29], mostrano numerose trasformazioni del complesso e del suo giardino: la villa è rappresentata isolata e priva di maniche; la cappella è disegnata in affaccio verso una radura, cinta da aree boscate tra le quali il viale è accennato, privo

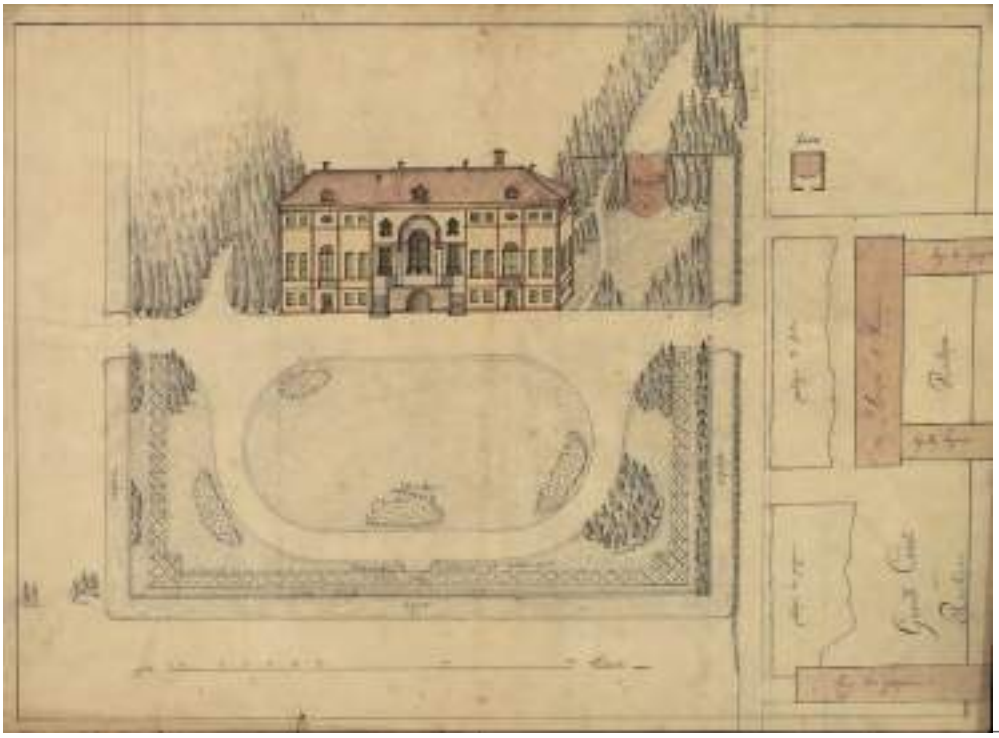
26. *Plan Geometrique de la Commune de Carignan*, 1806. ASTo, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, *Carte topografiche per A e B*, Carignano, m. 1, cart. 1, f. 1; ASTo, Sezioni Riunite, Catasti, *Catasto francese*, Allegato A. Mappe del catasto francese per masse di coltura e parcellari, Circondario di Torino, Mandamento di Carignano, Carignano, f. 1.

27. *Progetto di casa con giardino*, [1815-1820]. ASTo, Sezioni Riunite, Carte topografiche e disegni*, Casa di Sua Maestà, Non identificato,* cart. 435, ff. 1-2.

28. *Villeggiatura di Carpenetto per le nozze del marchese Francesco Gasparo Graneri colla damigella Paulina Alfieri di Sostegno*, Stamperia di Ignazio Soffietti, Torino 1782; *Cariche del Piemonte e Paesi uniti colla serie cronologica delle persone che le hanno occupate ed altre notizie di nuda istoria dal fine del secolo decimo sino al dicembre 1798 con qualche aggiunta relativa anche al tempo posteriore*, 3 voll., Onorato De Rossi stampatore, Torino 1798, III, p. 80.

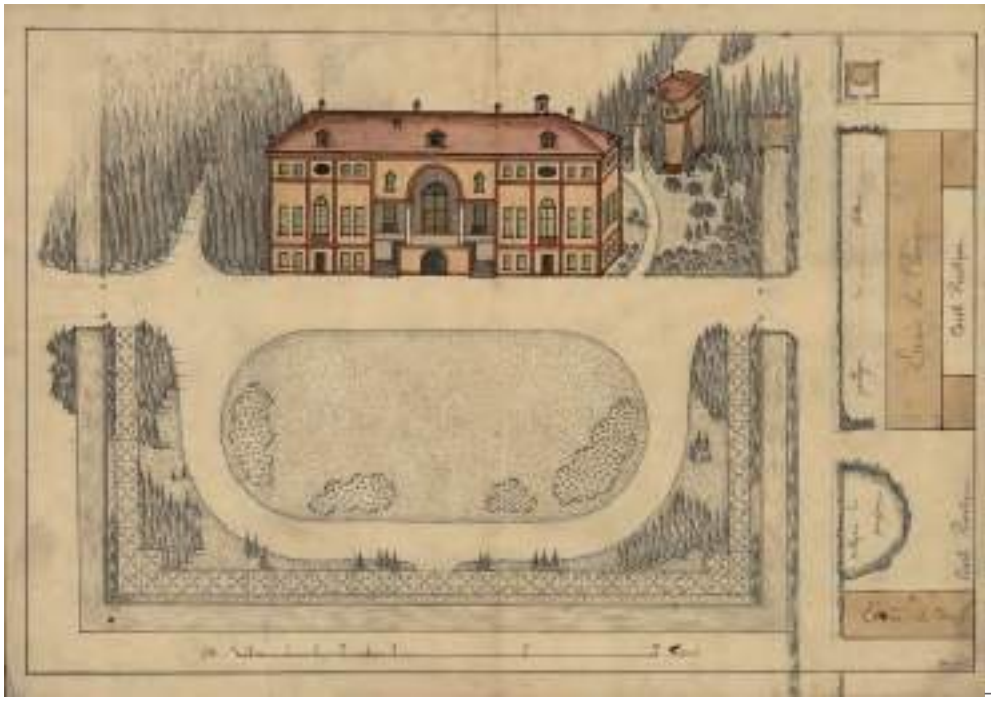
29. Voce *Kürten, Xavier Antonio*, in Roggero Bardelli, Poletto (a cura di), *Le Residenze Sabaude. Dizionario,* cit., p. 305.

6_[Xavier Kurten], *Progetto di casa con giardino*, [1815-1820] (ASTo, Sezioni Riunite, Carte topografiche e disegni, *Casa di Sua Maestà, Non identificato*, cartella 435, f. 1).



_6

7_Xavier Kurten, *Progetto di casa con giardino*, [1815-1820] (ASTo, Sezioni Riunite, Carte topografiche e disegni, *Casa di Sua Maestà, Non identificato*, cartella 435, f. 2).



_7

di assialità e rigidezza. Il giardino informale che risulta a tratti simile al progetto per il parco di Villa «Il Torrione» a Pinerolo[30], è lambito da un canale, chiuso da mura e cinto da un porticato di verzura, denominato «*Berceaux des jasmin et roses-varie*». Due varchi di accesso chiusi con cancelli rappresentano le uniche aperture verso nord e sud del «*mure Basso*» del giardino, dove sono presenti due ponti sopra l'«*Aqua*» che conducono da un lato verso la campagna e dall'altro, sul primo disegno, verso la «*Grand. Courte Rustique*», su cui affacciano le «*loge des paysans*», l'«*Ecurie et Remise*» e il «*potager des paysans*» e il «*potager du fator*», e sul secondo, verso la «*Courte Rustique*», con l'«*Ecurie de Beuffe*», l'«*Ecurie des Chevaux*» e il «*potager du paysan*» e il «*potager du fator*». Un'ampia aiuola rettangolare dagli angoli smussati, comune ad entrambi i disegni, all'interno della quale sono indicate porzioni fiorite, occupa lo spazio prospicente la villa attorno a cui oltre il sentiero sono presenti il «*Boschett des arbusts bass*» e altre aiuole con fiori, in una composizione che mantiene un certo rigore geometrico. Nonostante molteplici affinità con villa Carpeneto, per ora non sono stati identificati altri documenti a sostegno dell'ipotesi.
Un olio su cartone databile al 1909 e firmato da Alfredo Chicco[31], pittore proprietario della villa nel primo Novecento, documenta la trasformazione del giardino verso esiti informali e la presenza di una vasca d'acqua circolare dotata di statua, forse Ercole con la clava in spalle, mantenuta anche nei progetti successivi, al cui lato è presente un boschetto di conifere[32].
Un ridisegno complessivo del giardino è proposto da Russel Page[33] su commessa di Theo Rossi di Montelera, proprietario del Carpeneto a partire dal 1939 e promotore di un vasto progetto di risistemazione e adeguamento anche degli interni su progetto di Tomaso Buzzi[34] della villa [Fig. 8] che ospiterà figure di rilievo come Salvador Dalì e sua moglie Gala Eluard, Leonardo Bistolfi e Tyrone Power. Per Theo lo stesso Dalì dipinge su modello del Duca di Montefeltro di Piero della Francesca, un ritratto del conte, terminato a La Loggia

30. Xavier Kurten, Progetto per il parco di Villa «Il Torrione» a Pinerolo per il conte Carlo Felice Canera di Salasco, *Par Xav. Kurten direc. et Dessin. De S.M. a Racconis le 28 Marz 1835*. Archivio Doria Lamba, Pinerolo.

31. Alfredo Chicco, *Giardino con fontana*, 1909. Collezione privata.

32. *Saluti dal Carpenetto*, cartolina storica. Collezione privata.

33. Russel Page (1906-1985), architetto paesaggista inglese. Cfr. Russel Page, *L'educazione di un giardiniere*, Umberto Allemandi e C., Torino 1994.

34. La risistemazione degli interni tra cui la scala della Conchiglia e la cabina armadio del conte, è progettata dall'architetto Tomaso Buzzi (1900-1981) tra gli anni Quaranta e Cinquanta. La documentazione è conservata presso La Scarzuola, Montegabbione (TR), Archivio Tomaso Buzzi, *Sistemazione di villa La Loggia per il conte Theo Rossi di Montelera, Torino,* 1950-1953.



8_*Il Carpeneto, La Loggia (Torino),* fotografia storica del salone di villa Carpeneto, 1970 circa (Collezione privata).

nel 1953[35], che rappresenta nello sfondo probabilmente a destra di Theo il Monte Lera, a sinistra l'accenno di un viale alberato orientato verso un'area nebbiosa e il profilo di una collina, forse quella torinese con il borgo di Moncalieri, che funge da quinta scenica.

Russel Page propone a Theo, a partire dal 1951, un «elaborato giardino barocco», non realizzato e sostituito da un «progetto classico, che era un'equazione perfettamente bilanciata d'acqua, alberi ed erba»[36]. Tra le elaborazioni, che proseguono fino al 1956[37], un giardino formale è pensato per la corte prospiciente alla villa dove si attesta il viale barocco orientato verso una composizione simmetrica di bossi modellati dall'arte topiaria, disposti attorno a un'aiuola fiorita circolare, in seguito obliterata. Le fioriture caratterizzavano anche il giardino di ponente, dove, sull'asse del viale erano piantumate con pri-

35. Rosa Maria Maurell, Lucia Moni, *Cronologia di Dalí in Italia*, in Lea Mattarella, Montse Aguer (a cura di), *Dalí. Un artista, un genio*, Catalogo della mostra (Complesso del Vittoriano, Roma, 9 marzo – 1° luglio 2012), Skira, Milano 2012, p. 25.

36. Marina Schinz, Gabrielle van Zuylen, *I giardini di Russel Page*, Electa, Milano 2009, pp. 76-77.

37. La documentazione è conservata presso il Garden Museum, Londra, *Russel Page Archive*, RP/1/10/7: *Castello Carpeneto, Piedmont*, 1951-1956.

mule, begoniette, e altre piante variopinte le iniziali del committente. L'assialità del viale lineare viene suggerita anche dai filari di carpini a spalliera ai cui lati corrono bossi e tassi potati in modo geometrico e che abbracciano la vasca circolare preesistente con ninfee e la statua centrale [Fig. 9]. Il prospetto meridionale affacciava su un'ampia vasca d'acqua i cui margini erano definiti da filari di carpini e pioppi lombardi [Fig. 10]. Un doppio filare di tigli che definiva un percorso con statue antiche, demarcava il confine tra il giardino geometrico della corte e il roseto vicino al quale sorgeva la serra a lato della casa del custode-giardiniere[38], ruolo ricoperto per decenni dalla famiglia Artioli, incaricata della cura della villa, della manutenzione del giardino e del viale, e della coltivazione dei fiori e delle piante esotiche per gli interni e gli esterni della residenza. Tra le varietà presenti nella serra riscaldata e nel giardino si registrano petunie, begoniette, agerato, tagete, salvia, iris, dalie, gladioli, lilium, peonie, viole, limoni, aranci amari, canne indiche, rose antiche.

Le trasformazioni che hanno interessato a partire dal Dopoguerra il territorio di La Loggia, e una scarsa attenzione nella pianificazione dell'urbanizzazione di un contesto caratterizzato da un ampio e riconosciuto valore scenico[39], hanno compromesso il rapporto tra residenza nobiliare, giardino privo di manutenzione e paesaggio rurale, senza tuttavia cancellare il disegno urbanistico-territoriale ancora definito e riconoscibile rappresentato anche dal viale e dalle architetture su cui si attesta.

---

38. Si ringrazia Giovanna Artioli per la testimonianza fornita personalmente e si fa riferimento al volume indicato per approfondimenti. Cfr. Giovanna Artioli, *Il giardino dei carpini*, Pentarco, Torino 2007.

39. Si veda la scheda 04 relativa al viale di villa Carpeneto nella sezione Mostra del presente volume.

9_Giardino di ponente, 1970 circa (da Artioli, *Il giardino,* cit.)



_9

10 _Filari di tigli e carpini nel giardino di levante, 1970 circa (da Artioli, *Il giardino,* cit.)



_10



8158 - TORINO - Lato d'arrivo della Stazione e Corso Vittorio Eman

L'INFRASTRUTTURA DELLA MODERNITÀ A TORINO: LA TRASFORMAZIONE DI CORSO VITTORIO EMANUELE II E IL CONFLITTO TRA MOBILITÀ MODERNA E VIALI ALBERATI (XIX-XX SECOLO)

The Infrastructure of Modernity in Turin: The Transformation of Corso Vittorio Emanuele II and the Conflict Between Modern Mobility and Tree-Lined Avenues (19th–20th Century)

DOI: 10.17401/su.17.cc-gm14

Carla Conti, Giacomo Martinis
Politecnico di Torino, Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio
carla.94conti@gmail.com
gcm.martinis@gmail.com

Parole chiave
Torino ottocentesca, trasporto tranviario, viali alberati, impatto ambientale
19th-Century Turin, Tram Transport, Tree-Lined Boulevards, Environmental Impact

Abstract
Il contributo esamina la tensione tra modernizzazione infrastrutturale e tutela del patrimonio paesaggistico a Torino tra XIX e XX secolo, tensione innescata dalla rapida industrializzazione e dall'aumento demografico. La crescente domanda di mobilità favorisce lo sviluppo del trasporto pubblico, prima tramite gli omnibus e poi con i tram, provocando una profonda ridefinizione dello spazio urbano.
Un caso emblematico è rappresentato da corso Vittorio Emanuele II (già viale del Re), trasformato da asse monumentale di rappresentanza in una vera e propria arteria di traffico. La posa delle rotaie e la creazione dei marciapiedi, sebbene funzionali alla modernità,

comportano la riduzione delle superfici permeabili e il danneggiamento del patrimonio arboreo, in particolare dei platani, evidenziando il conflitto tra esigenze funzionali ed estetiche.
Il *Capitolato per la sistemazione del suolo pubblico (1902-1906)* testimonia l'intento dell'amministrazione di uniformare le pavimentazioni (ciottolati, Mac-Adam, lastricati e marciapiedi) per supportare il nuovo sistema tranviario. La rigidità normativa, pur garantendo efficienza, limita la flessibilità dell'uso del suolo, imponendo un modello standardizzato.
L'analisi mostra come la modernizzazione urbana, se da un lato testimonia il dinamismo della città, dall'altro incoraggia una riflessione critica sull'uso dei viali alberati, anticipando la consapevolezza della necessità di tutelarne i tratti identitari e paesaggistici.

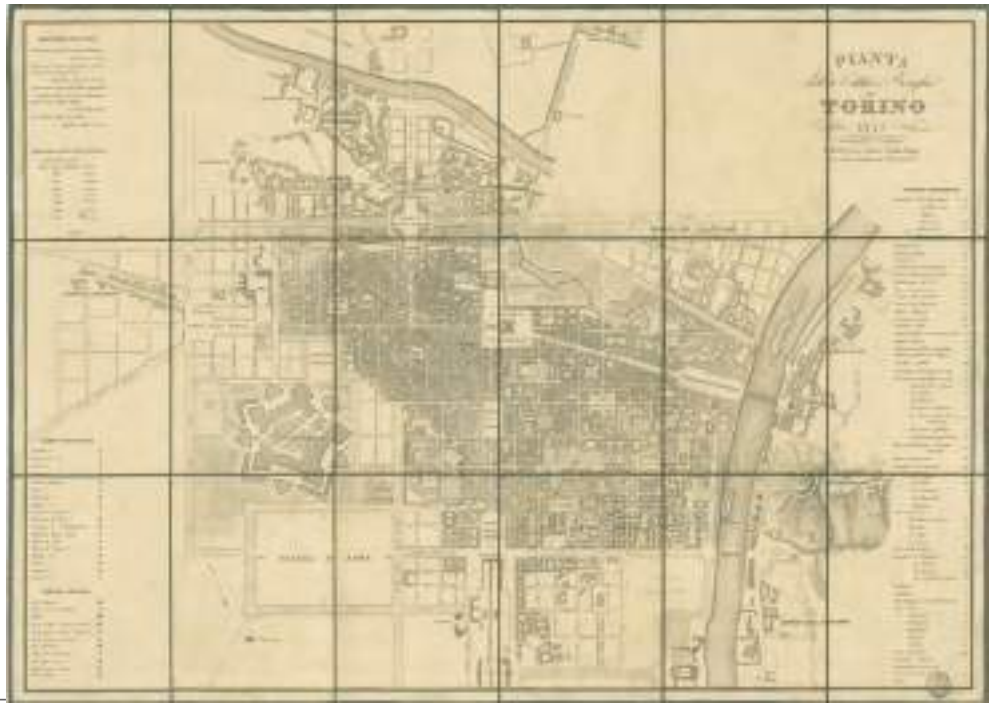
The contribution examines the tension between infrastructural modernisation and the preservation of Turin's landscape heritage during the 19th and 20th centuries, a tension sparked by rapid industrialisation and population growth. The increasing demand for mobility fostered the development of public transport, initially through omnibuses and later trams, leading to a profound redefinition of urban space.
A particularly emblematic case is Corso Vittorio Emanuele II (formerly Viale del Re), transformed from a monumental avenue of representation into a major traffic artery. The installation of tram tracks and the creation of pavements, while functional for modernity, resulted in the reduction of permeable surfaces and damage to the tree population, particularly plane trees, highlighting the conflict between functional and aesthetic needs.
The 1902–1906 Public Pavement Regulations *attest to the administration's intention to standardise pavements (cobbles, Macadam, flagstones, and sidewalks) to support the new tram system. While the strict regulatory framework ensured efficiency, it limited the flexibility of land use, imposing a standardised model.*
The analysis demonstrates that urban modernisation, while reflecting the dynamism of the city, also stimulated critical reflection on the use of tree-lined avenues, anticipating awareness of the need to safeguard their distinctive and landscape-defining features.

Introduzione

Il XIX secolo costituisce per Torino una fase di rottura e rinnovamento. Da antica capitale di un regno di estensione media, la città si proietta con forza nell'era moderna, affrontando le conseguenze di una rapida industrializzazione e di un significativo aumento demografico che ne modificarono in modo strutturale l'assetto e le funzioni. L'originaria compattezza urbana, ancora legata all'eredità militare e barocca, si estese progressivamente oltre i confini storici, investendo le aree suburbane e ridefinendo la relazione tra centro e periferia[1]. [Fig. 1]
In questo clima di metamorfosi infrastrutturale e sociale, emerge con prepotenza la necessità di un'efficace gestione della mobilità. Le vie di comunicazione, non più sufficienti a sostenere il volume crescente di persone e merci, diventano il banco di prova per l'adozione di soluzioni tecniche e normative all'avanguardia. La pianificazione dello spazio pubblico si trasforma in un campo di tensione da un lato tra la tradizione consolidata e dall'altro le pressanti esigenze della modernità, soprattutto tenendo conto di quanto l'espansione urbana imponesse la razionalizzazione dei percorsi, la creazione di nuove arterie e l'integrazione di sistemi di trasporto capaci di connettere in modo capillare i quartieri in espansione. È in questo contesto che la città inizia a sviluppare un modello di circolazione che avrebbe presto trasformato la percezione e l'uso di elementi distintivi del suo paesaggio. I grandi assi di circonvallazione e i viali alberati si trovano così proiettati al centro del dibattito sulla nuova funzionalità urbana, mentre l'imminente adozione di sistemi di trasporto su linea, con le relative implicazioni tecniche di posa e manutenzione, avrebbe richiesto una disciplina rigorosa dell'uso del suolo.
In questo contesto di profonda revisione, il presente contributo considera la tensione e il conflitto tra le impellenti esigenze della mobilità moderna e la conservazione del patrimonio paesaggistico urbano, così come è venuto delineandosi a partire dalla seconda metà del XIX secolo.

---

1. Cfr. Ada Peyrot, *Torino nei secoli: vedute e piante, feste e cerimonie nell'incisione dal Cinquecento all'Ottocento. Bibliografia, iconografia, repertorio degli artisti. 1538-1825*, Tipografia Torinese, Torino 1965, vol. I.



1_

1_Pianta della Città e Borghi di Torino, (ASCT, Collezione Simeom, D 104. 1852).

L'affermarsi del sistema di trasporto pubblico nella Torino dell'Ottocento

A metà secolo, il profondo processo di trasformazione coinvolge Torino e ne modifica radicalmente l'aspetto urbano. Emergono con forza nuove esigenze legate alla mobilità, con le prime due linee di omnibus (carrozze a trazione animale) attive nel 1845. È l'inizio di un sistema di trasporti pubblici che si svilupperà rapidamente nei decenni successivi, incidendo profondamente sulla struttura urbana. [Fig. 2]

Con l'aumento della domanda di trasporto, la città è costretta ad adeguare le proprie infrastrutture. Si avvia la posa di nuove pavimentazioni stradali, che accompagnano l'estensione della rete di trasporto pubblico [Figg. 3, 4]. Nascono anche nuovi problemi di ordine spaziale e sociale: la dislocazione delle fermate e delle stazioni atta a servire i nuovi mezzi di trasporto richiede una pianificazione attenta, mentre l'affermarsi del sistema di trasporti pubblici porta con sé la nascita di funzioni amministrative legate al servizio tranviario. Con la progressiva municipalizzazione del servizio, il processo che ne deriva favorisce la creazione di posti di lavoro pubblici e contribuisce al consolidamento delle classi amministrative emergenti. Al contempo, si accentua il conflitto tra interessi pubblici e privati, specie per quanto riguarda la dimensione dello spazio pubblico e in particolare il controllo delle aree di sosta più centrali.

Uno degli elementi più significativamente influenzati dai processi di







2 | 3 |4

2_Pianta di Torino, (ASCT, Collezione Simeom, D 126. 1896).

3_La sistemazione della rete tranviaria. Un ciclopico lavoro eseguito sul corso Peschiera. (ASCT, «Torino» VII (1927), n. 7, p. 143).

4_Lavori di sistemazione della rete tramviaria in corso Vinzaglio angolo via Cernaia (ASCT, Fototeca, 96. 1930 circa).

trasformazione urbana sono i viali alberati, che tramite la loro progressiva integrazione nel tessuto cittadino si trasformano da percorsi extraurbani in corridoi urbani destinati alla mobilità, al traffico veicolare e al trasporto pubblico. Questa rifunzionalizzazione, se da un lato consente di valorizzare il ruolo strategico di tali assi viari all'interno della rete infrastrutturale urbana, dall'altro comporta conseguenze rilevanti sul patrimonio arboreo. Gli alberi, infatti, si trovano a subire un impatto considerevole, soprattutto in seguito all'introduzione di estese pavimentazioni nelle aree circostanti, necessarie per la posa degli elementi tecnici e strutturali a supporto del sistema tranviario.

Il viale del Re (corso Vittorio Emanuele II)

Un esempio emblematico di come la trasformazione urbanistica e sociale della città si attui in relazione allo sviluppo del sistema di trasporti pubblici è corso Vittorio Emanuele II (già viale del Re), che così si presenta all'inizio degli anni Trenta dell'Ottocento:



5_Stazione ferroviaria di Porta Nuova (Fotografia dello Stabilimento Brogi, Torino (ASCT, Collezione Simeom, D 2732. 1890 circa).

> «[...] 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»[2].

Originariamente concepito come asse monumentale a metà Ottocento, il corso si configura sin da subito come un elemento urbano di rappresentanza. Tuttavia, con l'espansione progressiva della città e la trasformazione dei suoi usi nello spazio pubblico, il viale assume progressivamente la funzione di principale arteria di traffico urbano, divenendo uno snodo fondamentale soprattutto in ragione della sua vicinanza strategica alla stazione ferroviaria di Porta Nuova [Fig. 5]. Nel corso della seconda metà del secolo, corso Vittorio Emanuele II si

2. Luigi Rocca, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*, Camilla e Bertolero, Torino 1876, pp. 43-44.



6_Fotografia dello Stabilimento Brogi, Lato d'arrivo della Stazione e Corso Vittorio Emanuele II (ASCT, Collezione Simeom, D 2732, foto 8158).

__6

trasforma in un vero e proprio 'corridoio urbano', attraversato dai nuovi mezzi di trasporto pubblico [Fig. 6]. Prima vi transitano gli omnibus a cavalli, poi i tram trainati da cavalli e infine, a partire dal 1868, i più moderni tram elettrici. Per consentire il passaggio di questi mezzi, vengono posate inizialmente rotaie in granito, successivamente sostituite da rotaie in ferro. Quest'ultimo intervento comporta un significativo appiattimento del fondo stradale e una progressiva riduzione delle superfici verdi che caratterizzavano l'assetto originario del viale. Parallelamente, l'introduzione dei marciapiedi segna un ulteriore passaggio nella configurazione dello spazio urbano: essi rispondono all'esigenza di garantire maggiore sicurezza ai pedoni, separandoli dal crescente flusso veicolare. Tuttavia, queste modifiche, seppur funzionali alla modernizzazione della mobilità cittadina, hanno effetti collaterali sul piano del patrimonio ambientale. L'aumento delle superfici 'dure', costituite da rotaie, pavimentazioni e marciapiedi, riduce infatti la capacità del suolo di assorbire l'acqua piovana, compromettendo il benessere del patrimonio arboreo, in particolare dei platani che fiancheggiano il corso.

In tal senso, corso Vittorio Emanuele II rappresenta un caso paradigmatico della transizione ottocentesca che coinvolge i viali alberati, i quali vengono progressivamente ridefiniti: da elementi di supporto alla città concepita dalle



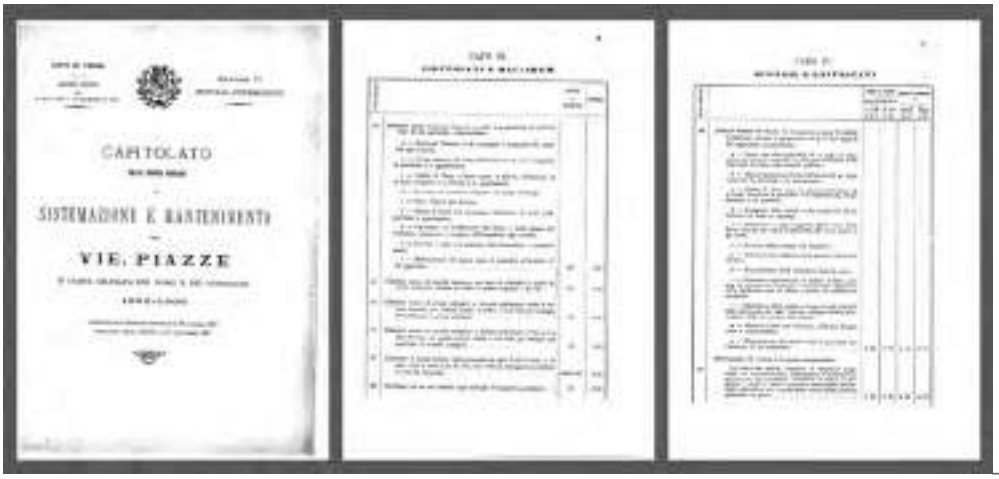
7_Corso Vittorio Emanuele II colla Stazione ferroviaria (ASCT, Collezione Simeom, D 2732. Fotografia dello Stabilimento Brogi).

classi dominanti come luogo di passeggio e rappresentanza, a elementi potenzialmente residuali rispetto alle nuove priorità legate alla circolazione e al traffico [Fig. 7]. Il progressivo adattamento del corso alla mobilità moderna, pur testimonianza del dinamismo urbano e tecnologico dell'epoca, rivela quindi anche le prime tensioni tra la dimensione estetico-paesaggistica e quella funzionale della moderna città industriale in fase di affermazione, e potenzialmente segnala l'avvio di un processo di consapevolezza volto alla conservazione dei tratti identitari e rappresentativi del viale storico.

Il capitolato

Alcune indicazioni riguardanti la realizzazione delle pavimentazioni, in seguito ai cambiamenti d'uso introdotti nello spazio pubblico, sono contenute nel *Capitolato*[3] destinato alle imprese incaricate della sistemazione e manutenzione

3. Città di Torino, *Servizio tecnico dei lavori pubblici. Capitolato per le imprese ordinarie di sistemazione e mantenimento delle vie, piazze e parte selciata dei corsi e dei sobborghi 1902-1906. Sezione II Suolo pubblico*, Torino 1902.



8_Frontespizio del capitolato ed elenco dei prezzi delle lavorazioni per la posa di ciottolati, mac-adam, rotaie e lastricati in Città di Torino (da Città di Torino, Servizio tecnico dei lavori pubblici, 1901, cit., pp. 1, 35, 37).

di vie, piazze e aree lastricate nei corsi principali e nei sobborghi (1902-1906), emanato dalla Città di Torino, Servizio tecnico dei lavori pubblici, Sezione II - Suolo pubblico. Il documento, approvato dal Consiglio comunale il 23 ottobre 1901, coordinato dalla Giunta il 21 novembre 1901, è destinato alle imprese incaricate della realizzazione, sistemazione e manutenzione del suolo pubblico, e in tal senso rappresenta quindi il primo tentativo organico di disciplinare in modo rigoroso l'uso del suolo pubblico per la nuova era della mobilità.
Stabilendo con precisione i materiali, le stratigrafie e le modalità di posa per ogni tipologia di pavimentazione, il *Capitolato* ha di fatto tradotto le esigenze della funzionalità infrastrutturale in norma spaziale vincolante. La sua esistenza e la sua meticolosità testimoniano l'urgenza con cui l'amministrazione torinese cercò di imporre un modello uniforme di strada, sacrificando implicitamente l'elasticità e la natura permeabile del suolo, elementi cruciali per il mantenimento dell'equilibrio paesaggistico dei viali alberati.
Il *Capitolato* si articola in due capi: *Capo I - Condizioni generali e Capo II - Norme per le provviste e per la esecuzione dei lavori*. Al *Capitolato* è annesso un *Elenco prezzi,* che fornisce i costi delle singole lavorazioni [Fig. 8].
Il *Capo I*, suddiviso in 23 articoli, fornisce le condizioni generali relative a: oggetto dell'appalto, opere comprese nell'appalto, opere escluse o riservate, metodo d'asta, ammontare delle opere e pagamenti, disposizioni sull'ordine, quantità e qualità dei lavori, locali per l'impresa e ricevimento delle ordinazioni, operai e cavalli, attrezzi e carri, tempo per la esecuzione dei lavori, penali per le infrazioni, opere provvisionali da eseguire senza corrispettivo speciale.
Il *Capo II* è suddiviso in sezioni, ciascuna organizzata in 37 articoli:

> «Sezione I – Materiali [la quale indica la natura, le dimensioni e la provenienza dei materiali];

9_



9_Esempi di pavimentazione del fine '800 a titolo illustrativo delle prescrizioni del Capitolato: marciapiedi, lastricati, ciottoli, rotaie in acciaio (foto: Carla Conti).

Sezione II – Prescrizioni generali per l'esecuzione delle opere;
Sezione III – Ciottolati e Mac-Adam;
Sezione IV – Binari, ruotaie e lastricati;
Sezione V – Marciapiedi e opere di muratura»[4].

Nelle ultime tre sezioni sono disciplinate sia le nuove realizzazioni sia le riparazioni delle pavimentazioni esistenti [Fig. 9].
Secondo quanto indicato nella Sezione III, la pavimentazione può essere eseguita in ciottolato o in Mac-Adam, ciascuna con due differenti categorie di posa. Per l'esecuzione del ciottolato, entrambe le categorie possono impiegare ciottoli nuovi o di riforma: i ciottolati nuovi prevedono che l'impresario fornisca tutto il materiale necessario, mentre quelli di riforma consentono l'utilizzo di una parte di materiale già esistente. I ciottoli devono provenire dai torrenti Stura o Dora e devono essere di natura serpentina, escludendo quelli spugnosi, porosi o quelli irregolari nella forma. La sagoma dei ciottoli, sia nuovi sia di recupero, deve essere ellissoidale a tre assi con dimensioni comprese tra: 4-6 cm per l'asse minore, 6-8 cm per l'asse medio e 10-16 cm per l'asse maggiore. Per la realizzazione dei ciottolati di prima categoria, si procede innanzitutto allo scavo e alla preparazione del piano di posa, portandolo a 32 cm sotto il livello previsto per la via interessata dall'intervento. Successivamente, l'intera superficie viene compattata mediante l'uso della mazzeranga. Sul piano preparato si stende uno strato di ghiaia vagliata dello spessore di 15 cm, che viene accuratamente battuto più volte e inumidito.
La ghiaia deve essere priva di sabbia, mentre i ciottoli devono avere una dimensione media compresa tra 4 a 6 centimetri. Sullo strato di ghiaia, si

4. Ibidem, passim.

sovrappone uno strato di sabbia di almeno 6 cm, proveniente dalla Dora o dalla Stura, stesa uniformemente per ottenere una superficie regolare. La sabbia deve essere accuratamente purgata da impurità e vagliata, in modo da non contenere sassolini di diametro superiore a 1 cm. In questo modo si ottiene uno strato complessivo di ghiaia e sabbia di 21 cm di spessore, pronto per la posa dei ciottoli. La posa dei ciottolati di seconda categoria avviene disponendo il piano del fondo a 18 cm sotto il livello fissato per la via sistemata; sopra questo si distende uno strato di semplice sabbia di 6 cm di altezza, previa la battitura del piano. Disposto il letto di sabbia, si procede al piazzamento dei ciottoli, collocandoli con l'asse maggiore verticale e con la testa più grossa in alto. I ciottolati devono essere disposti bene uniti e serrati al fine di formare una superficie uniforme senza depressioni o risalti parziali. I ciottolati più grossi sono disposti presso le cunette e contro le ruote, e i più piccoli contro i marciapiedi. Compiuto il ciottolato, questo è ricoperto uniformemente con uno strato di sabbia di 2 cm del torrente Stura e battuto su tutta la sua estensione, successivamente innaffiato e nuovamente battuto. Infine, si procede con una seconda battitura con un altro strato di sabbia di 2 cm. All'occorrenza si può effettuare una terza battitura. Il risalto dei ciottoli deve risultare dopo le battiture a livello del marciapiede ed elevato di mezzo centimetro sopra il vivo delle rotaie dove queste esistono.

Mac-Adam

Per la formazione di *Mac-Adam* di prima categoria, il suolo viene preparato mediante l'incassamento di un fondo di ghiaia vagliata di 15 cm d'altezza, uno strato di pietrisco serpentino di 12 cm d'altezza, e uno strato di sabbia della Dora di 4 cm d'altezza, innaffiando il tutto a più riprese e comprimendolo con cilindri. Il pietrisco serpentino deve essere costituito da ciottoli di natura esclusivamente serpentinosa, con dimensioni tali che ogni pezzo possa passare attraverso un anello di 55 millimetri di diametro, mostrando la frattura su almeno tre facce. I ciottoli, devono quindi essere tali che, una volta frantumati, producano sempre almeno tre frammenti di pietrisco. Questa tipologia è chiamata pietrisco serpentino grosso. Si utilizza inoltre una seconda qualità di pietrisco, identica alla prima per composizione, che deve anch'essa presentare la frattura su almeno tre facce. La dimensione di questi ciottoli è tale da poter passare in un anello di 35 millimetri di diametro; questa tipologia è denominata pietrisco serpentino minuto. Il *Mac-Adam* di seconda categoria si esegue seguendo tutte le prescrizioni previste per quello di prima categoria, con l'unica differenza che il pietrisco non viene utilizzato.

Rotaie

La posa delle rotaie in binario è disposta sopra un fondo come quello per i ciottolati di prima categoria, ovvero un letto di ghiaia (15 cm) e uno strato di

sabbia (6 cm). Lo scavo è praticato in pieno per tutta la larghezza del binario, compreso lo spazio tra le rotaie, oltre a una striscia di 20 cm per parte lungo gli orli esterni. La profondità massima è di 50 cm, vale a dire quella occorrente per dare spazio al fondo di 21 cm e all'altezza della rotaia. Le stesse prescrizioni sono adottate per la posa di rotaie di ricambio. Lo strato di ghiaia da collocarsi nello scavo, per le parti ove è realizzato il ciottolato, cioè nello spazio tra le rotaie e di fianco alle stesse, deve avere un'altezza necessaria per lasciare superiormente il solo spazio per la sabbia e i ciottoli.
Le rotaie devono essere esattamente collocate sugli allineamenti retti o curvi che saranno ordinari, privi di ondulazioni e risalti. Le unioni devono riuscire normali a filo esterno della guida, gli spigoli in squadra, le teste ben unite senza interstizi, in modo però da posare esattamente sul loro letto di sabbia e avere un'inclinazione di 1,5 cm a 2 cm verso la cunetta. Posate le rotaie e dopo la disposizione del ciottolato definitivo, si procede con il finimento delle rotaie in opera, necessari, cosicché le superfici riescano in ogni senso continue e regolari.

Lastricati
Per formazione o riforma dei lastricati i prismi o parallelepipedi e le rotaie da collocarsi, sono perfettamente appianati e rifilati in tutti i loro lati a squadra, in modo da formare una spigolatura viva e continua. Eventuali pezzi speciali di forme particolari devono essere tagliati per adattarsi ai conci o ai chiusini in opera. Si utilizza esclusivamente pietra di prima qualità, come Sienite della Balma, Granito d'Alzo, Gneiss di Luserna, di S. Giorgio o di S. Basilio, e materiali simili. In ogni caso, le pietre, indipendentemente dalla provenienza, devono essere perfettamente sane, prive di vene, macchie, scaglie, spaccature o altri difetti.
I conci vengono posati su un fondo di ghiaia e sabbia, conforme alle prescrizioni per la posa delle rotaie, battuto e innaffiato. I conci vengono posati su un fondo di ghiaia e sabbia, conforme alle prescrizioni per la posa delle rotaie, opportunamente battuto e inumidito. I corsi devono essere regolari, con giunti della larghezza prescritta, anch'essi battuti.
Una volta terminata la posa, il lastricato viene coperto con sabbia setacciata della Stura, che viene fatta penetrare nei giunti più volte, fino al loro completo riempimento. Successivamente, si eseguono le operazioni di ritocco e finitura, così da ottenere una superficie regolare e uniforme, senza risalti né ondulazioni.
In conformità alle prescrizioni precedenti, vengono posate le rotaie per la formazione delle traverse lastricate, ossia dei marciapiedi che attraversano vie o piazze. Dove necessario, la fila centrale viene realizzata con un rialzo di circa un centimetro rispetto alle file adiacenti, raccordandola a lavoro ultimato in modo da ottenere una superficie lievemente convessa.

Marciapiedi
I marciapiedi, costituiti da lastre di copertura preferibilmente in Gneiss di

Luserna di prima qualità, devono essere posati su uno strato di muratura in mattoni (anche di recupero) dello spessore di 15 cm, poggiato su un letto di calcestruzzo. Al di sotto della muratura, è previsto uno strato inferiore di ghiaia vagliata dello spessore di 15 cm. Le lastre di finitura sono posizionate sulla fondazione su un letto di malta di calce di 4 cm, con pendenza verso l'asse della via di circa 2 cm per metro. L'andamento del filo esterno, la larghezza e lo spessore dei marciapiedi sono determinati in funzione della conformazione della via. Il piano superiore dei marciapiedi deve risultare continuo, privo di risalti, con pendenza uniforme e filo esterno regolare, senza ondulazioni. Le lastre dovranno essere collocate in modo che le unioni combacino perfettamente e i giunti risultino allineati. I lastroni saranno posati a ridosso del muro: ove questo sia rivestito in pietra, saranno interrati nel rivestimento stesso; in assenza di rivestimento, saranno interrati nel muro per 2 cm. I lastroni sono rifilati a squadra su tutti i lati e per l'intero spessore, con superficie a vista piana e regolare; la faccia inferiore deve garantire appoggio uniforme su tutta la superficie. Durante la posa del marciapiede, è necessario rilevare con precisione il perimetro del muro delle case adiacenti e la giacitura delle finestre dei sotterranei prospicienti il marciapiede, affinché le lastre corrispondenti siano realizzate in un unico pezzo, permettendo, se necessario, la pratica di fori o incastri per inferriate.
La lunghezza dei lastroni dei marciapiedi deve essere almeno di 150 cm, mentre lungo le case non può essere inferiore a 0,90 m. In corrispondenza delle porte carraie, tra le spallette degli stipiti, è posata una lastra di lunghezza non superiore a 3,50 m; in caso di larghezza pari a 4 m, la lastra deve essere realizzata in un unico pezzo. Tutti i marciapiedi devono essere eseguiti in un solo pezzo dal filo esterno al vivo della casa, purché la larghezza non superi i 2,25 m. Infine, tutte le lastre, al momento della posa, devono essere tagliate con precisione, in conformità agli oggetti e alle rientranze del muro contro cui vengono applicate[5].

Conclusioni

L'esame congiunto del *Capitolato per le imprese ordinarie* (1902-1906) e delle modifiche infrastrutturali apportate al corso Vittorio Emanuele II rivela la natura dialettica della modernizzazione torinese a cavallo tra il XIX e il XX secolo. Se da un lato il rigore normativo del *Capitolato* consentì di dotare la città industriale di nuovi ed efficienti sistemi di trasporto, dall'altro, questo aumento delle superfici

5. *Ibidem*, passim.



10_

10_Vita torinese. Fotogrammi di scene di vita torinese: sradicamento degli alberi di Corso Duca degli Abruzzi (Museo Nazionale del Cinema: 9,5 mm, positivo, acetato, 77 m, 11' a 18 fps, bianco e nero, muto. 1937 ca). Fotogrammi di riferimento ai minuti 08:05, 09:45 e 10:15.

impermeabili, costituito da marciapiedi, pavimentazioni e rotaie, ha profondamente modificato il corso Vittorio Emanuele II, compromettendo l'assorbimento dell'acqua piovana e danneggiando soprattutto i platani che un tempo fiancheggiavano il viale. La progressiva eliminazione dei fossati centrali, operata per allargare il percorso dei veicoli e accogliere il crescente traffico di omnibus e automobili, ha reso evidente il conflitto tra esigenze funzionali e tutela del patrimonio arboreo. [Fig. 10]
Come osserva Cavicchioli[6], già verso la fine degli anni Sessanta si registra una sofferenza degli alberi per mancanza di umidità alle radici, testimoniando l'impatto duraturo della modernizzazione sulla fisionomia del corso.

> «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. Trainati dai cavalli, gli omnibus ingombravano sempre più le arterie cittadine»[7].

Questa trasformazione non riguarda solo la dimensione materiale dello spazio

6. Silvia Cavicchioli, *Vie e mezzi di trasporto da Carlo Alberto all'Unità*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico Regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, pp. 59-104.

7. Ibidem, p. 82.



11_Tramways Torino. Le reti tranviarie urbane alla vigilia della prima municipalizzazione (ASCT, Collezione Simeom, G 47, in Cesare Isaia, Torino Dintorni e Provincia, Streglio, Torino, 1905).

pubblico, ma influenza anche le pratiche sociali e la percezione estetica della città. La rimozione dei doppi filari e la riduzione delle banchine pedonali limitano lo spazio destinato alla passeggiata festiva, rituale centrale nella vita urbana ottocentesca, suscitando critiche e resistenze da parte di chi ne sottolinea l'importanza per decoro, ombra e fruizione pubblica.

In tal senso, il corso Vittorio Emanuele II rappresenta un caso paradigmatico della tensione tra innovazione infrastrutturale e conservazione identitaria: da simbolo di rappresentanza e luogo di socialità a spazio sottoposto alle priorità della mobilità moderna [Fig. 11]. Pur segnando la progressiva industrializzazione urbana, questo processo apre anche la strada a una consapevolezza critica circa la necessità di tutelare i tratti storici e paesaggistici dei viali alberati, anticipando riflessioni che informano gli interventi di conservazione del XX secolo.

Finito di stampare
nel mese di luglio 2026
presso la Tipografia PressUp (Viterbo)