

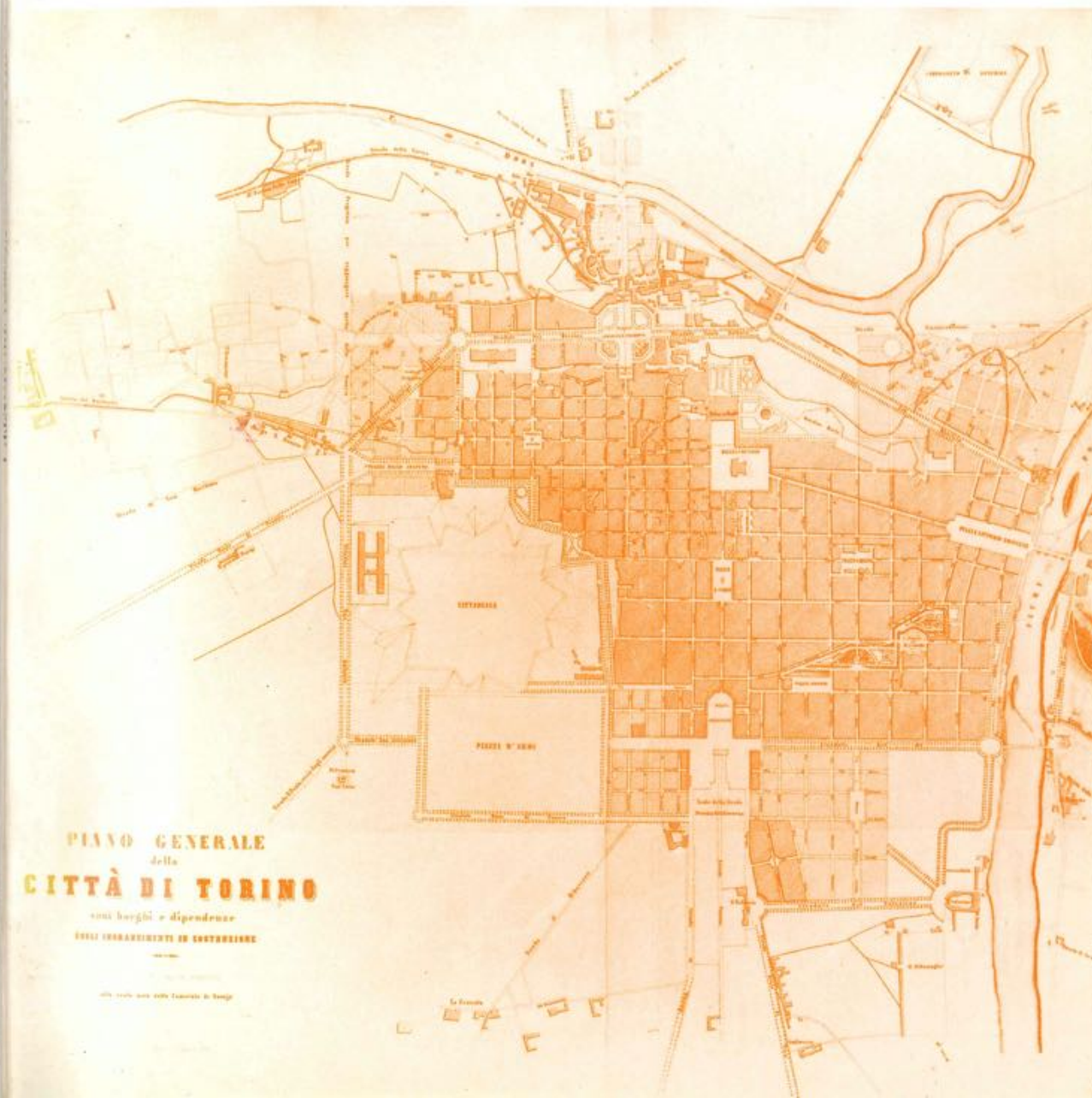
STORIA DELL'URBANISTICA/PIEMONTE I

Publicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Luglio-Dicembre 1987

STORIA DELL'URBANISTICA PIEMONTE/I

Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale»
(Torino 1851-1852)

a cura di Vera Comoli



Edizioni Kappa

STORIA DELL'URBANISTICA/PIEMONTE I

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Luglio-Dicembre 1987

COMITATO DI REDAZIONE/PIEMONTE

Giovanni-Maria Lupo, Costanza Roggero Bardelli, Micaela Viglino Davico

Responsabile scientifico per il Piemonte: Vera Comoli Mandracci

Pubblicato con il concorso di fondi per la ricerca scientifica
del Ministero della Pubblica Istruzione

Questo primo fascicolo di «Storia dell'Urbanistica/Piemonte» è stato pubblicato nell'ambito della Ricerca Nazionale M.P.I. «Le città capitali italiane dell'Ottocento: Torino, Firenze, Roma, Palermo»: coordinatore centrale Enrico Guidoni, coordinatori locali Vera Comoli, Giovanni Fanelli, Enrico Guidoni, Aldo Casamento.

In copertina: *PIANO GENERALE DELLA CITTÀ DI TORINO...*, 1852. la nuova figura urbanistica definita dal *Piano d'Ingrandimento della Capitale*. (Torino, Archivio Storico della Città, *Tipi e Disegni*, n. 64.5.2).

Direttore responsabile: Enrico Guidoni

Progetto e realizzazione editoriale: Fabio Mariano

Editore: Edizioni Kappa, Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma - Tel. (06) 6790356

Amministrazione e Distribuzione: Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma

Autorizzazione del Tribunale di Roma del 29-4-1982, n. 174

Abbonamento annuo: L. 18.000, per l'estero L. 24.000

Prezzo di un fascicolo L. 10.000, arretrato ed estero L. 11.500

Versamento sul c/c n. 33897000 - Cappabianca Giulio, P.zza Borghese, 6 - 00186 Roma.

STORIA DELL'URBANISTICA PIEMONTE/I

Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale»
(Torino 1851-1852)

a cura di Vera Comoli

Edizioni Kappa



Indice

Introduzione di Vera Comoli Mandracci	5
<i>Elisabetta Calderini</i> La relazione di Giovan Battista Cassinis per la «parte morale» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale»	10
<i>Vilma Fasoli</i> La relazione di Carlo Promis per la «parte artistica» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale»	23
<i>Vilma Fasoli</i> Note per un profilo di Carlo Promis, professore, architetto e urbanista, in Torino a metà Ottocento	28
<i>Appendici documentarie: «Commissione per l'esame del Piano d'Ingrandimento di Torino»</i>	39
«Relazione fatta dal Consigliere Comunale Avvocato Cassinis alla «Commissione creata dal Consiglio Delegato»	40
«Relazione Promis letta alla Commissione in seduta del 21 maggio 1850»	49
«Piano d'Ingrandimento generale della Città. Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, letta al Consiglio comunale in seduta del 10 gennaio 1851»	52

Introduzione

Vera Comoli Mandracci

Le relazioni Promis e Cassinis (1850) per il cosiddetto «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (1851-1852) costituiscono gli elaborati di una Commissione istituita dal Comune il 21 luglio 1848 al fine di dipanare i problemi connessi alla definizione del piano urbanistico di ampliamento di Torino degli anni centrali dell'Ottocento, voluto ed attuato in una situazione di transizione della storia della città.

La Commissione fu chiamata ad affrontare problemi di ordine diverso; i problemi di natura architettonica ed urbanistica, «la parte artistica», da un lato e quelli di diritto politico ed amministrativo, «la parte morale», dall'altro furono affidati rispettivamente alle competenze dell'architetto Carlo Promis (e a Ernest Melano come consulente del Governo), e dell'avvocato Giovan Battista Cassinis, personaggi di primo piano nella vita culturale, economica e politica della città, entrambi conosciuti sia nella sfera dei militari (soprattutto Promis), sia nella sfera della vincente politica cavouriana (soprattutto Cassinis).

Con la concessione dello Statuto carloalbertino (1848), il problema della attribuzione di specifiche competenze al potere legislativo piuttosto che a quello esecutivo — dopo lo Statuto non più riuniti nella persona del Re — si rivelò centrale nella occasione della nuova pianificazione urbanistica per la città in espansione: si doveva passare infatti da una situazione in cui i piani di ampliamento venivano approvati dal Consiglio Comunale e, dopo una discussione parlamentare, erano oggetto di promulgazione legislativa, ad una nuova situazione in cui sarebbero stati approvati con solo decreto regio: ne conseguiva che il controllo definitivo della pianificazione passava dal potere legislativo all'esecutivo.

Questo mutamento istituzionale nell'intorno di quegli anni era stato argomento di ampio dibattito in merito a quale fosse il potere da cui doveva dipendere l'approvazione finale di un piano regolatore in genere e delle relative norme «imposte ai conduttori». La legge del 7 luglio 1851 aveva infine chiuso la vertenza decidendo per le procedure in materia urbanistica: «L'approvazione dei piani di ampliamento e di allineamento delle Città e dei Comuni adottati dai loro Consigli, e la contemporanea dichiarazione d'utilità pubblica delle opere nei piani stessi indicata, emaneranno per Decreto Reale da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale».

Il nuovo iter di approvazione dei piani implicava, di fatto e di diritto, una autonomia maggiore ai Comuni, decidendo un principio di notevole rilevanza nel contesto legislativo e nella politica reale per la città. In questo quadro al Ministero dei Lavori Pubblici non compete più il precedente ruolo di tramite tra il Consiglio Comunale e il Parlamento, con una sostanziale perdita del potere di quel veto che in passato aveva potuto esercitare sulle deliberazioni del Consiglio Comunale.

I due estensori delle relazioni si collocano in modo analogo, ma con motivazioni culturali e con riferimenti disciplinari sostanzialmente differenti: Cassinis con attenzione alla gestione, tentando di mediare tra i diritti dei privati e i diritti della collettività, Promis muovendosi soprattutto entro lo scenario di problemi connessi con la difesa strategica della città e dello stato, e con prevalente attenzione ai risultati morfologico-funzionali delle decisioni urbanistiche.

La definizione dell'elettorato attivo dei Consigli Comunali, le norme di espropriazione per pubblica utilità, le disposizioni per la fabbricazione nei nuovi ampliamenti, mettono comunque in luce — come viene analizzato da Elisabetta Calderini — una costante e precisa attenzione alla salvaguardia del diritto di proprietà, considerato come principio cardine della legislazione. L'ambito giuridico di riferimento di

Giovan Battista Cassinis è quello francese, i cui autori (Proudhon, Cotellet, Fararde de Langlade, Say) erano così conosciuti nel milieu piemontese da essere citati comunemente nell'allora diffuso Commentario di leggi Vigna-Aliberti. Cassinis, in merito alla intricata definizione dei soggetti politici per l'approvazione urbanistica e per la dichiarazione di pubblica utilità delle opere interessate, sostiene «[...] lo Statuto ne lasciò intero l'esercizio a quel potere cui spetta l'eseguire le leggi, a quel potere, che posto tra la legge e i cittadini, tra il principio e l'applicazione, tra il diritto e il fatto, ha per proprio ed esclusivo ufficio l'amministrare».

La revisione dei piani già avviati negli anni Quaranta e la nuova pianificazione d'espansione erano stati, soprattutto dopo il 1848, al centro del dibattito municipale e cittadino. Sia il Comune che i privati erano ben coscienti della delicata fase «di una città che trovava per così dire attualmente in epoca di transizione col progresso delle attività del Commercio (a cui somministreranno fomento le strade ferrate), col progresso dell'idea del bello, e del comodo, che allo sviluppo delle arti naturalmente si associa» come cita la corrispondenza del Ministero dei Lavori Pubblici già nel 1849.

Ma fortemente intrecciata a queste istanze era risultata pressante — dopo la disfatta del 1848-49 — la volontà dei militari in merito alla fortificazione della capitale e dello stato. La moderna tecnologia delle artiglierie rigate rendeva ora necessaria per la difesa delle città la struttura strategica del campo trincerato, che la prassi operativa aveva sperimentato ormai diffusamente.

Anche per la difesa di Torino la Commissione istituita dal Ministero di Guerra e Marina nel 1850 (e della quale anche Promis aveva fatto parte) aveva consigliato la soluzione del campo trincerato, cioè una cinta primaria attorno alla città e un più largo giro di fortini con ampia zona di rispetto (inedificabile) intermedia. La città, e soprattutto la nuova prevista fabbricazione, doveva dunque risultare molto compatta, contenuta entro «limiti razionali, regolari, immoti e fissi avvegnaché amplissimi» come avrebbe sintetizzato Promis nel 1851.

La difesa dello stato e soprattutto la difesa della capitale sono dunque i problemi che in quella specifica stagione politica condizionano le sorti del piano di ingrandimento, costituendo un rigido vincolo che si concretò nel controllo del Ministero della Guerra sui programmi di espansione voluti dalla Municipalità e dai privati.

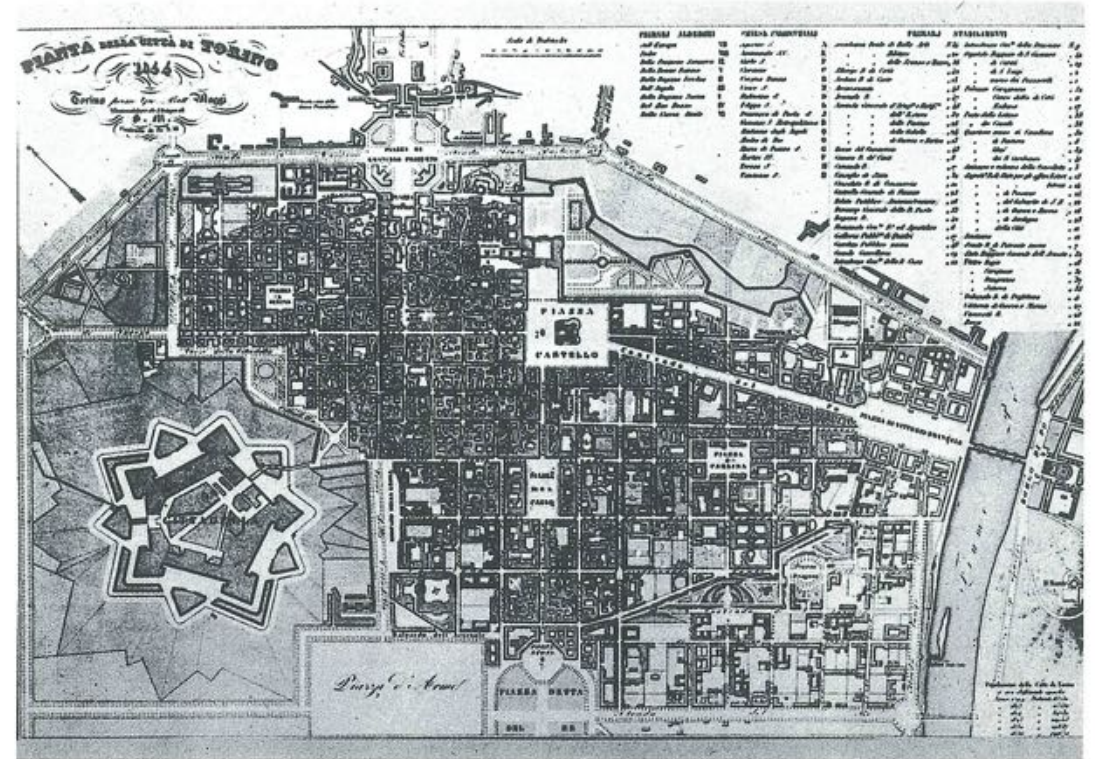
L'esito morfologico e funzionale delle istanze militari informò la pianificazione decisa col «Piano di Ingrandimento della Capitale»: ne derivò una figura di insistita compattezza formale e di forte densità edilizia che superava la frammentarietà e la maggior libertà dei piani settoriali precedenti in un disegno urbanistico nuovo, «capace di duplicare la città presente», delimitato da assi viari alberati, tra di loro ortogonali, che consolidavano e proseguivano le promenades della circonvallazione napoleonica.

Promis, partendo da una solida conoscenza e coscienza storica della città — e delle sue possibili valenze — propose una precisa scelta progettuale di integrazione degli ampliamenti con la preesistenza, proseguendone gli assi tipizzanti e delineando così le coordinate strutturali entro cui si definì l'urbanistica anche futura della città.

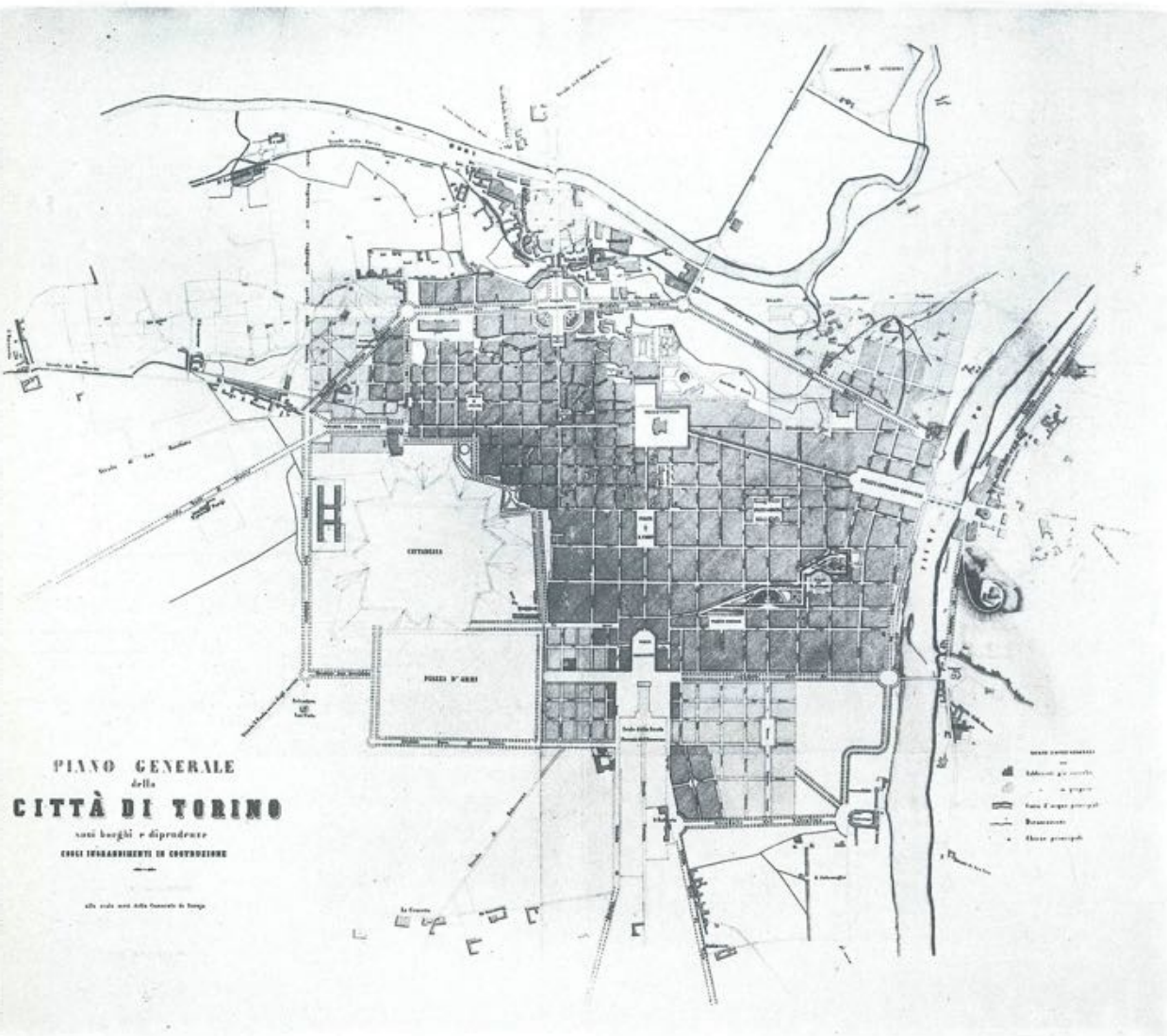
In relazione a questi problemi ed a quelli connessi al contesto legislativo, egli, come avverte Vilma Fasoli, si assunse anche, il compito di mediatore tra interessi pubblici (municipali e statali) e interessi privati, raggiungendo un equilibrio tra le forze in gioco che prospetterà l'attuazione del piano quale programma da concretizzare «per parti» — rispettivamente: il «Piano Fuori Porta Nuova» (Regio Decreto 13 marzo 1851), l'«Ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e sulla regione Valdocco» (Regio Decreto 11 agosto 1851), l'«Ingrandimento parziale della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze» (Regio Decreto 27 novembre 1852) — con soluzioni differenziate nel quadro di uno sviluppo organico e globale, e, nello stesso tempo, con una sostanziale corrispondenza tra disegno urbanistico e disegno architettonico.

Egli stesso annotava nel 1851: «L'ornamento di Torino non è tanto nelle cose classiche e monumentali, per le quali essa non può gareggiare colle altre capitali italiane, quanto nella uniformità, rettezza e cospicua misura delle principali sue vie e piazze, e soprattutto nella bellezza del sito acconciamente secondata e concatenata dalle strade alberate che recingono la città».

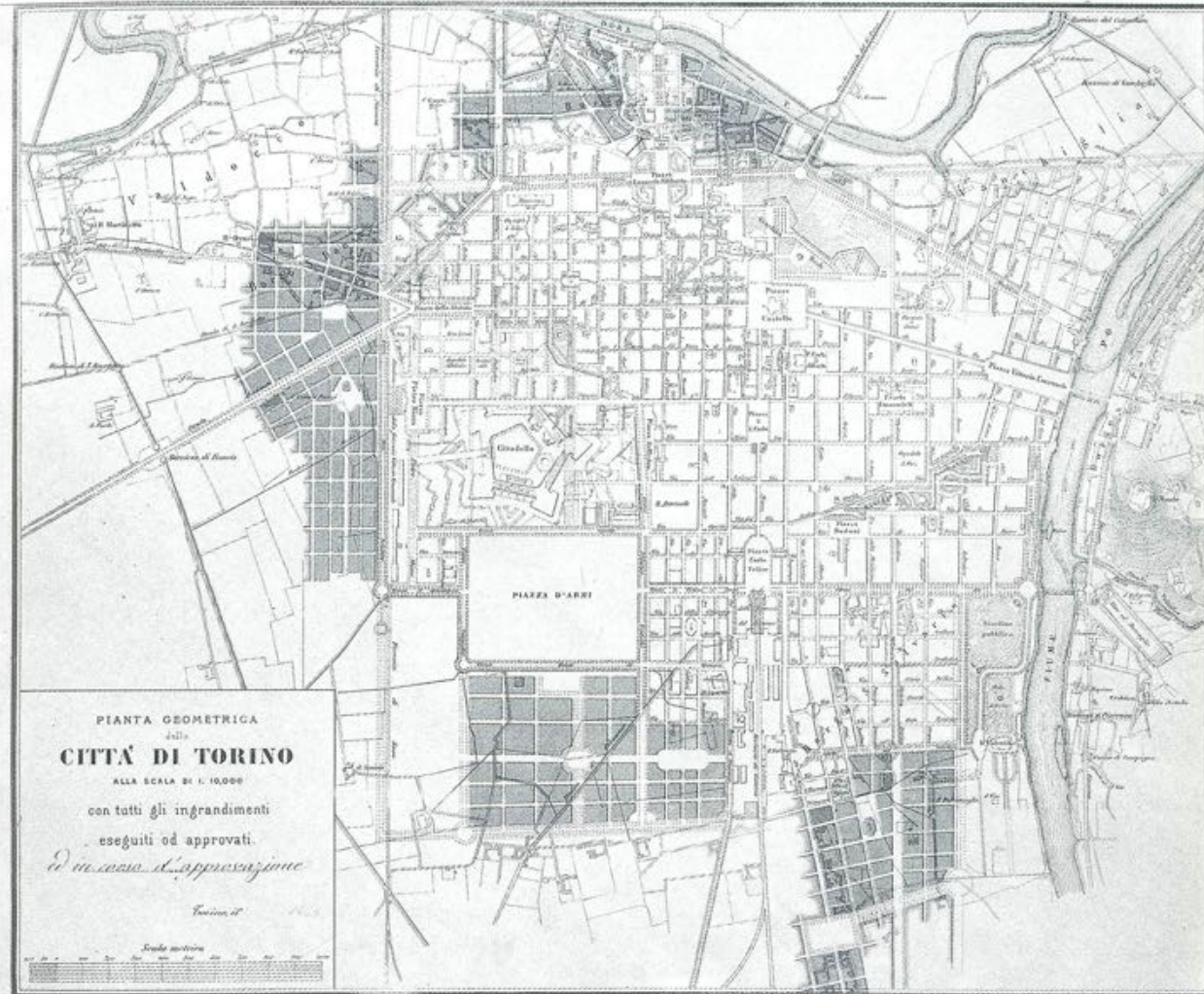
La solida matrice culturale di derivazione classica di Carlo Promis e gli interessi coltivati in campo storico e archeologico, sosterranno dunque, nel «Piano d'Ingrandimento della Capitale», sia l'attenzione al contesto storico, sia l'adeguamento alla tradizione inteso come precisa scelta di valori.



1/ Pianta della Città di Torino, 1844. (Torino, Biblioteca Reale, O. IV. n. 21, Stralcio).



2/ PIANO GENERALE DELLA CITTÀ DI TORINO..., 1852. La nuova figura urbanistica definita dal Piano d'Ingradimento della Capitale. (Torino, Archivio Storico della Città, Tipi e Disegni, n. 64.5.2).



3/ Piani d'Ampliamento approvati con Regio Decreto del 27.12.1868. (Torino, Archivio Storico della Città, Tipi e Disegni, n. 64.5.11/B).

La relazione di Giovan Battista Cassinis per la «parte morale» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale»

Elisabetta Calderini

La relazione che l'avvocato Giovan Battista Cassinis¹ presenta, il 21 maggio 1850, alla commissione di studio per il piano di ampliamento di Torino, è interessante da più punti di vista. Essa infatti permette di analizzare — in relazione ad un caso specifico e limitato — il rapporto esistente tra la normativa della trasformazione della città ed uno dei soggetti di quest'ultima: la proprietà; evidenzia inoltre la dialettica esistente tra il momento della pianificazione e quello della costruzione; testimonia il *feed-back* esistente tra le norme, i piani e la concreta realtà con cui questi interagiscono. Dal punto di vista della legislazione urbanistica, anche se questo termine non può definire correttamente e propriamente delle norme dettate a metà Ottocento, la relazione chiarisce come, anche in questo campo, uno dei principi cardinali sembri essere il rispetto del diritto di proprietà, limitabile solo in caso di «acclarata pubblica utilità»; chiarisce come l'identificazione tra possesso del suolo e facoltà di costruirvi fosse percepita allora come un diritto naturale, come il diritto al profitto venisse considerato una delle regole del gioco dell'economia e non subisse alcuna censura di carattere morale. Suona quindi quasi paradossale il fatto che Cassinis si debba occupare, per compito della commissione, proprio degli aspetti morali degli studi sul piano di ampliamento. Qui morale va inteso nel senso di attinente al diritto; il compito di Cassinis è infatti quello di far valere il punto di vista della Amministrazione nella controversia sorta tra questa, i privati ed il Ministro dei Lavori Pubblici in merito ai diritti ed ai doveri di ciascuno nel momento della formulazione di un piano di ampliamento ed in relazione alla sua esecuzione.

Cassinis è un avvocato civilista, impegnato in questo caso da un problema di diritto amministra-

tivo, non ha una cultura urbanistica e si riferisce, le rare volte che esprime pareri in questo campo, a concetti quali il decoro della città, l'igiene, e l'ordine pubblici; concetti e criteri che facevano parte del patrimonio culturale acquisito nel suo tempo. Cassinis non ha come riferimento di diritto amministrativo la legislazione inglese, che egli esplicitamente dice di considerare espressione di una nazione dagli usi e costumi troppo diversi da quelli sabaudi, ma la legislazione francese ed in particolare i commentari di diritto amministrativo di Cotelle — professore di questa materia alla Ecole des Pontes et Chaussées, membro del Consiglio Regio e della Corte di Cassazione francesi — e di Proudhon — preside della Facoltà di Diritto di Digione e membro di accademie scientifiche, artistiche ed umanistiche —: autori d'altra parte noti nell'ambiente giuridico piemontese, fatto che non stupisce, poiché stretto era il rapporto tra la cultura piemontese e quella francese. In campo legislativo, almeno in riferimento agli aspetti analizzati, riguardanti la legge di esproprio per pubblica utilità e più in generale le norme relative alla amministrazione della città, i riferimenti, i rimandi, i collegamenti erano infatti continui.

La relazione di Cassinis, scritta in un periodo di transizione, negli anni intercorrenti tra la promulgazione dello statuto carloalbertino e l'unità d'Italia, mette in rilievo alcune questioni nodali dell'epoca. I problemi, non solo d'interpretazione giuridica, del passaggio da una monarchia assoluta ad una costituzionale, si sommano a quelli derivanti dall'esigenza di formulare norme legislative valide per un futuro stato unitario; esigenza particolarmente sentita da Cassinis ed obiettivo costantemente perseguito durante la sua carriera politica².

La relazione apre poi uno spiraglio sul minuto

patteggiamento tra amministratori ed amministratori in merito alle decisioni di pianificazione, ma anche in merito alle norme edilizie, dimostrando come le norme ed i piani urbanistici non fossero solo il risultato della cultura dei progettisti, dei legislatori e degli amministratori, ma fossero anche il risultato di un confronto tra questa e gli interessi e la cultura degli altri soggetti concorrenti alla trasformazione della città.

Seguendo le argomentazioni di Cassinis assistiamo ad una distanza ravvicinata, quasi al microscopio, al processo di formazione e formulazione di alcune norme, come quelle relative, ad esempio, all'obbligo dei privati di dismettere il suolo necessario per la costruzione di nuove vie. Le citazioni e le complesse argomentazioni addotte da Cassinis a giustificazione di una norma, assimilabile ad un onere di urbanizzazione, evidenziano la difficoltà di fare accettare gli aspetti onerosi della facoltà di costruire e la difficoltà di limitare il diritto al profitto in relazione ai diritti dell'utile pubblico.

La relazione testimonia la rinuncia della commissione ad assolvere uno dei suoi compiti, quello di pronunciarsi sulla possibilità e sulle esigenze di un futuro sviluppo di Torino. Questa rinuncia è giustificata dalle contingenze di un'epoca in cui ancora si discute se chiudere o meno la città entro una linea di fortificazioni; implica però solo il rinvio di un problema con cui i pianificatori e gli amministratori dovranno presto confrontarsi: il rapporto tra la città strutturata e normata ed il tessuto informale, ma resistente, delle sue periferie. Rinvio che deve essere messo in relazione all'epoca in cui tutto ciò avviene, un'epoca immediatamente successiva alle travagliate vicende del 1848; ma siamo ormai negli anni Cinquanta dell'Ottocento, anni di grandi mutamenti in campo politico, economico, sociale.

La politica liberista di Cavour promuove lo sviluppo delle opere pubbliche e la costruzione di ferrovie (la Torino-Genova è inaugurata nel 1853), sostiene lo sviluppo dell'agricoltura (la modifica del regime daziario è del 1851), adotta, in quegli anni, un regime tributario che elimina antichi privilegi. Tutto ciò conferisce potere a nuovi ceti: agli imprenditori, ai commercianti, ai professionisti, alla borghesia agraria, ceti che si affiancano alla aristocrazia terriera ed alle gerarchie militari. Il 1848 non è solo l'anno dello Statuto, è anche l'anno in cui la legge sugli Enti locali apre le porte dell'amministrazione ai proprietari mobiliari ed ai professionisti. Essa concede la possibilità di eleggere i propri rappresentanti nei collegi di questi enti non solo ai proprietari, ma anche ai professionisti (inclusendo tra questi gli insegnanti e i laureati), ai commercianti, agli industriali, agli ar-

tigiani. Solo il Sindaco è nominato dal Re, ma viene scelto tra quanti sono stati designati dalla base elettorale³.

Il fatto che il Re non riunisca più in sé tutta l'autorità e la promulgazione dello Statuto ridefiniscono le competenze dei poteri dello Stato e implicano un periodo di «rodaggio», complicato dal confronto con un'amministrazione locale che rappresenta interessi diversificati e che si misura con procedure e compiti nuovi.

Questa situazione, resa ancora più complessa dal processo di unificazione nazionale, si riflette sulle decisioni dei pianificatori, ed è in questo senso che sembra interessante analizzare anche, ma non solo, dal punto di vista delle procedure, il piano di ampliamento che la città di Torino tenta di darsi nel 1851.

La città vuole dare spazio fisico allo sviluppo che le scelte politiche e le contingenze economiche permettono di sperare e già nel 1848 prevede un'area di nuovo ampliamento che è pari alla metà della città costruita, area che verrà riproposta per il piano del 1851; gli estensori del piano considerano questo progetto un atto di fiducia nel futuro ed una provvida decisione per le generazioni a venire. Decisioni e progetti che si contrappongono però ancora alle esigenze presenti di difesa della città, che inducono processi di valorizzazione in territori ancora sottoposti a servitù militare e si scontrano con i molti e contrastanti interessi in gioco.

Quello che gli estensori del piano e gli amministratori non riescono o non vogliono pianificare è uno degli elementi della trasformazione della città; la variabile non considerata è l'ancora limitato processo di industrializzazione che è in atto in essa, processo che in quegli anni non modifica ancora il tessuto cittadino, ma che anzi parzialmente lo compenetra. Processo che va consolidandosi e attestandosi ai limiti della città, con una configurazione fisica dovuta alle proprie strutture produttive ed alla necessità di energia, collegata per il momento allo sfruttamento dei canali. Processo che prefigura un conflitto: il conflitto tra la città della residenza e quella della produzione, tra il centro e la periferia.

Il piano del 1851. Cronaca e vicende di un piano di ampliamento

Il piano di ampliamento di Torino del 1851 prende in considerazione, per la prima volta, lo sviluppo contemporaneo di tre zone diverse della città: Vanchiglia, Porta Nuova, Porta Susa. Esso ha un iter travagliato e complesso: nel 1846 vengono approvati con Regie Patenti i piani per Vanchiglia e

per la zona tra il viale del Re e San Solutore⁴. Pubblicate queste Regie Patenti, una somma di circostanze porta a considerare migliore l'avviso di coordinare i piani delle tre zone ed il piano generale viene approvato il 21 gennaio 1847.

La pianificazione urbana coordinata rappresenta un elemento di novità colto dal Sindaco di Torino, Bellono, il quale sottolinea come il piano non sia una risposta ad esigenze attuali della Città, ma un'indicazione in vista di un suo futuro ed auspicato sviluppo⁵.

Le previsioni del piano del 1847 vennero parzialmente modificate a causa dell'incertezza del Ministero della Guerra sull'area da destinarsi alla costruzione dell'ospedale militare, in seguito a nuove deliberazioni, relative allo scalo ferroviario, e all'opposizione di alcuni privati; tutto ciò porta — siamo alla fine del 1847 — alla revisione del piano ed alla istituzione di una commissione di studio⁶. La commissione, preso atto delle osservazioni e compiute alcune modifiche, presenta il piano al Consiglio Generale il 20 marzo 1848; questo l'approva. Sentito il Consiglio di Stato, si compila il Decreto Reale necessario alla ratifica regia e a questo punto tutto si ferma.

La situazione di stallo è dovuta al fatto che, secondo il Ministero dei Lavori Pubblici, il piano è connesso a condizioni che non possono essere ratificate per semplice Regio Decreto. L'approvazione per Regio Decreto dei piani di ampliamento è un procedimento sostitutivo di quello che ne prevedeva l'approvazione per legge, cioè attraverso Regie Patenti e sentito il Consiglio di Stato. Pertanto, secondo il Dicastero dei Lavori Pubblici, le condizioni del piano, che implicano interventi sulla proprietà privata, ed il piano stesso devono essere approvati per legge⁷.

Per questi motivi, il 4 luglio 1849, il Ministro dei Lavori Pubblici, Galvagno, restituisce l'intera pratica alla Città, accompagnando quest'atto con una lettera in cui, oltre a sostenere la necessità di una approvazione per legge del piano, accoglie il ricorso di alcuni proprietari, che vorrebbero costruire nelle zone oggetto del piano e che ne sono impossibilitati dai ritardi nella sua approvazione. Il Ministro invita il Municipio a trattare con questi proprietari, infine propone un quesito più generale: il piano in discussione non è un piano parziale, rispondente ad esigenze presenti, bensì vuole esprimere delle indicazioni di sviluppo per il futuro; ciò implica anche previsioni sullo sviluppo della popolazione, dell'economia, delle infrastrutture, della cultura che va di pari passo allo sviluppo economico.

La difficoltà di previsione su una materia tanto aleatoria implica, secondo il Ministro, la necessità per la Città di formare una commissione di stu-

dio, aperta alle competenze più varie, che esamini il piano e che presenti i risultati dei suoi lavori alla popolazione, perché anche questa possa esprimere una sua opinione⁸.

È proprio per rispondere ai problemi contingenti e futuri sollevati dal Ministro che il Consiglio Delegato nomina una commissione, la quale affida lo studio degli aspetti architettonici agli architetti Carlo Promis ed Ernest Melano e quello degli aspetti legali, economici e morali all'avvocato Cassinis⁹.

La commissione porta avanti i suoi lavori pur mancando di informazioni in merito al piano di difesa militare e a quello definitivo dello scalo ferroviario a Porta Nuova, elementi che potevano implicare nuove ed importanti modifiche nelle previsioni di piano. Il Sindaco, il 18 febbraio 1850, chiede quindi al Ministro dei Lavori Pubblici, Paleocapa, chiarimenti su quanto era ancora in discussione, propone che per la zona di Porta Nuova, dove era maggiore l'urgenza delle costruzioni, venga istituita una commissione, cooperante con quella municipale, con la facoltà di concedere permessi di costruzione là dove ciò poteva essere fatto rispettando le condizioni del progetto di Decreto Reale del 1848, e prega il Ministro di promuovere l'emanazione di una legge che attribuisca all'esecutivo il potere di approvare i piani di ampliamento della città¹⁰.

Nell'aprile del 1850 il Ministro risponde di non avere ancora precise indicazioni, il 21 maggio Cassinis e Promis fanno ampia relazione dei lavori della commissione e delle modifiche apportate al piano del 1848 ed alle sue condizioni e nel giugno il Ministro trasmette l'assenso alle previsioni di piano del Ministero della Guerra, che suggeriva di contenere le costruzioni nella zona di Porta Susa, precisamente nel Borgo di San Donato¹¹.

La pratica però non va avanti, la situazione si fa tesa, il Ministro ed il Municipio si palleggiano la responsabilità delle difficoltà che essa incontra. Secondo il Ministro Paleocapa il Municipio non ha bisogno di alcuna autorizzazione governativa per le zone di sua proprietà, né per le zone in cui sono ancora valide le Regie Patenti del 1846, mentre per le zone di proprietà privata, non normate da quelle Regie Patenti, è necessaria l'approvazione per legge del piano¹².

Le argomentazioni del Ministro mettono in luce il conflitto che si è venuto a creare tra la Città e il Governo centrale. Sembra delinearsi una situazione in cui il Ministro rifiuta alla Città l'approvazione del piano con Decreto Reale; egli infatti si fa portavoce delle esigenze particolari e corporative di alcuni proprietari, in nome di queste plaude alla decisione del Municipio di portare le altezze dei fabbricati a ventun metri, dai sedici previsti, di

concedere l'abitabilità dei sottotetti con la costruzione degli abbaini e la rinuncia di porre a carico dei proprietari le demolizioni necessarie all'esecuzione del piano¹³.

Se la decisione relativa alle altezze risponde non solo a problemi di valorizzazione della proprietà, ma anche alla necessità di permettere una maggior densità abitativa in una città che in quegli anni assisteva ad un incremento di popolazione, le affermazioni del Ministro lasciano però trasparire un ricatto, neppure troppo velato, nei confronti della Amministrazione comunale.

Il Ministro Paleocapa svolge il suo ragionamento in questi termini: i piani di ampliamento devono essere approvati per legge, il Municipio deve perciò presentare il piano adottato al Ministro, che si farà carico di proporre e discutere in Parlamento una legge al proposito; qualora però il piano non sia di suo gradimento, egli non ritiene di essere obbligato a sostenere, davanti alle Camere, un progetto da lui non condiviso. In questo modo il Ministro sembra utilizzare il proprio compito di collegamento tra Amministrazione e Governo centrale come una sorta di diritto di veto. Dalle sue stesse parole apprendiamo che consentirà con le norme di un piano quando:

«[...] se ne faccia proposizione al Ministero dimostrando la convenienza e l'utilità pubblica di queste restrizioni, affinché il Ministero stesso abbia fondamento per proporre una legge alle Camere e sostenerla davanti ad esse. Intorno a che V.S.ILL. ma scorderà di leggieri come sia nell'interesse stesso del Municipio rendere quanto si possano meno gravosi i vincoli e gli oneri che vogliono imporre alle proprietà onde il piano divisato consegua più facilmente quel favore della pubblica opinione, senza del quale mal gioverebbe sperare che la legge fosse adottata [...]»¹⁴.

Altri ancora sono i «suggerimenti»: in alcune zone di piano sarebbe più opportuno prevedere portici e non viali, che costringono i proprietari a cedere per uso pubblico una maggior quantità di terreno. Il punto di vista del Ministro dei Lavori Pubblici sul *landscape* cittadino è preciso e strettamente connesso a problemi di redditività immobiliare; per quanto riguarda il verde pubblico ed i viali, appunto, egli è del parere che:

«[...] Nel clima e nella posizione di questa Capitale essi riescono più nocivi che utili; e deteriorano poi siffattamente la condizione dei fabbricati nella loro parte migliore che è quella che fa prospetto sulla pubblica via da farne scemare notevolmente il valore nel mentre stesso che ne ingombrano la prospettiva disagiataevolmente.

I portici [...] più comodi assai per i cittadini e che

lasciano libero il prospetto delle belle fabbriche nuove, aumentano il decoro della città e accrescono insieme il valore dei fabbricati più che non faccia perdere il vano che lasciano al piano terreno [...]»¹⁵.

Le «avvertenze» proseguono sconsigliando la rettificazione della Dora, la sanzione di un limite oltre il quale non è possibile fabbricare e la costruzione di un nuovo ponte sul Po¹⁶.

La polemica tra Ministero dei Lavori Pubblici e Municipio è ormai aperta; questo accusa il Ministro dei ritardi e di ciò si fa portavoce il giornale «Il Risorgimento»; quello controbatte sulla Gazzetta Ufficiale¹⁷.

Il 20 gennaio il Consiglio Edilizio e la Commissione municipale per il piano valuta le posizioni del Ministro Paleocapa, espresse in una sua lettera al Sindaco, ed è il conte Ceppi, in una sua relazione, a fare il punto della situazione e ad esprimere il parere del Municipio. A parere del Comune — egli sostiene — è necessaria un'autorizzazione governativa anche per le parti di piano per le quali il Ministro non vede questa necessità; infatti le vicende dello scalo ferroviario e dell'ospedale militare inducono parziali modifiche anche nelle zone normate dalle Regie Patenti del 1846 e ciò implica la necessità di una nuova autorizzazione governativa¹⁸. Il Municipio infatti è venuto a patti con i privati riguardo alle modifiche in queste zone, ma, secondo Ceppi, anche in un regime costituzionale e di autonomia dei Municipi riguardo i loro piani di ingrandimento e di ornato, non è dato che le pubbliche amministrazioni, anche se d'accordo con i privati, modifichino un piano già approvato dal Re e che un Ministro le inciti in tal senso¹⁹.

Ceppi controbatte al Ministro che non si era giunti alla conclusione di porre a carico del Municipio le demolizioni necessarie al piano, ma di lasciare la cosa *in dispositione juris* e di valutarla caso per caso. Ceppi sostiene la necessità di un Decreto Reale anche per la parte di piano che comprende aree di proprietà comunale e, per la parte che è di proprietà privata, non normata dalle Regie Patenti del 1846, egli si rammarica che il Ministro non abbia neppure preso in considerazione le ragioni addotte da Cassinis per dimostrargli l'inopportunità dell'approvazione per legge di un piano ad esse relativo. Sottoscrive l'opinione che il Ministro dovrebbe invece fare approvare per legge il principio che i piani di ampliamento siano approvati dal potere esecutivo²⁰. Per convalidare questa posizione egli ricorda che, secondo il principio costituzionale, l'approvazione dei piani di ornato e di ingrandimento delle città è del potere esecutivo e inoltre che la mancanza di conoscenza delle

condizioni specifiche di ciascuna città del Regno avrebbe potuto rendere difficile alle Camere il legiferare su questa materia. Infatti se i componenti del Parlamento potevano facilmente e direttamente conoscere le esigenze torinesi, altrettanto non si poteva dire riguardo alle altre città; fatto che rendeva più opportuno affidare l'approvazione dei piani alle pubbliche amministrazioni, molto più a giorno degli specifici problemi su cui si troverebbero a deliberare²¹.

Cepi affronta poi, con le dovute cautele ed un misto di ironia e di cortesia, il problema dell'intervento del potere legislativo in relazione al diritto di veto che il Ministro dei Lavori Pubblici sembra attribuirsi:

«[...] Può darsi sicuramente che il giudizio di un Ministro dei Lavori pubblici (e massime così illuminato come è quello dell'esimio Personaggio che ne tiene di presente il Portafoglio) possa molte volte contribuire a raddrizzare meno giuste opinioni, o concetti non abbastanza artistici od estetici nella Materia di cui si tratta, ma se quegli potesse per se solo porre una specie di veto a quelle proposizioni che non gli vadano abbastanza a genio, e che gli possano sembrare meno convenienti l'autonomia dei Comuni potrebbe andarsene facilmente in fumo, ed anzi li Comuni posti nella data condizione di non potere neppure fare pervenire al Parlamento con qualche sostegno i loro progetti di piano Generale d'Ornato, e d'ingrandimento.

Queste considerazioni sembrano dimostrare evidentemente che l'approvazione di questi piani non può né debba farsi dipendere da una legge in ciascun caso speciale, e che quando pure il Ministro volesse persistere nella contraria opinione dovrebbe per lo meno promuovere l'emanazione di un articolo di legge generale per cui venisse dichiarato che tale approvazione dipende dal potere esecutivo, e così può aver luogo con Decreto Reale sentito il Municipio cui riguarda [...]»²².

Nonostante la pressione compiuta dall'amministrazione comunale e dalla stessa opinione pubblica, la situazione rimane ferma; i piani verso Porta Susa e Vanchiglia non ottengono per il momento l'approvazione per Decreto Reale²³. Tutto ciò ha un'eco in Consiglio Comunale, dove viene presentata un'interpellanza sullo stato di avanzamento dei piani²⁴.

Il 7 luglio 1851 viene emanata la legge n. 1221 in cui, all'articolo I, si legge: «L'approvazione dei piani di ampliamento e di allineamento delle Città e dei Comuni adottati dai loro Consigli, e la contemporanea dichiarazione di pubblica utilità delle opere nei piani stessi indicate, emaneranno per

Decreto Reale da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale»²⁵.

Questa legge renderà finalmente possibile la ratifica con Regio Decreto del piano verso Porta Susa e Vanchiglia²⁶; è una delle rare norme urbanistiche di carattere generale che si hanno in Italia prima della sua unificazione politica e viene considerata l'origine della legislazione urbanistica italiana²⁷.

Il contesto legislativo

La legge del 7 luglio 1851 è la prima legge preunitaria che esprime una norma, anche se parziale, su questioni di carattere urbanistico; assimila i piani di ampliamento ad una dichiarazione di pubblica utilità e ne attribuisce la competenza al potere esecutivo. Essa rende più snello l'iter di approvazione dei piani e attribuisce una maggior autonomia alle decisioni municipali relative allo sviluppo della città.

Si passa infatti da una situazione in cui i piani approvati dal Consiglio Comunale necessitano di una discussione parlamentare e di una promulgazione legislativa, ad una in cui questi vengono approvati con semplice Regio Decreto.

Il Ministro dei Lavori Pubblici perde il suo ruolo di tramite tra il Consiglio Comunale ed il Parlamento con l'implicita limitazione del potere di veto che fino ad allora deteneva sulle deliberazioni del Consiglio.

La legislazione «urbanistica» ottocentesca si deve confrontare con il principio di tutela del diritto di proprietà e con la concezione che identifica il possesso del suolo con il diritto di edificazione. È comprensibile quindi che la legittimazione legislativa delle decisioni urbanistiche e della attività pianificatoria sia passata attraverso la legge che permette di intervenire sulla proprietà a fini di utilità pubblica.

Le norme relative all'esproprio per pubblica utilità sono state oggetto, sia in Italia sia in Francia, di un serrato e complesso dibattito; infatti esse intervenivano su un diritto considerato giuridicamente «sacro ed inviolabile». Queste norme erano tuttavia imprescindibili per un paese come la Francia che proprio a metà Ottocento dava l'avvio ad operazioni di trasformazione urbana e di infrastrutturazione di grande respiro e di grande incidenza sul tessuto urbano preesistente.

La complessità della regolamentazione di questa materia nasce dal conflitto tra la tutela degli interessi della proprietà e l'esigenza di dotarsi di una legislazione che renda possibile alle amministrazioni esercitare una attività pianificatrice e dare corso alle realizzazioni di opere pubbliche.

Tutela del diritto di proprietà e principi di esproprio per pubblica utilità

Nella normativa riguardante l'esproprio per pubblica utilità esiste una notevole parentela tra la legislazione francese ottocentesca e la legislazione sabauda.

Il codice civile francese di inizio Ottocento, sancisce all'articolo 545: «Nessuno può essere costretto a cedere la sua proprietà se non per causa di pubblica utilità e mediante una giusta e preventiva indennizzazione»²⁸. Nel 1833 questo concetto è ripreso nel progetto di codice civile del Regno sabauda in termini quasi identici: «Nessuno può essere costretto a cedere la sua proprietà, o permettere che altri ne faccia uso se non per causa di utilità pubblica dello Stato di un Comune e mediante una giusta e preventiva indennizzazione»²⁹. Questa disposizione, oggetto di un lungo dibattito, diventa nel codice civile entrato in vigore il 1 gennaio 1838: «Nessuno può essere costretto a cedere la sua proprietà, o permettere che altri ne faccia uso, se non per causa di utilità pubblica e mediante giusta e preventiva indennizzazione. Le opere di utilità, e le proprietà da occuparsi per l'esecuzione delle medesime sono determinate da sovrana provvisione. Le norme da seguire nei casi suddetti sono prescritte da leggi e regolamenti particolari»³⁰.

Per quanto riguarda l'indennità il progetto di codice sancisce che: «Quando le parti non siano d'accordo avanti l'autorità amministrativa sull'ammontare delle indennizzazioni da prestarsi, le contestazioni saranno decise dai Tribunali»³¹. L'articolo 442 viene mantenuto nel codice definitivo anche se questo secondo il Consiglio di Stato dovrebbe prevedere esclusivamente dei precetti di carattere generale; decisione giustificata dal fatto che il silenzio della legge potrebbe essere interpretato come attribuzione alla autorità amministrativa della competenza in materia di indennità dovuta alla proprietà.

L'Azienda Generale dell'Interno³² e la Segreteria di Stato oppongono a questi due articoli alcune contestazioni. Il primo ente osserva che se per tutte le opere di pubblica utilità si rende necessaria l'emanazione di Lettere Patenti, l'iter burocratico di queste opere diventerà assai lento e che l'affidamento delle controversie sulla indennità ai tribunali ordinari e non più all'Intendenza provinciale, bloccherà i lavori per anni. L'Azienda Generale dell'Interno auspica una interpretazione restrittiva dell'articolo 442 e suggerisce che si approvi per legge un regolamento che, fissata un'indennità approssimativa, consenta l'occupazione immediata dei terreni necessari alla esecuzione delle opere pubbliche, lasciando ai tribunali il compito

di dirimere le cause sulla liquidazione della indennità³³.

La Regia Segreteria di Stato concorda anch'essa con il parere che l'attribuzione ai tribunali ordinari delle controversie sulle indennità d'esproprio intralcerà l'esecuzione delle opere pubbliche, soprattutto se l'occupazione dei terreni sarà vincolata all'esito positivo delle cause. Per ovviare ciò, poiché l'articolo 442 del codice fa cenno a regolamenti particolari, l'ente propone che, deliberata la pubblica utilità, i proprietari dei terreni a questa necessari, vengano invitati a concordare l'ammontare dell'indennità con l'autorità pubblica, davanti al Sindaco e, solo nel caso che gli accordi non giungano ad esito positivo, la controversia venga affidata ad un tribunale speciale³⁴.

D'altra parte, dopo la promulgazione del codice civile e prima della emanazione della legge di esproprio per pubblica utilità, molte aste per l'appalto dei lavori pubblici vanno ripetutamente deserte perché gli appaltatori non intendono assumersi l'onere dell'indennità fissata da tribunali ordinari con procedura ordinaria³⁵.

La valutazione di tutto ciò e della esperienza della Francia dove, prima dell'entrata in vigore della legge del 3 luglio 1833, l'affidamento della pronuncia della pubblica utilità e dell'indennità relativa al potere giuridico aveva quasi bloccato le opere pubbliche, convince la pubblica amministrazione dell'esigenza di una normativa che tenga conto di questi problemi, convinzione che si traduce nella legge relativa all'esproprio per pubblica utilità del 6 aprile 1839.

Legge relativa all'espropriazione per pubblica utilità

L'esperienza francese è, in questo campo, termine di paragone per la legislazione sabauda; in questo senso, tratteggiare a grandi linee i contenuti di alcune leggi di quella nazione può essere utile.

Il 16 settembre 1807 viene promulgata in Francia la legge sull'esproprio per pubblica utilità che attribuisce all'amministrazione pubblica i tre atti fondamentali del procedimento: la dichiarazione, la pronuncia e la determinazione dell'indennità³⁶. Questa legge, considerata scarsamente efficace ai fini della tutela della proprietà, viene sostituita dalla legge dell'8 marzo 1810.

La nuova legge stabilisce che l'espropriazione avvenga per autorità di giustizia ed in seguito ad una perizia giudiziaria³⁷. Questo procedimento risulta di ostacolo alla esecuzione dei lavori pubblici e si valuta che l'attribuzione di così ampie competenze al potere giudiziario esuli dal campo della sua

autorità, in quanto esso è tenuto ad intervenire non sul pubblico ma sui diritti privati³⁸.

Tutto ciò porta all'adozione della legge del 7 luglio 1833; la nuova legge attribuisce la verifica e la dichiarazione di pubblica utilità al potere legislativo o all'esecutivo o all'amministrazione a seconda dell'importanza dei lavori intrapresi. I grandi lavori, da compiersi a spese dello Stato o che comportano alienazione di demanio pubblico, implicano una legge; lavori di minore importanza una ordinanza reale, per altri, quali l'esecuzione di strade provinciali, è sufficiente un'ordinanza reale basata sul voto del consiglio generale³⁹.

La legge stabilisce, una volta accertata e dichiarata la pubblica utilità, la necessità di un progetto e di un preventivo di spesa, la designazione dei fondi che dovranno essere espropriati, la notifica ai proprietari, la designazione di una commissione che ne valuti le osservazioni ed, eventualmente, le accolga. A questo punto il potere giudiziario è chiamato a verificare se si è ottemperato a tutte le formalità richieste e, in caso affermativo, a pronunciare l'espropriazione ed infine a fissare, in seno ad uno speciale giuri, l'ammontare dell'indennità⁴⁰.

La legge sabauda del 6 aprile 1839⁴¹ riprende la legge francese nell'attribuzione, differente a seconda dell'importanza dei lavori, della dichiarazione di pubblica utilità.

L'espropriazione è dichiarata con Lettere Patenti in caso di lavori compiuti per conto dello Stato o che interessino il demanio pubblico, con Regio Biglietto in caso di conservazione e sistemazione di strade reali o provinciali, con deliberazione della amministrazione comunale in caso di lavori riguardanti la viabilità di loro competenza⁴².

Una differenza qualificante tra la legge sabauda e quella francese sta nel fatto che, per la legge sabauda, l'autorità amministrativa ha il potere di proporre l'entità dell'indennizzo, di occupare i fondi espropriati con semplice decreto reale senza il ricorso ai tribunali, quando l'indennità proposta sia stata accettata o depositata in caso di mancato accordo; solo l'eventuale contenzioso è competenza del potere giudiziario che adotterà procedure non ordinarie.

Sulla falsariga della legge francese si prescrive che i lavori di pubblica utilità vengano descritti in un progetto e ne venga presentato un preventivo; prescrive inoltre la necessità di tentare un accordo amichevole con i proprietari; solo qualora l'accordo non giunga a buon fine, l'Intendente provinciale ordinerà una perizia per stabilire l'ammontare dell'indennità che, se non accettata, verrà depositata.

Gli articoli controversi della legge sono quelli che concedono la possibilità, in alcuni casi, di proce-

edere con semplice Regio-Biglietto; il Consiglio di Stato riteneva necessaria l'emanazione in tutti i casi di Lettere Patenti, fatto che rendeva necessario un suo parere. Questo avrebbe notevolmente accresciuto le competenze del Consiglio in campo amministrativo, in un modo che, secondo le pubbliche amministrazioni, avrebbe esorbitato dalle sue competenze; il punto di vista amministrativo viene accolto dalla legge che prescrive solo per alcuni casi la necessità delle Regie Patenti: «[...] sentito il parere del Consiglio di Stato, allorché giudicheremo di ordinarlo»⁴³.

Analisi della relazione Cassinis

L'occasione dei lavori della commissione, di cui l'avvocato Cassinis fa ampia relazione, è determinata dalla necessità di rispondere ad alcuni quesiti posti dal Ministro dei Lavori Pubblici, G.F. Galegno, in merito al piano di ampliamento di Torino del 20 marzo 1848⁴⁴ ed a un ricorso presentato da un gruppo di privati⁴⁵.

I privati ed i costruttori si preoccupano, come è giusto, dice Cassinis, dei loro interessi *hic et nunc*; il Ministro vorrebbe conciliare tutto ciò con le esigenze della pubblica utilità, dell'igiene, del decoro e dello sviluppo futuro della città e domanda che proprio su questo e sulle future esigenze gli vengano fornite delle indicazioni.

Il Consiglio Delegato, il 21 luglio 1849, nomina una commissione che ha quindi lo scopo di «[...] conciliare tra loro i diritti del principio individuale con quelli del principio sociale; le esigenze dello stato presente effettivo, reale, le esigenze di uno stato futuro più o meno ipotetico, più o meno probabile [...]»⁴⁶. La commissione incarica l'avvocato Cassinis degli studi relativi agli aspetti legali e gli architetti E. Melano e C. Promis degli aspetti architettonici del proprio mandato.

La relazione di Cassinis, con quella di Promis, rappresenta la fase finale dei lavori della commissione, in cui egli, per nuovo mandato, deve riassumere le questioni affrontate, gli obiettivi prefissati e le deliberazioni prese.

La commissione deve controbattere al ricorso dei proprietari, il che comporta la necessità di puntualizzare i vincoli normativi cui sono soggette le zone nelle quali cadono i terreni dei proprietari ricorrenti. In secondo luogo deve valutare la possibilità di fissare delle norme alle costruzioni non comprese nel perimetro attuale del piano di ampliamento. La commissione ritiene poi di particolare interesse esprimere alcune sue considerazioni sulla possibilità che il Ministro presenti il piano alla ratifica del Sovrano, senza l'intervento del potere legislativo. Possibilità cui i privati consento-

no e che sottende una importante questione di diritto politico: significa infatti stabilire a quale potere — l'esecutivo o il legislativo — compete l'approvazione dei piani di ampliamento.

Cassinis delinea la situazione *de jure* dei piani di ampliamento per la zona tra il viale del Re e San Solutore ed in Vanchiglia, per invalidare l'accusa che, prima del 1847, la Città non si sia curata di dotarsi di un piano di ingrandimento, impedendo a chi possedeva terreni in quelle zone di avvalersi dei propri diritti.

Il chiarimento sullo stato di fatto normativo ha anche lo scopo di invalidare l'obiezione, avanzata dai privati, che la Città avesse presentato nel 1847 un piano, le cui condizioni erano talmente inique e lesive del diritto di proprietà, da imporre l'immediata necessità di modificarlo. A queste eccezioni Cassinis risponde che le Regie Patenti del 7 agosto e del 12 settembre 1846 sono norma di legge per le zone in oggetto e che, per quanto riguarda il piano presentato al Consiglio degli Edili il 22 dicembre 1847, il Municipio fu sollecito a prendere in considerazione le osservazioni dei cittadini e, proprio a questo scopo, fu nominata una commissione di studio, che esaminò il piano, accolse molte delle osservazioni e dei reclami e lo presentò al Consiglio generale, che lo approvò il 20 Marzo 1848, ma tale piano non divenne mai esecutivo.

Tutto quanto Cassinis espone è incontrovertibile, d'altra parte è pur vero che, per le zone in cui sono maggiori i reclami dei proprietari, cioè le zone tra il viale del Re e S. Solutore ed in Vanchiglia, regna una qualche confusione normativa e di ciò sono prova le difficoltà che lo stesso Municipio incontra ad orientarsi tra parti del piano approvate dalle Regie Patenti del 1846 e parti non soggette a quelle norme. In ogni caso, sostiene Cassinis, adottare un piano è un'operazione complessa, perché è arduo conciliare il rispetto per la proprietà con le esigenze dell'utilità pubblica, dell'igiene, della bellezza della città; non a caso, proprio su questo argomento si sono espressi molti studiosi: Proudhon, Cotelle, Fararde de Langlade, Say⁴⁷. Per quanto riguarda i problemi presenti Cassinis è del parere di imporre ai costruttori l'obbligo di attenersi al dettato delle Regie Patenti del 1846; per quanto riguarda l'avvenire è compito della Commissione stabilire se esista la volontà di dar corso ad un piano diverso da quello del 1846. Volontà che è provata, secondo la Commissione, dalla presentazione da parte della Città del piano del 1848.

Altro compito della Commissione è indicare quali modifiche possano essere apportate al piano del 1848 alla luce degli studi svolti e dei reclami presentati. Qui la relazione fa intravedere una situa-

zione in cui gli obblighi dei privati nei confronti della cosa pubblica vengono patteggiati quasi caso per caso, con grande attenzione ai desideri dei proprietari ed alle esigenze della redditività immobiliare.

Il ricorso dei proprietari non è rivolto contro i contenuti del piano, ma verte intorno ad alcune condizioni della sua esecutività, che essi giudicano lesive dei loro diritti⁴⁸. Le condizioni che maggiormente li preoccupano sono la proibizione all'ampliamento della città oltre la linea perimetrale fissata dal piano, il disposto che obbliga i costruttori di nuovi edifici a cedere, senza indennità, metà della larghezza delle vie fronteggianti la loro proprietà, quello che li obbliga a concorrere alle spese necessarie per la costruzione di vie di accesso ai fabbricati, l'obbligo, per chi possiede terreni fronteggianti le piazze e le vie lungo Po, di cedere il suolo necessario per queste.

Riguardo al divieto di ampliare la città oltre un determinato perimetro, Cassinis sostiene che stabilire il confine cittadino è atto squisitamente amministrativo, non lede alcun diritto privato, per cui nessuno può arrogarsi il diritto di mettere in discussione le decisioni della Città. Soggiunge però che chiunque possieda del terreno è libero di costruirvi, salvo obblighi speciali, e che il divieto di ampliamento della città non vuol dire divieto di fabbricazione, prescrizioni che, secondo Cassinis, sono tra loro completamente diverse e implicano obblighi differenti. In conclusione la clausola si trasforma da divieto in affermazione: non più «[...] rimane proibita l'ampliamento [...]»⁴⁹, ma «[...] il perimetro della città dal lato nord, e compreso tra il Ponte del Campo Santo ed il fiume Po, è esteso e fissato sino alla linea retta verso il Po [...]»⁵⁰. Sembra che, mutati i termini, la sostanza sia rimasta inalterata; c'è però da chiedersi se esista veramente una profonda differenza tra ampliamento del confine cittadino e possibilità di costruire in prossimità a questo.

In termini legali le costruzioni al di là del perimetro del dazio di consumo e lontane dalle vie pubbliche non sono normate dal regolamento edilizio del 1843, né d'altra parte si può negare al alcun proprietario di terreni la facoltà di costruire; dal punto di vista giuridico la soluzione è quindi ineccepibile.

In concreto le conseguenze non sono irrilevanti, infatti la zona finitima al perimetro della città diventa una sorta di terra di nessuno in cui, da un punto di vista edilizio, può accadere di tutto, nei cui confronti la città non ha obblighi, ma di cui rinuncia a pianificare lo sviluppo. L'interpretazione data da Cassinis alla prima condizione del piano del 1848, può essere considerata come un cedimento rispetto ad un'interpretazione più restritti-

va; come una rinuncia ad esercitare un vincolo alla edificazione in zone di cui la Città non era in grado di prevedere lo sviluppo.

Altra clausola rispetto alla quale è vivace l'opposizione è quella relativa all'obbligo di dismissione della metà del terreno, necessario alla formazione delle strade, a spesa dei proprietari confrontanti. Cassinis scinde in due il problema: è la Città che deve somministrare il suolo delle pubbliche vie? Vi sono situazioni speciali in cui il suolo delle vie debba essere dismesso dalla Città? Cassinis esamina la prima delle due domande sia dal punto di vista della ragion pura, sia secondo la legislazione positiva. Secondo i principi della prima le strade e le piazze della città appartengono al Dominio Pubblico perché sono di uso pubblico e, come dice Proudhon in «*Traité du domaine publique*», cita Cassinis, sono di dominio pubblico municipale non di proprietà del Municipio⁵¹.

Proudhon sostiene infatti che le strade e le piazze di una città appartengono al dominio pubblico perché ciascuno può servirsene e nessuno può essere privato di questa facoltà; sono beni che il Codice civile francese colloca tra quelli che non appartengono a nessuno; di cui l'uso è comune a tutti e il cui modo di goderne è regolato solo da leggi di polizia. Appartengono al dominio pubblico inteso come dominio pubblico municipale, perché è il Comune che deve curarsi della loro manutenzione; non sono però di proprietà del Comune perché, dice Proudhon, una cosa è di proprietà quando è per una ed una sola persona⁵².

Le strade e le piazze appartengono al dominio pubblico municipale e, considerando così la questione, la somministrazione del suolo per esse necessario spetterebbe al Municipio. Le considerazioni sull'utile e sul vantaggio pubblici, cui sembra i privati potrebbero appellarsi, legittimano in realtà la posizione del Municipio; infatti le strade e le piazze, la cui costruzione rappresenta un onere gravoso per le casse della Città, sono un utile ed un vantaggio particolari per i costruttori di nuove case e risulta compito loro somministrare il terreno necessario alla viabilità.

Questa conclusione viene avvalorata sia dalla dottrina romana⁵³ sia da quella francese; secondo Proudhon, cui Cassinis fa nuovamente riferimento, la dottrina romana impone la costruzione della parte di via confrontante la proprietà, mentre la legge francese dell'11 frimaio anno 7 impone ai Comuni solo il mantenimento delle vie, tacendo su chi debba costruirle, silenzio legislativo che è stato interpretato come attribuzione dell'onere ai privati⁵⁴. Per quanto concerne poi le zone regolamentate dalle Regie Patenti del 7 agosto 1846, continua Cassinis, non solo la legge romana, comune a tutte le città del Regno, ma quelle stesse

Patenti obbligano i costruttori di nuove case a provvedere il suolo delle strade e delle piazze in termini proporzionali alla loro proprietà: i proprietari identificano in ciò un esproprio per pubblica utilità, senza il dovuto indennizzo, assimilando le nuove costruzioni a opere di pubblica utilità. Punto di vista discutibile, perché in questo caso non è il Municipio che vuole costruire nuove strade, privando i proprietari di aree destinate da loro ad altro uso o già fabbricate, ma sono i privati, possessori di terreni liberi, che intendono costruire. Le nuove strade non sono quindi un obbligo imposto dal Municipio, ma una necessità ed un vantaggio degli imprenditori che dovranno calcolare anche questa spesa tra quelle di costruzione. Qualora il Municipio si accollasse questo onere, spenderebbe ingiustamente i soldi di tutti i cittadini per favorire l'interesse privato di alcuni. Cassinis esamina poi i casi nei quali, secondo i proprietari, non sarebbe equo pretendere il concorso di spesa per la costruzione delle vie pubbliche, non ne riconosce la validità e conclude infine che, secondo la Commissione, la compartecipazione proporzionale dei proprietari alla costruzione di nuove vie resta norma valida.

La Commissione abolisce la condizione per cui si richiedeva un concorso per le spese necessarie alla costruzione di vie d'accesso ai nuovi fabbricati, per la difficoltà di prevedere tutti i casi particolari e le contingenze future. Esamina poi i reclami riguardanti alcuni articoli delle Regie Patenti del 1846; essa accetta il parere della proprietà riguardo all'altezza massima dei fabbricati, per cui si passa dai sedici metri previsti nelle Regie Patenti ai ventuno, con l'esplicita motivazione di permettere un maggior sfruttamento immobiliare dei terreni. La Commissione concede poi il permesso di costruire gli abbaini necessari a rendere abitabili i sottotetti; qui sancisce l'impossibilità di opporre una normativa vincolistica ad una situazione di fatto tradizionalmente diversa — a Torino moltissime persone abitavano in soffitta — tutelando al contempo la proprietà: «[...] per la condizione piuttosto rigida del nostro clima dovendosi i tetti delle case stabilire assai elevati indi ne rimane un vuoto sotto i medesimi, il quale costituirebbe il soggetto di una perdita assai grave, ossia di un dispendio improduttivo di molta importanza [...]»⁵⁵.

Cassinis e la Commissione non ritengono di poter entrare in trattativa, come sarebbe richiesto dal Ministro dei Lavori Pubblici, né con i privati ricorrenti né con gli altri; i primi non rappresentano la totalità dei possessori di terreni nelle zone normate dal piano e le condizioni individuate dalla Commissione non sono più ritenute modificabili; mancano quindi sia il soggetto sia l'oggetto

di possibili trattative.

La Commissione non giudica poi opportuno esprimersi su un futuro confine di Torino, sia per la difficoltà di valutare l'incremento della popolazione, sia per la preoccupazione di porre dei vincoli alla proprietà in relazione a previsioni di sviluppo considerate aleatorie.

Cassinis si sofferma infine a lungo sul problema di quale sia il potere cui spetti l'approvazione dei piani; su questa questione l'opinione dei privati concorda con quella della Commissione: per entrambi il Ministro dei Lavori Pubblici potrebbe portare i piani alla approvazione regia prescindendo da una loro discussione in seno alle Camere. Cassinis osserva che, se l'approvazione dei piani di ampliamento fosse appannaggio del potere esecutivo, il loro iter sarebbe più spedito, e ricorda i compiti del potere legislativo ed esecutivo; è proprio del primo «[...] lo stabilire sotto l'impreteribile confine del diritto naturale e del diritto pubblico che ci governa i principi e per via di Leggi l'applicazione loro [...]»⁵⁶; del secondo «[...] il curarne l'effetto [...]»⁵⁷; si chiede poi cosa siano la formulazione e l'approvazione di un piano di ampliamento e in che modo interferiscano con la proprietà, modificandola.

Il piano di ampliamento, secondo Cassinis, può essere considerato da due punti di vista: in generale come una decisione estetico-formale, astratta, in cui si esprime il desiderio che la città venga ampliata; nel momento della sua applicazione «[...] come vincolo che impedisce ai proprietari di terreni la libera e natural facoltà di fabbricare con qualsiasi forma, ed in qualsiasi parte della loro proprietà: come causa di espropriazione e di servitù [...]»⁵⁸.

Nessuno pensa, conclude Cassinis, che il potere legislativo si debba occupare di questioni estetiche o formali, per cui di queste è opportuno si occupi l'Amministrazione. Per quanto riguarda le modificazioni ed i vincoli imposti alla proprietà dai piani, poiché questi sono richiesti per pubblica utilità, i piani stessi sono assimilabili ad opere di pubblica utilità. La questione si riduce ormai al domandarsi se l'espropriazione per pubblica utilità sia un principio sancito dalle leggi e quale sia il potere che ha il compito di dichiararla.

Cassinis elenca le leggi che sanciscono questo principio: l'articolo 29 dello Statuto carloalbertino⁵⁹, l'articolo 441 del Codice civile⁶⁰ e le Regie Patenti del 6 aprile 1839⁶¹. Il fatto che lo Statuto richieda che la pubblica utilità sia accertata per legge non implica, secondo le argomentazioni di Cassinis, l'attribuzione al potere legislativo della dichiarazione di pubblica utilità: «[...] siffatto accertamento non essendo in sostanza, che l'applicazione del principio determinato dall'apprezza-

mento dei fatti, lo Statuto ne lasciò integro l'esercizio a quel potere, che posto tra la legge ed i cittadini, tra il principio e la applicazione, tra il diritto ed il fatto, ha per proprio ed esclusivo ufficio l'amministrare [...]»⁶².

Cassinis cita a sostegno della sua tesi i commenti di Cotelle sul Diritto Amministrativo⁶³, in cui l'autore sostiene che, secondo la legge francese del 7 luglio 1833, solo per i lavori compiuti con fondi statali o per cui si rende necessaria l'alienazione di terreno demaniale o che vengono considerati di grande rilevanza⁶⁴ si richiede l'emanazione di una legge; per tutti gli altri è sufficiente un'ordinanza di una legge regia. Cotelle riporta poi un parere per cui le questioni di diritto amministrativo sono valutate con maggior attenzione e pertinenza dal Consiglio di Stato piuttosto che dal Parlamento⁶⁵.

Cassinis sostiene, in conclusione, che i piani di ampliamento delle città possono essere assimilati ad una dichiarazione di pubblica utilità e che questa dichiarazione può essere considerata appannaggio dell'esecutivo e promulgata tramite Regie Patenti; questa sua opinione verrà accolta e sancita nella legge del 7 luglio 1851.

Note

¹ Giovan Battista Cassinis nacque a Masserano, in provincia di Vercelli il 25 febbraio 1806; primogenito del notaio Orazio Cassinis e di Orsola Avogadro. Si laureò in legge, intraprese la carriera di avvocato civilista, senza abbandonare l'ambiente universitario, ebbe l'incarico di redigere gli Annali di giurisprudenza, mandato che l'avvantaggiò nella propria carriera professionale.

Si dedicò all'attività politica, nel 1848 venne eletto deputato dal collegio di Salussola per la prima legislatura del Parlamento subalpino. La posizione contraddittoria da lui tenuta durante la guerra contro gli Austriaci, lo mise ai margini della vita politica, fu rieletto deputato solo nella quarta legislatura, incarico che mantenne fino all'ottava.

«[...] In tutti questi anni fu tra i più fidati sostenitori del Cavour, il quale però lo conosceva più per le capacità professionali che per le doti politiche. Furono per l'appunto i notevoli successi forensi che lo avvicinarono al presidente del Consiglio, determinando così la sua ascesa politica. Nel 1857 il Cavour gli affidava infatti la tutela giudiziaria dei propri diritti nella controversia relativa "alle acque del Pellice"; ed il Cassinis, che sostenne con brillante successo "l'uso delle acque" da parte della Comunità di Cavour in caso di siccità [...] otteneva in quella circostanza oltre la stima anche l'amicizia del Cavour. Nell'anno seguente, dopo i preliminari di Villafranca, rifiutò il portafoglio di Grazia e Giustizia offertogli dall'Arrese e poi dal Rattazzi [...]. Richiamato [...] il Cavour al potere con un programma spiccatamente annessionista, il Cassinis accettò di slancio la responsabilità del ministero di Grazia e Giustizia sia nel primo gabinetto dell'ottava legislatura, entrato in carica il 21 gennaio 1860, sia nel secondo del 22 marzo dello stesso anno [...] dopo essere stato chiamato il 2 ottobre 1860 come reggente al ministero degli Interni al posto del Farini, che aveva lasciato l'incarico per recarsi nelle provincie meridionali come luogotenente al seguito di Vittorio Emanuele II, il Cassinis veniva improvvisamente inviato anch'egli a Napoli su "preghiera" del Cavour preoccupato del tenace autonomismo napoletano [...] con la missione di "affermare e di consolidare l'autorità del governo... di affrettare energicamente i primi atti della unificazione ed il lavoro delle circoscrizioni elettorali del primo parlamento italiano...». Giunto a Napoli, accolto molto freddamente dal Farini — contrario ad ogni progetto di affrettata unificazione legislativa — non consultato dal sovrano, il Cassinis stentò a lungo nel compito affidatogli direttamente dal Cavour. Sicché [...] per imporre al Re le scelte governative, fu costretto a minacciare oltre alle proprie anche le dimissioni di tutto il Gabinetto. [...] Rientrato a Torino [...] concentrò nuovamente i propri sforzi sul problema dell'unificazione legislativa così che appena convocato il primo parlamento del Regno unificato fu in grado di presentarsi [...] alla Camera per chiedere che fosse nuovamente nominata una commissione incaricata di esaminare in via ufficiosa il progetto di codice civile da lui in precedenza presentato. [...] La morte del Cavour gli impedì di presentare alla Camera il nuovo progetto, che, tuttavia segnò una svolta decisiva nel processo di unificazione civilistica.

Dopo l'11 giugno 1861 la sua partecipazione alla vita politica fu assai meno intensa e significativa anche se le vicende parlamentari lo videro ancora protagonista in isolate circostanze. [...]» (in Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, *Dizionario biografico degli Italiani*, Roma, s.d., pp. 123 e sgg.)

Durante i disordini avvenuti a Torino a causa del trasferimento della Capitale, che videro gli agenti della forza pubblica rispondere a fucilate ai dimostranti, Cassinis

era Presidente della Camera e deputato della Città di Torino, non si dimise, anzi «[...] restò al suo posto quando nella discussione del 25 gennaio 1865 sui luttuosi fatti del settembre fu rigettato il suo ordine del giorno concepito in questi rimessi termini: "La Camera prendendo atto delle conclusioni della Commissione d'inchiesta, passa all'ordine del giorno." Non tardò però a conoscere il suo errore. L'amor proprio offeso per la dignità sua avvilta, non gli lasciò più quiete. Aggravato il mal morale dall'insonnia, con un colpo di pistola dava fine alla stanca e sofferente vita alle ore undici pomeridiane del 18 dicembre 1866 [...]». in C. DIONISOTTI, *Storia della magistratura piemontese*, II, Roux e Favale, Torino 1881, p. 236.

² «[...] Fra i suoi primi atti di governo il più importante fu senza dubbio il decreto del 25 febbraio 1860 con il quale riuni le due commissioni precedentemente incaricate di procedere all'opera di unificazione legislativa, quella nominata dal Farini nel novembre del 1859 per le provincie dell'Emilia e l'altra insediata a Torino in dicembre dal Rattazzi e composta di giuristi piemontesi e lombardi. La nuova commissione nella quale per sua iniziativa furono anche inclusi alcuni giuristi toscani in modo da allargare la rappresentanza a "tutte le provincie del regno sabaudo", lavorò con estrema rapidità intorno alla revisione del codice albertino. Ma il progetto così elaborato e presentato dal Cassinis [...] suscitò una vivace opposizione [...]. «Il Cassinis decise allora di affrettare l'attuazione dei codici in quelle provincie nelle quali le resistenze gli erano apparse minori. Presentò così un proprio progetto di legge per la estensione *sic et simpliciter* della legislazione sarda alle provincie dell'Emilia che, nonostante il voto unanimemente contrario della commissione della Camera, riuscì poi a sostenere nella discussione svoltasi nella tornata del 18 ottobre 1860 [...]» in Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, *Dizionario biografico degli Italiani*, Roma s.d., p. 124.

³ Cfr. A. PETRACCHI, *Le origini dell'ordinamento comunale e provinciale italiano. Storia della legislazione piemontese sugli enti locali dalla fine dell'antico regime al chiudersi dell'età cavouriana*, vol. I, Neri Pozza, Venezia 1962, pp. 101 e sgg.

⁴ Archivio Storico della Città di Torino (d'ora in poi ASCT), *Serie 1K*, Decreti Reali (1834-1848), n. 7, f. 82, «Piano d'ingrandimento San Salvario», 7 agosto 1847 e f. 89, «Piano d'ingrandimento in Vanchiglia», 12 settembre 1846.

⁵ ASCT, *Atti Municipali* (i diversi volumi della raccolta a stampa dei verbali del Consiglio Comunale di Torino con relativi allegati presentano sul frontespizio intitolazioni diverse — es. *Atti del Municipio di Torino, Raccolta dei Verbali delle sedute del Consiglio Comunale*, ecc. — nel caso di questo lavoro, per migliore comprensione, si è ritenuto opportuno adottare sempre il titolo del primo volume *Atti Municipali*, così abbreviato *A.M.*), a 1851-1852, «Piano di ingrandimento generale della Città. Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, letta al Consiglio comunale in seduta del 10 gennaio 1851», Verbale del Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851, n. 6, § 5, p. 40.

⁶ ASCT, *Ordinati*, vol. 364, p. 113, «Copia di Relazione della Commissione istituita dal Consiglio Generale del 31 Xmbre 1847 per esaminare il piano regolatore dello ingrandimento della città formato dal R.o Consiglio degli Edili in seduta delli 22 stesso dicembre; e le osservazioni che intorno vi venissero fatte dai privati», Verbale del 20 marzo 1848.

⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. I, fasc. 6, f. 6, Lettera del Ministro dei Lavori Pubblici G.F. Galvagno al Sindaco G. Bellono, 4 luglio 1849.

⁸ *Ibidem*.

⁹ ASCT, *A.M.*, a. 1851-1852, Verbale del Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851, § 5, p. 46.

¹⁰ *Ivi*, p. 47.

¹¹ *Ivi*, pp. 47-48.

¹² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. I, allegato f. 13, Lettera del Ministro Paleocapa al Sindaco, 27 dicembre 1850.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. I, f. 14, «Relazione fatta dal Consigliere Ceppi al Congresso del Consiglio Edilizio e della Commissione Municipale sul piano d'ingrandimento della Città di Torino li 12 Gen. 1851», 12 gennaio 1851.

¹⁸ *Ivi*, p. 2.

¹⁹ *Ivi*, p. 5.

²⁰ *Ivi*, p. 6.

²¹ *Ivi*, p. 10.

²² *Ivi*, p. 12.

²³ ASCT, *A.M.*, a. 1851-1852, Verbale del Consiglio Comunale del 20 giugno 1851.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Cfr. *Raccolta degli atti del governo di sua maestà il Re di Sardegna*, IX, Stamperia Reale, Torino s.d., Legge del 7 luglio 1851, n. 1221.

²⁶ Il piano verso Porta Susa sarà approvato l'11 agosto 1851, il piano di Vanchiglia il 27 novembre 1852. Cfr. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali (1849-1863), n. 11, p. 44, «L'ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e nella Regione Valdocco», 11 agosto 1851 e p. 91, «Ingrandimento parziale della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze», 27 novembre 1852.

²⁷ G.M. LUPO-P. PASCHETTO, *La «città per parti» nell'Ottocento. Normativa e costruzione di parti della città e concrete implicazioni del regime daziario*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», a. LXXXIII, pp. 550 e sgg.

²⁸ Cfr. J.B.V. PROUDHON, *Trattato del dominio di proprietà ovvero della distinzione dei beni in relazione al dominio privato*, a cura di Giuseppe Ciotti, vol. 2, Napoli 1844, p. 13.

²⁹ Cfr. L. TARTARA, *Ricerche sulla espropriazione per pubblica utilità nel periodo carloalbertino*, Università di Torino, Facoltà di Legge, tesi di laurea, a.a. 1984-1985 (relatore prof. Isidoro Soffietti), pp. 89 e sgg.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ *Ibidem*.

³² «L'Azienda Generale dell'Interno cura la gestione del bilancio della Cancelleria regia, ha competenza su molte opere pubbliche: ponti, strade comunali e provinciali sulle acque ed altre [...] ha la direzione del Genio Civile [...]», *Ivi*, p. 102.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ivi*, p. 104.

³⁵ *Ivi*, p. 106.

³⁶ J.B.V. PROUDHON, *Trattato del dominio di proprietà*, [...], pp. 17 e sgg.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ Cfr. *Raccolta degli atti del governo di sua Maestà il Re di Sardegna*, VII, Stamperia Reale, Torino s.d., Legge del 6 aprile 1839, n. 263, art. 1.

⁴² *Ivi*, art. 2 e art. 3.

⁴³ *Ivi*, art. 1.

⁴⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. I, fasc. 6, f. 6, Lettera del Ministro dei Lavori Pubblici G.F. Galvagno e al sindaco G. Bellono, 4 luglio 1849.

⁴⁵ ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali (1849-1863), n. 11, p. 52, «Relazione fatta dal Consigliere Comunale Avvoca-

to Cassinis alla Commissione creata dal Consiglio Delegato», 21 maggio 1850, p. 53.

⁴⁶ *Ivi*, p. 52.

⁴⁷ «[...] Fararde de Langlade nel suo repertorio alla parola Plans de Villes. Proudhon nel suo trattato du Domaine public; Cotelle nel suo Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics, Horace Say nel suo libro intitolato Etudes sur l'administration de la ville de Paris et du département de la Seine [...]», *Ivi*, p. 98.

⁴⁸ *Ivi*, p. 57.

⁴⁹ *Ivi*, p. 60.

⁵⁰ *Ivi*, p. 61.

⁵¹ J.B.V. PROUDHON, *Traité du demaine public*, I, Biblioteca di giurisprudenza di M. Tablier, Bruxelles 1895, pp. 165 e sgg.

⁵² «[...] Les rues et les places publiques établies dans les villes, appartiennent au domaine public municipal par la double raison qu'elles sont publiques, et qu'elles sont à la charge des communes de leur situations. Et d'abord elles ne peuvent être la propriété de personne puisque chacun est en droit d'en réclamer l'usage, et que nul se peut être exclu de la faculté d'en jouir [...]», *Ivi*, p. 166.

⁵³ «[...] Construat autem vias publicas unusquisque secundum propriam domum, [...] et construat ita ut non prohibeatur vehiculum transire [...]», *Ibidem*.

⁵⁴ «[...] Il est remarquable que, dans la loi de l'an 7, [...] il paraît résulter que la construction primitive et general des pavés dans une ville où il n'y en avait encore, reste à la charge des propriétaires des maisons adjacentes conformément à l'ancien usage dérivant de la loi romaine. [...]», *Ivi*, p. 167.

⁵⁵ ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali (1849-1863), n. 11, p. 68, «Relazione fatta dal Consigliere Comunale Avvocato Cassinis [...]», 21 maggio 1850.

⁵⁶ *Ivi*, p. 80.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *Ivi*, p. 71.

⁵⁹ «[...] Tutte le proprietà, senza eccezione sono inviolabili. Tuttavia quando l'interesse pubblico legalmente accertato lo esiga si può essere tenuti a cederle, mediante una giusta indennità conformemente alle leggi. [...]», *Ivi*, p. 72.

⁶⁰ «[...] Nessuno può essere costretto a cedere la sua proprietà, o permettere che altri ne faccia uso se non per causa d'utilità pubblica, e mediante una giusta e previa indennizzazione. Le opere di utilità pubblica, e le proprietà da occuparsi per la esecuzione delle medesime sono determinate da sovrana provvisione. Le norme da seguire nei casi suddetti sono prescritte da leggi e da regolamenti particolari [...]», *Ibidem*.

⁶¹ «[...] Nel caso in cui occorresse spropriaione, per allineamento di contrade o di piazze, o per altre opere pubbliche negli abitati dei cittadini o dei Comuni, i piani e i progetti di massima dovranno essere approvati da noi (cioè dal Re) in conformità dell'articolo primo della presente [...]», *Ivi*, p. 73.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ M. COTELLE, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, I, Parigi 1838, pp. 421 e sgg.

⁶⁴ *Ivi*, p. 423.

⁶⁵ *Ibidem*.

Apporti bibliografici

Elisabetta Calderini

Il lavoro di analisi della relazione Cassinis e di alcuni aspetti, considerati significativi, del piano del 1851 è principalmente il risultato della consultazione di fonti archivistiche: la Corrispondenza *Affari Lavori Pubblici*, la *Serie* dei Decreti Reali, gli *Atti Municipali* e di fonti iconografiche.

Un ulteriore approfondimento comporterebbe l'identificazione più precisa della struttura proprietaria ed imprenditoriale e della composizione sociale; a questo scopo potrebbero essere utilizzate le indicazioni fornite dai catasti, dagli atti di compravendita, dai censimenti della popolazione.

Il lavoro si è fondato quindi anche sugli apporti di testi che sopperiscono alle lacune dell'analisi su fonti dirette, offrono una visione più ampia del periodo secondo angolazioni diversificate e forniscono gli strumenti per una interpretazione dei fenomeni.

Per quanto riguarda l'analisi e l'interpretazione dello sviluppo urbano di Torino si rimanda a: VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino. Note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento*, in «Cronache Economiche» n. 3-4, 1976; VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino*, in «Le città nella storia d'Italia», Laterza, Roma-Bari 1983; VERA COMOLI MANDRACCI, *La capitale per uno stato*, in AGOSTINO MAGNAGHI-MARIOLINA MONGE-LUCIANO RE (in pp.), *Guida all'architettura moderna di Torino*, Designers Riuniti Editori, Torino 1982, pp. 266 e sgg.; ADELE SCRIBANI, *L'ampliamento ottocentesco meridionale*, in ISTITUTO DI ARCHITETTURA TECNICA DEL POLITECNICO DI TORINO, *Forma urbana e architettonica nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, vol. 1-2, pp. 1332-1343; POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984, pp. 691 e sgg.; ELISABETTA CALDERINI - SANDRA CAVALLI - SABINA LORIGA, *Terra, uomini, istituzioni in una città che si industrializza. Indagini su San Donato 1850-1900*, Città di Torino - Assessorato alla Cultura - Circo-scrizione San Donato Campidoglio, a cura di Carlo Olmo e Giovanni Levi, Torino s.d.

Per quanto riguarda l'analisi degli strumenti normativi e della cultura giuridica si rimanda a: GIUSEPPE BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti edilizi in Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., a. XVIII, n. 5, maggio, pp. 142 e sgg.; GIOVANNI MARIA LUPO - PAOLA PASCHETTO, *La «città per parti» nell'Ottocento. Normativa e costruzione della città e concrete implicazioni del regime daziario*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», a. LXXXIII, pp. 550 e sgg.; ADRIANA PETRACCHI, *Le origini dell'ordinamento comunale e provinciale italiano. Storia della legislazione piemontese sugli enti locali dalla fine dell'antico regime al chiudersi dell'età cavouriana*, vol. I, Neri Pozza, Venezia 1962, pp. 101 e sgg.; JEAN BAPTISTE VICTOR PROUDHON, *Trattato del dominio di proprietà, ovvero della distinzione dei beni in relazione al dominio privato* a cura di Giuseppe Ciotti, vol. 2, Napoli 1844; JEAN BAPTISTE VICTOR PROUDHON, *Traité du domaine public*, vol. I, Biblioteca di giurisprudenza di M. Tablier, Bruxelles 1895; M. COTELLE, *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*, vol. I, Parigi 1838; VIGNA-ALIBERTI, *Dizionario amministrativo*, Torino 1846; cfr. inoltre l'ampia bibliografia di rimando nell'articolo di GIAN SAVINO PENE VIDARI, *Studi e prospettive recenti di storia giuridica sul Piemonte della Restaurazione*, in «Studi Piemontesi», Torino, vol. XII (1983), fasc. 2.

Per l'analisi degli aspetti politici economici e sociali si rimanda a: ROSARIO ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, Bari 1969; ROSARIO ROMEO, *Dal Piemonte sabauda all'Italia li-*

berale, Torino 1963; GIUSEPPE MELANO, *La popolazione di Torino e del Piemonte nel secolo XIX*, Museo Nazionale del Risorgimento, Torino 1961; GUIDO QUAZZA, *Alle origini di Torino industriale*, in «Torino» n. 1-2, Torino 1967; VALERIO CASTRONOVO, *Il Piemonte*, in «Storia delle Regioni italiane dall'Unità ad oggi», I, Torino 1977; DAVIDE COSTANZA, *Popolazione, attività edilizia e mercato immobiliare a Torino tra 1850 e 1880*, «Storia urbana», n. 6, 1978. Per quanto riguarda l'analisi degli aspetti giuridici del lavoro, ringrazio particolarmente il prof. Isidoro Soffietti e i suoi collaboratori per le preziose indicazioni.

La relazione di Carlo Promis per la «parte artistica» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale».

Vilma Fasoli

I contenuti di questa relazione rappresentano, nella loro globalità, sia la conclusione di un'importante fase decisionale, alla quale l'amministrazione pubblica era stata chiamata fin dagli anni immediatamente successivi al 1840, sia l'avvio al concretizzarsi di un *piano di Ingrandimento* della città così vasto, non solo da influire in modo significativo sulla struttura urbana esistente, ma da condizionare persino le modificazioni e gli interventi successivi.

Tuttavia, al di là di un'attenta analisi del processo di trasformazione che investe sul piano fisico e funzionale la città, sono le problematiche generali affrontate che ritengo ne facciano, per lo meno a livello nazionale, uno dei casi paradigmatici. Numerosi sono infatti i riferimenti ai temi strettamente di materia urbanistica che accomunano le modalità di espansione di Torino a quelle pressoché contemporanee delle maggiori capitali europee. È sintomatico infatti che i condizionamenti fisici e i parametri ispiratori, che sostengono il filo conduttore di questo piano, siano riconducibili a termini più generali le cui differenti matrici vanno da motivazioni di ordine economico-amministrativo, legate alla capacità di gestione e controllo dei processi operativi, a motivazioni di ordine giuridico nelle quali viene ricercata la definizione del limite edificabile e della sua compatibilità con la resistenza opposta dalle strutture industriali, infrastrutture militari e di servizio, sia esistenti sia in corso di progetto, oltre che da problemi di natura igienico-sanitaria. D'altra parte, se il compito affidato dal Municipio di Torino alla commissione incaricata di analizzare il *piano di Ingrandimento della capitale*, allo scopo di «[...] definire, per quanto sia possibile (e senza ledere in nulla altri interessi o privati o pubblici o municipali) ai ragionevoli desideri di parecchi possessori di Terre-

ni fabbricabili [...]»¹ rappresenta la volontà di operare una mediazione ed una conciliazione tra potere-dovere pubblico e potere-dovere privato, la nomina del professore Carlo Promis e dell'avvocato Giovan Battista Cassinis quali relatori, il primo per la parte *artistica* e il secondo per quella *legale ed economica*, è sintomatica di un nuovo e più impegnativo approccio che sottende e anticipa le problematiche dei futuri piani regolatori.

In questa direzione, le proposte definite da Promis, ritengo rappresentino soprattutto un notevole passo avanti nel concetto stesso di *piano*. Se da un lato è vero che egli ripropone una formula di espansione urbana in cui la forma generale della città si realizza attraverso l'attuazione di piani-progetto — sebbene secondo un processo non iterativo, ma nella direzione di un approccio profondamente critico alla cultura della tradizione urbanistica locale — è altrettanto vero che le proposte che egli avanza sono decisive in quanto eliminano quel carattere di frammentarietà e settorialità — e talvolta di scarsa coerenza o incompletezza attuativa — che avevano caratterizzato i programmi della prima Restaurazione e quelli che, negli anni immediatamente successivi, l'amministrazione aveva cercato di organizzare a livello episodico. Dietro i contenuti espressi nella relazione da Promis, una nutrita documentazione archivistica illustra le numerose e pesanti difficoltà incontrate da tecnici, amministratori, legali, giuristi, in occasione del dibattito intorno al *Piano di Ingrandimento della Capitale* che creano una situazione alquanto delicata, non esclusivamente all'interno dell'amministrazione municipale, ma persino tra questa e il potere statale stesso.

La legittimazione delle decisioni relative a problemi di diritto pubblico e privato legati alla necessità di un piano di ampliamento — oltre che di ab-

bellimento — della città, o a processi di esproprio per pubblica utilità, o ancora a delle scelte più strettamente operative in merito all'occupazione delle aree demaniali ed alla localizzazione delle importanti infrastrutture ottocentesche, è condizionata da una dichiarata e consistente carica ideologica legata alla classe borghese in ascesa. È muovendosi in questo complesso scenario che Carlo Promis conferisce una singolare impronta all'impostazione ed alla successiva attuazione del piano, nel quale si rivela la fondamentale importanza della realizzazione della continuità fisica, formale ed ideologica con la tradizione torinese in generale e con la realtà urbana preesistente in particolare. Le proposte ed i progetti che egli presenta non tradiscono le generali aspettative in quanto, oltre a realizzare questa continuità, rappresentano sia sul piano architettonico che urbanistico una riappropriazione delle forme della storia urbana torinese, riproposte in termini criticamente rivisitati. In questo senso il disegno del piano sfugge alla identificazione con una accademica esercitazione architettonico-compositiva che ne ridurrebbe la validità intrinseca dei contenuti: è invece il frutto del raggiungimento dell'adesione delle istanze della sfera privata alle direttive individuate dall'operatore pubblico, quello stesso frutto che in un particolare momento fa dire a Promis: «E n'è bella prova questa, che pel quadrilatero tra i viali di S. Salvario e del Re, chiamati i possessori ad amichevoli convenzioni colla Città, al primo tratto ben sette ottavi di essi vi si sottoscrissero dopo avuta piena nozione dei patti da essersi convinti che il Municipio e la Commissione bramano i loro vantaggi e li bramano copiosi e solleciti»². Nella medesima direzione deve intendersi il giudizio espresso e confermato nella relazione compilata da Promis e da lui presentata al Consiglio Comunale nella seduta del 2 giugno 1852, in occasione della scelta localizzativa dello scalo della ferrovia per Novara, nella quale afferma che «La Commissione municipale a ciò nominata, due volte convocata, pensò che vertendo la questione tra amministratori di questa città stessa, nessun elemento di parzialità dovesse nel suo seno prevalere, ma ridursi essa soltanto a librare i beni ed i mali che da ognuna delle due presunte collocazioni ne avessero a derivare, riferendo i vantaggi dello scalo alla città intiera anziché ad una delle sue parti»³. Alle proposte alternative presentate da privati cittadini, possessori di terreni edificabili e chiaramente interessati alla notevole valorizzazione che a questi sarebbe derivata in seguito ad una tale scelta⁴, egli oppone la chiarezza della logica della prevalenza del bene collettivo su quello privato.

Non solo; la posizione che egli assume è spesso quella di colui che si fa portavoce di una Municipalità che l'impianto giuridico, condizionato dall'assolutismo monarchico, aveva abituato a muoversi più incertamente e che ora teme che le numerose difficoltà possano implicare il ritardo o la disattesa di quel programma di ampliamento così auspicato e auspicabile per una nuova capitale⁵.

La presenza di Promis in diverse commissioni che operano in questo cantiere di progetti che è la Torino degli anni centrali dell'Ottocento⁶, gli consente di possedere una visione globale sufficientemente chiara e definita, non solo del disegno generale da conferire alla città, ma persino dei tempi e delle modalità da rispettare nel conseguimento di questo obiettivo.

Muovendosi tenendo costantemente presente le possibilità offerte da una realtà urbana mutevole, conferisce al piano una dimensione moderna, in quanto organizzazione di programma di interventi definiti e conclusi che arrivano ad investire anche la localizzazione di nuove infrastrutture, gettando le basi per l'organizzazione urbana del secondo Ottocento.

Gli Atti Municipali, ci documentano con quale determinazione egli venisse esprimendo pareri ed assumendo precise posizioni nei confronti dei numerosi e complessi problemi affrontati. Egli si mostra attento, sia a salvaguardare la struttura e la funzione dell'importante area industriale del Borgo Dora⁷, evitando di congestionare ulteriormente la vivacità dei flussi viabili attraverso l'asse di penetrazione urbana dell'attuale corso Giulio Cesare - via Milano⁸, sia a prevenire l'insorgere di incontrollabili problemi di natura igienico-sanitaria⁹. Per questo egli propone di dirottare parte del bilancio pubblico verso operazioni di rettifica della Dora e di bonifica della zona di Vanchiglia, e prevedendo di non intaccare le importanti infrastrutture militari, avvia il dialogo sul destino dei terreni soggetti a servitù militare tra amministrazione locale e potere statale.

E ancora, per Promis, rappresenta un'ulteriore occasione di confronto il misurarsi con le richieste espresse dal Ministero della Guerra, che esercitava un ruolo vincolante ed un rigido controllo sulle scelte urbanistiche a causa della critica situazione politica che culminerà, nel 1848, nella prima guerra di indipendenza.

Le operazioni legate allo smantellamento della cinta fortificata, ordinato dal governo francese, avevano offerto una duplice serie di opportunità: alcune immediate, altre di poco successive. Nelle prime, che avevano interessato la città a partire dagli anni immediatamente successivi al 1815, l'amministrazione aveva individuato la soluzione

ai problemi economici e finanziari che andavano dall'impiego di una grande quantità di forza lavoro a basso costo, alla vendita di terreni demaniali, primi fra i quali quelli interni al tracciato della sequenza di viali alberati che definivano il nuovo confine fisico della città, le altre, più direttamente collegate alla realizzazione del piano di ampliamento e abbellimento della capitale, erano state assunte quasi come un fatto liberatorio al punto da far affermare al sindaco Bellono: «Appena cessata la straniera invasione, risorta al grado di città capitale, risalutò giuliva fra le antiche sue mura i suoi principi, e presaga di più fausti destini, distrusse ed appianò i baluardi che la cingevano da più lati in una cerchia che le soffocava la vita.»¹⁰. Questo panorama di occasioni, forse irripetibili nella storia di una città, si scontra tuttavia con una visione inadeguata in quanto il potere centrale volle intendere l'espansione urbana quale simbolo di difesa e rappresentazione assolutistica del potere.

L'indecisione dimostrata dal Ministero della Guerra in occasione della scelta della localizzazione dell'ospedale Divisionario¹¹ e delle infrastrutture militari in genere, e la massiccia presenza di aree soggette a vincoli di servitù militare e interessate dall'ampliamento, comportano un ritardo principalmente nell'attuazione del piano fuori porta Susa che di conseguenza viene ad assumere significati con risvolti forzatamente programmatici.

Il ruolo affidato a Promis è quindi decisivo in quanto mediazione tra il potere civile e il potere militare che gestiscono la città, ruolo che si esprime in termini di *armonia* da realizzarsi tra i piani di ingrandimento ed il sistema di difesa militare¹². Sostanzialmente in questo contesto possono essere ritrovati i presupposti per la scelta di un nuovo destino della città che si prepara, attraverso un graduale abbandono dell'originaria struttura militare ad essere veramente la «capitale per uno stato borghese».

In generale si può affermare che il piano viene a corrispondere ad una costruzione organica e controllata della città, e tanto più organica e controllata quanto più l'amministrazione pubblica assume e riesce a mantenere un ruolo determinante nell'orientamento e nella direzione dello sviluppo anche sul piano edilizio, evitando nel complesso il verificarsi di quei fenomeni, talvolta speculativi, che avevano già caratterizzato gli investimenti immobiliari degli anni tra il 1820 ed il 1840¹³.

Non rinunciando a sottolineare l'evidenza degli effetti prodotti da una cattiva gestione urbana¹⁴, Promis non si accontenta di ripiegare su soluzioni provvisorie come quelle avanzate dal Ministro

dei Lavori Pubblici, cav. Giovanni Filippo Galvagno¹⁵; al contrario i suoi suggerimenti sono volti invece ad una revisione che coinvolge sia le norme urbanistiche sia quelle edilizie.

In contrasto con le modalità di attuazione dei più importanti ampliamenti e «dirizzamenti» che avevano segnato la storia della città, e in occasione dei quali i sovrani avevano riservato ai cittadini interessati a queste operazioni, numerose concessioni e facilitazioni — oltre che lunghi periodi di esenzione fiscale — Promis, in qualità di relatore della *Commissione per i Piani d'ingrandimento di Torino*, fa rilevare che ora «[...] l'opinione del Municipio (e quindi della Commissione) consiste piuttosto nel moderare entro equi termini, che non nello spingere coll'offerta di condizioni che essendo troppo a favore dei fabbricatori, riescono poi onerose al Municipio cioè infine al pubblico»¹⁶.

In quest'ottica appare conseguentemente ovvia la decisione di addebitare ai proprietari le spese relative alle opere di demolizione e di non considerare fondate le accuse mosse dai privati a proposito dell'apertura di un numero troppo considerevole di strade¹⁷.

In qualità di futuro compilatore del progetto di nuovo Regolamento edilizio, egli fa inoltre notare che «[...] paragonando i piani e le prescrizioni primitive con quelli recenti trovasi che i sottotetti ora saranno abitabili, mentre prima non l'erano: e che a vantaggio dei fabbricatori fu spinta la facilitazione forse all'eccesso permettendo alle nuove case un'altezza di 21 metri, la quale combinata colla larghezza stradale di 12 metri produce una sezione verticale eguale appunto a quella di Dora Grossa ne' suoi isolati inferiori. Fu pensato alla equità cosicché la superficie delle strade non venisse fornita dai soli prospettanti, ma anche dai singoli utenti inferiori»¹⁸. Egli prevede l'inserimento, all'interno del Regolamento edilizio del 31 ottobre 1843, di varianti significative che abbiano ad incentivare l'attività edilizia senza comunque produrre effetti speculativi.

Dal punto di vista della regolamentazione edilizia il piano redatto da Promis viene a rappresentare infatti un superamento sia rispetto a quello che nel 1826 aveva identificato nel cosiddetto «Stangone» il deludente risultato di un esperimento di libera regolamentazione edilizia, sia rispetto al Regolamento approvato con Regio Decreto 31 ottobre 1843 in seguito al quale non si erano registrati che scarsi episodi di produzione edilizia¹⁹. I percorsi porticati, i terrazzi che collegano un isolato all'altro, la regolarità e la compattezza volumetrica degli edifici, tutto concorrere a definire una scena urbana unitaria, tutto invita a ricercare la validità di questi piani nella sostanziale coeren-

za tra il disegno urbano e quello edilizio. L'abilità, la sicurezza e la serietà con le quali egli lavora ai suoi progetti citando con disinvoltura, nelle sue architetture, elementi stilistici di non semplice collocazione, ma che denunciano certamente una profonda matrice classica, o richiamandosi agli esempi della cultura europea in generale e di quella francese in particolare, sollevano numerosi quesiti sulla personalità di questo personaggio che ritengo meriti, oggi, l'avvio di ricerche e studi più ampi ed approfonditi.

Note

¹ Archivio storico della Città di Torino (d'ora in poi ASCT), *Serie IK*, Decreti Reali (1849-1863), n. 11, p. 1, «Relazione Promis letta alla Commissione in seduta del 21 Maggio 1850», 21 maggio 1850.

² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. 1, f. 15, p. 3 «Osservazioni della Commissione nei Piani d'ingrandimento di Torino circa il dispaccio che il S.r Ministro delle Opere Pubbliche indirizzava al S.r Sindaco di questa capitale in data delli 27 dicembre 1850», 12 gennaio 1851.

³ ASCT, *Atti Municipali* (i diversi volumi della raccolta a stampa dei Verbali del Consiglio Comunale di Torino con relativi allegati presentano sul frontespizio intitolazioni diverse — es. *Atti del Municipio di Torino, Raccolta dei Verbali delle sedute del Consiglio Comunale*, ecc. — nel corso di questo lavoro, per migliore comprensione, si è ritenuto opportuno adottare sempre il titolo del primo volume *Atti Municipali*, così abbreviato *A.M.*), a. 1851-1852, «Relazione della Commissione incaricata di riferire sulla località a prescegliersi per lo scalo della ferrovia di Novara, presentata dal consigliere Promis al Consiglio Comunale in seduta del 2 giugno 1852», Verbale del Consiglio Comunale del 2 giugno 1852, § 3, p. 493.

⁴ «Le regioni per le quali fu lo scalo desiderato e proposto furono sei da principio: in Vanchiglia presso il ponte del Camposanto; all'albergo dell'Aurora; nell'angolo tra le strade di Milano e della Venaria; tuttocì sulla sinistra della Dora. A destra di essa fu proposto l'angolo di N.O. del nuovo piano d'ingrandimento in Valdocco, le adiacenze del borgo San Donato, la strada reale di Francia a poco meno di un chilometro dalla capitale. Abbandonate successivamente quattro di siffatte proposte (per le difficoltà d'arte e di spesa che ne insorgevano, venendo queste singolarmente notate dal Consiglio speciale delle strade ferrate), la questione fu ridotta a due punti, cioè sulla sinistra della Dora all'albergo dell'Aurora, sulla destra all'angolo sovraccennato in Valdocco. Ambedue i punti furono propugnati dai possessori circostanti con quella maggior copia di argomenti tecnici, economici e razionali che per essi fosse possibile; all'una od all'altra località riunironsi tacitamente od esplicitamente gli altri petenti che per le loro regioni più non serbano speranza di avere lo scalo», Ivi, pp. 492-493.

⁵ «Appena cessata la straniera invasione, risorta al grado di città capitale, risalutò giuliva fra le antiche sue mura i suoi principi, e presaga di più fausti destini, distrusse ed appianò i baluardi che la cingevano da più lati in una cerchia che le soffocava la vita. Un intimo presentimento le diceva che sovra quel suolo innalzerebbe nuovi edifici, e che, allargati gli angusti confini de' nostri padri,

sorgerebbe d'ogni intorno una nuova popolazione più numerosa, più ricca, più industrie, dalla cui opera ritrarrebbe l'antica Torino incremento di decoro di floridezza, di potenza.» in ASCT, *A.M.*, a. 1851-1852, «Piano d'ingrandimento generale della Città. Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, letta al Consiglio comunale in seduta del 10 gennaio 1851», Verbale del Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851, § 5, p. 40.

⁶ «Ho non meno di 5 commissioni sulle spalle, una governativa, quattro municipali... Ho ora imparato a mie spese l'esistenza di questa novella piaga dei Governi costituzionali; dico la piaga delle commissioni... Un bel giorno manderò tutto al diavolo per non uscire più dalla cerchia dei miei doveri di professore e de' miei studi geniali», lettera di C. Promis a M. Ricci, 26 febbraio 1850, in GIACONO LUMBROSO, *Memorie e Lettere di Carlo Promis Architetto, Storico ed Archeologo torinese (1808-1873)*, Fratelli Bocca, Torino 1877, p. 318. Le commissioni cui Promis accenna sono quelle riferite agli incarichi ricevuti dal Ministero della Guerra e dal Municipio di Torino riguardanti gli studi per la difesa militare dello Stato e della capitale, oltre alle commissioni impegnate nei problemi inerenti il piano di ingrandimento della città, la localizzazione dello scalo della ferrovia di Novara, la formazione del piano d'ingrandimento in vicinanza della cittadella, nonché i suoi assidui impegni in qualità di Consigliere Comunale e di membro del Consiglio degli Edili.

⁷ «Una speciale sorgente di ricchezze rimarrà pur sempre a quel borgo (la quale gli è naturale e non può venirgli meno) nelle copiose acque che astringono a collocarvi esclusivamente una grande quantità delle nostre officine. Accidentale soltanto vi era il lucro del transito, e questo cessò, come per tutte le città e terre mal collocate rispetto alle superiori esigenze delle strade e del commercio: reale ed inerente a quella regione è il vantaggio delle acque motrici ed irrigatorie, le quali costituiscono da secoli la vera e permanente sua ricchezza.» in *A.M.*, a. 1851-1852, «Relazione della Commissione [...]», Verbale del Consiglio Comunale del 2 giugno 1852, § 3, p. 496.

⁸ «La via più retta e più breve non l'ottima quando è sola ed in troppa affluenza di transito. Lo scalo all'Aurora astringerebbe i viaggiatori a percorrere assai lentamente il ponte sulla Dora, lo stradone successivo e la stretta dei Molini per giungere alla piazza Emanuel Filiberto, dalla quale si dipartono le diramazioni per vari punti. In questa estensione vi sarebbe un solo sbocco intermedio lungo la Dora, tra il ponte in pietra e quello del Camposanto; strada per altro incomoda per le salite e discese che la molestano. Anche con questo sussidio rimane pur sempre che, mentre gli scali debbono, per quanto è possibile, sboccare su piazze, questo sboccherebbe sopra un ponte.» Ivi, p. 494.

⁹ «Per converso il borgo Dora e sue adiacenze (le cui condizioni igieniche sono alquanto migliori non per ragioni di topografia, di orientazione, di natura del suolo, ma per la fitta sua popolazione e pel rinsanimento d'aria che ne consegue) troverebbero in condizioni igieniche inferiori alle presenti, ogniqualvolta vi avessero luogo le grandi opere di rialzi e di fabbricazione che i petenti desiderano. Infatti lo scalo all'Aurora sollecitando la costruzione dei sei isolati tuttora mancanti lungo lo stradone che dal ponte in pietra guida alla piazza dei Molini, verrebbe con ciò ad innalzare una barriera tra il borgo ed il sole e l'aria di levante; per altra parte la ferrovia di congiunzione tra l'Aurora e l'angolo N.O. della nuova circonvallazione (ferrovia descritta in quarto di circolo avente centro a monte alla piazza Emanuel Filiberto e raggio poco inferiore ad un chilometro) cagionerebbe una levata cingente il borgo da tramonta a ponente in

modo peggiore che non la levata di ferrovia procedente dalla Stura, la quale si oppone soltanto al ponente. Così il borgo Dora già coperto a mezzogiorno dagli edifici urbani esistenti, lo sarebbe a mattino dai nuovi isolati presso il ponte in pietra, a notte ed a sera dalla levata di congiunzione; cose tutte inducenti nelle sue condizioni igieniche un sensibile peggioramento.» Ivi, p. 495.

¹⁰ ASCT, *A.M.*, a. 1851-1852, «[...] Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, [...]», Verbale del Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851, § 5, p. 40.

¹¹ Cfr. A. FARA, *La metropoli difesa. Architettura militare dell'Ottocento nelle città capitali d'Italia (con un racconto di Daniele Del Giudice)*, Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, Roma 1985.

¹² «Siccome tale ideato piano d'ingrandimento va armonizzato col sistema di difesa militare della Capitale, con il prelo Dicastero, prima di nulla disporre al proposito, ha interpellato il Ministero di Guerra se avesse qualche osservazione a fare al riguardo.», in Biblioteca Reale di Torino, *Fondo Promis*, manoscritti, scatola 11, fasc. XIX, doc. 1, lettera del Ministro Segretario di Stato Alfonso La Marmora al Conte Sallier della Torre Marsciallo d'Armata Presidente della Commissione pel progetto di difesa dello Stato, 24 maggio 1850.

¹³ «Due furono i periodi in cui si svolse precipuamente l'opera d'ingrandimento. Dal 1814 al 1820... dal 1820 al 1830... Non vuoi tuttavia tacere come questo secondo periodo di fabbricazione avesse poi, dopo il 1840, i suoi errori, indi la sua crisi, i suoi disinganni, e le sue perdite. L'ardore febbrile, ond'erano compresi molti speculatori illusi dai primi guadagni, trasse non pochi a spingere inconsideratamente le nuove costruzioni oltre ai limiti del bisogno, e sebbene la popolazione ed il suo benessere, lungi dal segnare un'epoca di regresso, andassero pure avanzando, tuttavia, per ciò soltanto che il movimento ascendente non corrispondeva in essa alla celerità con cui sorgevano nuove abitazioni, ne avvenne una temporanea crisi a pregiudizio di coloro i quali, soverchiamente fidenti, avevano convertito capitali immensi in una produzione la quale, anziché soddisfare ad un bisogno presente e riconosciuto, era destinata piuttosto a servire a bisogni futuri.» in ASCT, *A.M.*, a. 1851-1852, «[...] Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, [...]», Verbale del Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851, § 5, pp. 40-41.

¹⁴ In riferimento ai terreni fabbricabili compresi tra i viali di S. Salvario e del Re, egli afferma «consta infatti che quei terreni sin molti anni dopo l'ingrandimento del 1826 non ebbero altro valore che di suolo coltivo: che se il loro valore aumentò in seguito rapidamente, se raggiunse una quantità dieci, venti e più volte maggiore e senza dubbio arriverà a quaranta e cinquanta volte sopra il valor primitivo: se questo movimento di prezzi produsse infinite vendite e rivendite successive con pingue lucro di chi se ne espropriava: se diede persino origine a speculazioni effimere sopra voci correnti: tutto ciò a null'altro si deve che all'idea emessa, poi ricevuta dal Municipio e da esso coltivata, di rendere fabbricabili quelle superficie suburbane.» in ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. 1, f. 15, p. 5, «Osservazione della Commissione [...]», 12 gennaio 1851.

¹⁵ «E siccome non mi nascondo che la cosa può presentare qualche ostacolo, in quanto che in questo mentre si tratterebbe di permettere appunto nuove fabbricazioni, per cui d'uopo è disegnare le linee, così parrebbe che per questo riguardo si è il caso di superare le difficoltà con ritenere che in massima per ora si avrebbe come norma le linee del piano progettato; e che pel seguito, dove si facesse luogo alla formazione di un nuovo piano, dovranno in esso tenersi come punti già determinati, e non soggetti a variazione i fabbricati già esistenti, (salvo il ca-

so di leggera modificazione che si credesse di adottare) senza considerare però come assoluta necessità il protrimento delle linee rette che venisse per avventura con ciò ad essere impedita.» in ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 1, fasc. 6, f. 6, lettera del Ministro dei Lavori Pubblici, G.F. Galvagno al Sindaco G. Bellono, 4 luglio 1849.

¹⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. 1, f. 15, p. 2, «Osservazioni della Commissione [...]», 12 gennaio 1851.

¹⁷ «Tutto ciò essendo a meno vantaggio e nel diretto interesse dei possessori, non si vede per qual motivo dovrebbe il Municipio sacrificare una rilevante somma onde liberare dalle aree, i compratori delle quali le acquisiscono come fabbricabili e nella certa scienza che gli edifici esistenti non vi potevano sussistere a lungo, e che la loro non prolungabile esistenza sul suolo doveva necessariamente non già aumentarne il valore ma piuttosto scemarli. E specialmente per quanto spetta alle cose edificate senza compiuta approvazione, è chiaro che anche in occasione di vendita, l'onore incumbente ha dovuto trapassare nei successivi istrumenti e che qualora non fosse trapassato non dovrebbe il Municipio patirne i danni. E qui cade in acconcio un'osservazione, la quale mentre da un lato libera la Commissione dalle imputazioni d'arbitrio che le furono fatte nell'indirizzamento delle nuove strade, per altra parte concorre a dimostrare che le demolizioni da farsi nei rettili non sono causate da inavvertenza o da volontà prestabilita dagli autori dei primi, ma da una stretta necessità residente nel sovrano principio regolatore dei nuovi piani.» Ivi, pp. 6-7.

¹⁸ Ivi, pp. 3-4.

¹⁹ Dopo il regolamento del 1843 si avverte abbastanza presto l'esigenza di uno nuovo della cui compilazione viene incaricato C. Promis. Il lavoro è completato e il sindaco ne dà annuncio nella seduta del Consiglio Comunale del 23 giugno 1852. I contenuti di questo regolamento costituiranno le basi per la stesura del regolamento adottato nel 1862, Cfr. ASCT, *A.M.*, a. 1851-1852, Verbale del Consiglio Comunale del 25 giugno 1852, p. 6.

Note per un profilo di Carlo Promis, professore, architetto e urbanista, in Torino a metà Ottocento

Vilma Fasoli

I riferimenti culturali cui collegare la figura di Carlo Promis sono ancora da analizzare con precisione, sebbene sia possibile riconoscere l'importante ruolo assunto, nella sua preparazione professionale, dalla cultura francese prevalentemente filtrata dall'influenza dell'insegnamento del suo maestro Ferdinando Bonsignore, e dalle esperienze legate al soggiorno romano le cui uniche e scarse notizie sembrano rintracciabili nelle sole *Memorie e lettere di Carlo Promis architetto, storico ed archeologo torinese (1808-1873)* raccolte dall'amico Giacomo Lumbroso.

In quanto al Bonsignore occorre notare che gli stretti e prolungati contatti che lo avevano legato all'ambiente culturale francese durante il pensionato romano, quando l'ambasciatore Valperga lo aveva introdotto «[...] all'Accademia di Belle Arti della Corte di Francia a Roma, di regola aperta solo agli studiosi francesi.»¹ o durante gli anni della dominazione francese che erano stati in realtà «[...] i più operosi e fortunati, prima dell'incarico per la Gran Madre, sia riguardo all'attività accademica, sia a quella professionale, per qualità e quantità delle opere progettate o realizzate.»² non erano riusciti certamente a compromettere quella figura professionale che il governo della Restaurazione aveva invece confermato, e alla quale aveva offerto ulteriori opportunità espressive e didattiche.

Nominato professore di architettura civile dell'Università di Torino nel 1805, Bonsignore aveva ricoperto numerosi incarichi, anche molto differenti tra loro, che gli conferirono tutta una serie di competenze attraverso le quali egli giunse alla formazione di una figura professionale molto sfaccettata e articolata. È stato recentemente messo in luce questo particolare carattere, senza denunciare alcuna contraddizione, bensì una continua

ricerca che portò il Bonsignore ora vicino al linguaggio di Ledoux, ora «[...] al gusto degli architetti francesi "della Rivoluzione" [...]», ora persino a superare e trascurare «[...] l'accumulo di esperienze tecniche e tipologiche del Settecento francese [...]»³.

Così come il suo maestro, anche Promis è nominato membro del Consiglio degli Edili, professore dell'Università di Torino⁴, accademico dell'Accademia di S. Luca di Roma, oltre che urbanista della città di Torino, ma è in quel ricorrere alle forme semplici e massicce ed ai pesanti bugnati che prendono consistenza le sue affinità con il Bonsignore, soprattutto con quello del progetto di Piazza Vittorio⁵, nel quale si realizza il superamento della matrice neoclassica, per una direzione più realistica e pragmatica che meglio si adatta alle esigenze della nuova città in espansione.

È proprio questo l'aspetto che viene sviluppato da C. Promis lungo un percorso che lo colloca in una posizione di transizione tra neoclassicismo ed eclettismo.

Egli si muove aderendo al razionalismo che Durand aveva teorizzato — sebbene forse in modo troppo sintetico e in misura troppo riduttiva — ripercorrendo l'iter della ricerca metodologica attraverso lo studio dei tipi edilizi e il raggiungimento dell'«utilità pubblica e privata» e del «benessere degli individui» mediante la «convenienza» e l'«economia» dell'architettura⁶. Il suo interesse tuttavia non è tanto volto al confronto con le problematiche tecniche e tecnologiche che il processo di industrializzazione investe, ma privilegia piuttosto un approccio profondamente colto che gli deriva sia dalla sua vasta preparazione in campo storico e archeologico, sia dagli ideali suggeriti dai programmi politici e culturali di Carlo Alberto⁷.

In questa direzione è importante osservare che lo spirito con il quale egli si accosta alle differenti esperienze denota un profondo legame con la storia, legame che è tanto più profondo ed evidente nel suo atteggiamento nei confronti della didattica. Egli compila infatti, appositamente per le esercitazioni dei suoi allievi, una serie di disegni — integrati, essi saranno pubblicati postumi dal suo discepolo Giovanni Castellazzi⁸ — che compongono un repertorio tipologico che può considerarsi un vero e proprio manuale d'architettura, sull'esempio di quelli dei trattatisti rinascimentali da lui così a lungo studiati. Né si accontenta di fare dei suoi allievi degli abili disegnatori; egli richiede loro, accanto ad una preparazione adeguata ai problemi che sono chiamati ad affrontare, anche un'altrettanto ampia e profonda cultura⁹. Ed è ancora dal continuo confronto con la storia che egli desume la sua posizione rispetto al dibattito sugli stili che così fortemente appassiona gli eclettici e al quale prende parte attiva rivendicando la necessità di attribuire all'architettura un carattere nazionalista, un carattere cioè validamente sostenuto da una ideologia politica che in Promis si sposa apertamente con quella carloalbertina¹⁰. Egli lamenta, da un lato, l'appiattimento stilistico del prodotto edilizio, accusando la civiltà di «[...] diffonde[re] con infiniti beni non pochi svantaggi: [...] essa invade le lingue, i costumi, gli intelletti, ogni cosa, sicché per essa il carattere nazionale dell'arte non vivrà più se non in quanto sarà comandato dal clima e dai materiali [...]»¹¹, soggiungendo inoltre che essa «[...] tende a stampare un solo modo d'architettura in tutta Europa, assimilando tutte le maniere nazionali e locali, e facendo scomparire quella tanta varietà di tipi che erano il colore poetico dell'architettura di un popolo.»¹², dall'altro sottolinea acutamente che «Al gusto è succeduta la moda, la quale significa che gusto non v'è [...]»¹³, additando artisti e artigiani come coloro che «[...] s'avvezzano a soffocare ogni attitudine al bello e ad equiparare l'ottimo al pessimo, trattando indifferentemente gli stili più disparati ed accozzandoli troppo sovente alla peggio in un'opera sola.»¹⁴. Eppure, sebbene rinvenga nel Rinascimento, non un'età «civile» ma «colta»¹⁵, le sue opere sono colme di citazioni e riferimenti a questa stagione, molto probabilmente quella da Promis ritenuta la più tipicamente «italiana»¹⁶.

In questa visione, al di là di un impegno politico che manifesta attivamente solo in alcune occasioni — avendo rifiutato numerosi incarichi e nomine che gli erano stati affidati¹⁷ — è utile indagare nell'ambiente frequentato negli anni in cui visse lontano da Torino.

Quando, nel 1828, Promis, al termine degli studi

universitari, giunge a Roma, trova un ambiente culturale che vive ancora nell'eco della personalità artistica di Antonio Canova, morto solo da pochi anni (1822): è qui che si completa la fase della rigorosa educazione neoclassica ricevuta presso la scuola di architettura annessa all'Università di Torino ed impartitagli da Ferdinando Bonsignore. Il consistente numero di scoperte archeologiche, prime fra tutte quelle legate alle città di Ercolano e Pompei, e l'impostazione del pensiero di Winckelmann assumono la funzione di elementi catalizzatori nella creazione delle forme e del linguaggio neoclassici che nel passato trovano il loro archetipo. In un quadro siffatto, Roma, e l'Italia tutta, ritorna ad essere il riferimento geografico culturale più importante d'Europa. Se lo spirito illuminista aveva infatti allargato gli orizzonti dell'uomo, al nuovo «cittadino del mondo» veniva a richiedere orizzonti culturali altrettanto ampi: Roma, Firenze, Napoli, sono le città facenti parte del *tour* italiano che assolvono il compito di fornire stimoli, suggerire osservazioni, sentimenti, riflessioni e, in molti casi, imitazioni, ai giovani studenti e agli uomini di cultura che qui giungono per completare la propria formazione o per promuovere nuove iniziative.

In questo periodo il nome di Promis si affianca, in campo nazionale a quello di Antonio Nibby e di Carlo Fea, ma soprattutto di Luigi Canina, a quello di Theodor Mommsen, Guglielmo Henzen e di Alberto Thorwaldsen per quanto riguarda invece le sue relazioni internazionali. Alcuni di questi sono i nomi che legano l'immagine del Piemonte all'attività di promozione artistica svolta in quegli anni a Roma da papa Gregorio XVI da un lato, e da Maria Cristina, vedova di Carlo Felice, dall'altro.

Ambedue privilegiano ed incoraggiano soprattutto le ricerche e gli studi archeologici ed architettonici, circondandosi di studiosi, artisti, intenditori, antiquari; alcuni di essi, dopo proficui anni di studi e sperimentazioni, rientrano a Torino e collaborano nell'operazione di aggiornamento e provincializzazione della cultura locale in direzione di quella nazionale ed internazionale che la scuola romana rappresenta. Certamente la creazione dell'Istituto Internazionale di Corrispondenza Archeologica (1829) nel suo articolarsi nelle sezioni, italiana, francese, tedesca e inglese conferma il grado di internazionalità da perseguire in tale branca del sapere, ma anche l'apertura degli scavi del Foro romano (1834) — oggetto di profondi studi da parte di Luigi Canina¹⁸ — o ancora la verifica del Sepolcro di Raffaello (1835) che vede nella disputa accanto all'architetto Valadier, gli archeologi Carlo Fea e Antonio Nibby, contribuiscono a costituire quel clima culturale che così

profondamente influirà sulla personalità artistica di C. Promis (con conseguenze peraltro assai differenti nei risultati espressivi da quelli del suo collega Alessandro Antonelli che, tra il 1826 ed il 1832, vive anch'egli l'esperienza del soggiorno romano¹⁹.) Basta scorrere velocemente i titoli degli scritti di e su Carlo Promis, pubblicati nel 1877 da Antonio Manno col titolo *Bibliografia Promisiana*, per rendersi conto della natura e della portata degli studi che lo interessano e che si rivolgono prevalentemente all'ambito storico e archeologico. Grazie da un lato al suo costante impegno nella ricerca, all'assiduità con la quale egli si avvicinava ai suggerimenti e agli stimoli culturali dell'epoca, alla metodicità nel classificare e catalogare il materiale documentario rinvenuto o fattogli pervenire e nel narrare le proprie esperienze professionali, e grazie dall'altro alla cura, all'affezione e alla devozione con le quali gli amici, ma più ancora il fratello maggiore Domenico Casimiro, bibliotecario di Sua Altezza Reale, hanno provveduto a conservare scritti, lettere, studi e disegni, ci giunge oggi un discreto e pressoché intatto corpus documentario che merita di essere ripreso in considerazione. A tale proposito, credo opportuno avanzare in questa sede anche l'ulteriore ipotesi di un suo legame molto stretto con il mondo della cultura tedesca, legame che ritengo possa fornire una nuova e diversa inquadratura attraverso la quale operare una lettura e/o rilettura anche di altre personalità della cultura piemontese di metà Ottocento²⁰. A mio avviso, sono proprio questi studi che conferiscono a Promis una profonda sensibilità nei confronti delle valenze storiche insite nell'urbanistica moderna: è in questo ruolo che egli propone soluzioni assolutamente coerenti con il contesto nel quale si inseriscono, ben lontane dalla dirompente monumentalità barocca, ma anche da quella neoclassica i cui caratteri sono ancora presenti invece nei progetti di A. Antonelli²¹. In questa direzione, dalla storia prende il via il suo approccio di urbanista nel momento in cui conferma il tracciato dei viali alberati che definiscono il perimetro della città, o quello dei portici ridisegnati secondo proporzioni più dilatate per un uso rinnovato e più ampio. Egli dimostra di comprendere sia il linguaggio degli urbanisti che lo hanno preceduto, sia quello mediante il quale si sono espressi i suoi colleghi d'oltralpe²². Così il verde non si limita ad essere la possibile soluzione estetica di spazi urbani, o il risultato di un nuovo approccio verso i problemi igienico-sanitari e sociali della città, ma attraverso i viali, è destinato alla circolazione o meglio alla sua distribuzione omogenea nell'area urbana. C. Promis riprendendo e riproponendo, secondo una nuova chiave di lettura, una delle caratteristiche che lo smantellamento della cinta fortificata ri-

chiava di mandare persa, fa osservare che «Torino, la più settentrionale fra le città italiane, aveva sin dal 1600 le più belle mura alberate d'Italia, come ha da questo secolo le più belle passeggiate suburbane»²³. Allo stesso modo, egli scopre nei percorsi porticati valenze nuove che possono risolvere sia problemi connessi con i più recenti inserimenti infrastrutturali della città, sia aprire un dialogo più diretto tra forma architettonica e forma urbana. Per questo egli, lavorando alla «Relazione circa il piano d'ingrandimento della Città di Torino sopra i terreni gravati di servitù militare a levante ed a tramontana della Cittadella [...]» (1852), avanza la proposta di un collegamento pedonale che dalla piazza dello Statuto, attraverso la via della Cernaia e la trasformata piazza della legna, mette in comunicazione le due stazioni ferroviarie di porta Susa e di porta Nuova «Impercioché secondo le tradizionali abitudini di Torino, le distanze percorse sotto i portici non sono contate come distanze»²⁴. Ma ancora più nuova è l'utilizzazione dei portici non tanto quale definizione di uno spazio urbano aperto, — ma limitato, raccolto e talvolta quasi privatizzato — quanto quello di filtro scenico tra uno spazio ampio ed un altro ancora più ampio, tra città e collina, tra piazza e fiume, contenuta nel progetto per l'«Ingrandimento parziale della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze» (1852). Nella sequenza di case porticate che fiancheggiano il corso del Po, egli riprende il discorso compositivo che Frizzi aveva avviato con il progetto per Piazza Vittorio, potenziando contemporaneamente i caratteri monumentale e scenico insiti nella soluzione adottata da Bonsignore per i piani di Piazza Gran Madre e del Borgo Po²⁵. Non per questo egli crede che Torino possa competere con altre città italiane, egli osserva infatti che «L'ornamento di Torino non è tanto nelle cose classiche e monumentali, [...] quanto nella uniformità, rettezza e cospicua misura delle principali sue piazze, e soprattutto nella bellezza del sito così acconciamente secondata e concatenata dalle strade alberate che recingono la città»²⁶: il suo è, al contrario, un approccio disincantato e critico volto al rispetto di una tradizionale bellezza pacata e poco appariscente. Forse anche a questo sono imputabili le difficoltà che derivano dalle incomprensioni sulle quali si fondano i suoi difficili rapporti sia con la committenza pubblica che con quella privata, rivendicando — fino a giungere alla solitudine ed all'isolamento — una professionalità che lo distingue da quel genere di architetto [...] che sa obbedire alle voglie del committente trasmutandosi in operaio salariato, e che coll'opera e col silenzio concorra pur troppo talvolta a tesser frodi agli inquilini ed al futuro compratore»²⁷.

Note

- ¹ L. RE-M.G. VINARDI, *Ferdinando Bonsignore: l'Opera e i tempi*, in AA.VV. *Il Tempio della Gran Madre di Dio*, Catalogo della Mostra, Città di Torino - Assessorato alla Cultura, Circostruzione 22, Torino 1984, p. 37.
- ² *Ibidem*.
- ³ Ivi, p. 41.
- ⁴ Carlo Alberto aveva creato per C. Promis la cattedra universitaria di architettura civile. Nel 1860 egli passa ad insegnare architettura nella Reale Scuola di applicazione per gli ingegneri.
- ⁵ Cfr. il «Disegno di pianta ed elevazione delle fabbriche con portici da farsi attorno alla grandiosa Piazza, che dal ponte di Po si unisce al così detto Rondò in Torino»; «Torino li 12 maggio 1825. Cav. I. Michelotti Decurione, Randoni, Bonsignore, Cav. Brunati, Lombardi», in ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 62, fasc. 5, n. 34, e l'«Elevazione in grande di parte delle Fabbriche» del progetto per la piazza di Po in Torino; «Torino li 2 Maggio 1825 Cav. I. Michelotti Decurione, Randoni, Bonsignore, Cav. I. Brunati, Lombardi», in ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 62, fasc. 5, n. 35, pubblicati in L. RE-M.G. VINARDI, 1984, p. 42.
- ⁶ L. BENEVOLO, *Storia dell'architettura moderna*, Laterza, Roma-Bari 1975, pp. 64-65.
- ⁷ «Le meditazioni di Carlo Alberto sugli stili architettonici più adatti ad una corte ottocentesca già rivolta alla direzione di uno stato nazionale vanno indagate nei rapporti personali del re con gli amici Bonsignore, Dupuy, Promis, Palagi, Melano, Sada e con la vedova di Carlo Felice; Maria Cristina, allorché egli, trentatreenne, venne responsabilizzato quale monarca effettivo.» A. CAVALLARI-MURAT, *Ecclettismo carlarbertino di Promis*, in A. CAVALLARI-MURAT, *Come carena viva. Scritti sparsi*, vol. I, Bottega d'Erasmo 1982, p. 637.
- ⁸ Cfr. G. CASTELLAZZI, *Fabbriche moderne inventate da Carlo Promis ad uso degli studenti di architettura*, Scuola di applicazione per gli ingegneri in Torino, Tipografia De Maria, Torino 1874.
- ⁹ «È questo bisogno di erudizione, si fa necessità assoluta e prima nelle frequenti occorrenze geniali o pratiche di restaurare, compiere, aggrandire od innalzare di pianta edifici di ogni epoca e d'ogni maniera, essendo evidente come in tal caso né fantasia né gusto possano vincere il punto, ma sì l'erudizione ed il senno, che soli possono immedesimare il nuovo coll'antico architetto, e di due menti disgiunte da secoli fare una mente sola, la di cui opera sarà un proseguimento della prima, non un anacronismo, né un plagio inopportuno e sconveniente.» C. PROMIS, *Della Necessità dell'Erudizione per gli Architetti*, Prelezione recitata nella grande aula della regia Università di Torino il giorno IX Aprile MDCCCLIV da Carlo Promis Professore di Architettura Civile in detta R. Università, Stamperia Sociale degli Artisti Tipografi con permesso, Torino s.d., p. 22.
- ¹⁰ «Pochissimi sono questi savì, e nella folla di quelli che battono diversa strada, io vedo taluni seguire le orme quali della vera, grande, ma inopportuna antichità, e quali di una antichità convenzionale che di greco e di Romano non ha che il nome; altri credersi Palladiani e Classicisti, quando copiano le parti intiere da quelli che dicono Classicisti perché loro furon detti tali, e li credon pochi perché poco e male li conoscono: altri declamare contro l'inconvenienza dell'architettura antica, e poi volersi supplire colle maniere Orientali e colle Teutoniche: e moltissimi poscia, governati dalla moda e poveri di studio, ammirare quanto ci vien da certi popoli, cui sarà dimani risibile e vietò ciò ch'oggi li traeva all'entusiasmo, e che si poco sentono nell'arte, che soli tra l'altre

genti d'Europa non ebbero scuola né sapore alcuno nazionale.», Ivi, p. 9.

¹¹ C. PROMIS, *La coltura e la civiltà. Loro influenza sull'arte e segnatamente sull'architettura. Come la coltura antica le fosse favorevole e le fosse ostile la civiltà moderna. Possibilità di una civiltà perfetta, equa educatrice del sentimento e dell'intelletto*, in *Antologia Italiana*, vol. I, fasc. 4^o, p. 12.

¹² *Ibidem*.

¹³ Ivi, p. 6.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ «Civiltà e coltura non vanno mai disgiunte, ma l'una quasi sempre soverchia l'altra. I popoli antichi e gl'Italiani del XV e XVI secolo furono piuttosto colti che civili, l'età nostra è civile anziché colta: la coltura può fiorire tra mille disordini sociali, la civiltà no.», Ivi, p. 2.

¹⁶ Cfr. A. CAVALLARI-MURAT, 1982.

¹⁷ L'amico Conte Matteo Ricci ricorda «[...] con quanta gelosia, con quanta cura, con quanto affetto, egli abbia sempre custodito quella spada d'onore, nella cui lama sta scritto: "Al suo difensore l'Esercito", che fu fu data, nell'anno 1849, in nome della ufficialità piemontese; a lui gratissima di avere, dopo la rotta di Novara, difeso con un suo bellissimo scritto, così valorosamente, l'esercito (e in particolar modo i tanti nobili che vi militavano), dalle calunnie orribili, e dai morsi avvelenati dei demagoghi.» e ancora «Fu eletto deputato in un collegio di Torino, nel 1849, e non volle esserlo; gli fu offerto, in diversi tempi, di entrare nel Senato del Regno, di essere sindaco di Torino, di andare, non ricordo, con quale missione, in Svizzera, di essere segretario generale o qualcosa di simile (lui borghese!) nel Ministero della guerra; e non volle sentir parlare di nulla.» M. RICCI, *Carlo Promis. Cenni necrologici scritti da Matteo Ricci della R. Accademia delle Scienze di Torino*, in G. LUMBROSO, 1877, pp. LVII-LVIII.

¹⁸ O. RAGGI, *Della vita e delle opere di Luigi Canina architetto ed archeologo da Casal-Monferrato*. Discorso di Oreste Raggi Professore di Storia e Geografia nel Collegio della stessa città di Casale, Tipografia di Giuseppe Nani, Casal-Monferrato MDCCCLVII.

¹⁹ R. GABETTI, *Problematica antonelliana*, in «Atti e rassegna tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino», a. 16, n. 6, giugno 1962.

²⁰ «C'era evidente l'intento [...] di suscitare l'interesse del principe, recentemente assunto al trono, e l'impegno a seguire il lungimirante esempio dei colleghi tedeschi. Ancora una volta insomma, come era accaduto di fare a Galeani Napione in sede politica, si portava l'esempio dei principi tedeschi promotori di una cultura specifica, che stava già valendo alla Germania la conquista della preminenza in Europa degli studi storici, per non dire della coesione culturale all'interno dei suoi confini.», M. FUBILI LEUZZI, *Gli studi storici in Piemonte dal 1766 al 1846: politica culturale e coscienza nazionale*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», a. LXXXI, p. 169.

²¹ In particolare mi riferisco al «Progetto di trasformazione di Piazza Castello a Torino» «Roma, li 17 mbre 1831. Alessandro Antonelli» che egli aveva eseguito quale saggio conclusivo del Pensionato e al «Progetto di decorazione per la piazza Castello di Torino» «A. Antonelli inv. et dis. in Roma l'anno 1831. A. Angeli acq.» pubblicati in F. DALMASSO, *L'Accademia Albertina: storia e artisti*, in F. DALMASSO-P. GAGLIA-F. POLI, *L'Accademia Albertina di Torino*, Istituto Bancario San Paolo di Torino, Torino 1982, p. 32.

²² «All'obiezione che le alberate non bene si acconcano al clima nostro non abbastanza meridionale, si può contrapporre che questo vago ornamento abbellisce le città Olandesi e Germaniche, i boulevards francesi, gli square inglesi, e manca invece nelle città meridionali d'Europa.», in ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. 1, f. 15,

p. 11, «Osservazioni della Commissione [...]», 12 gennaio 1851.

²³ *Ibidem*.

²⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. 3, f. 28, «Relazione circa il piano d'ingrandimento della Città di Torino sopra i terreni gravati di servitù militare a levante ed a tramontana della Cittadella unita al piano compilato per cura della Commissione istituita dal Sig. r Ministro della Guerra in data 20 Marzo 1852», 20 marzo 1852.

²⁵ Cfr. L. RE-M.G. VINARDI, 1984.

²⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, cart. 2, fasc. 1, f. 15, p. 10, «Osservazioni della Commissione [...]», 12 gennaio 1851.

²⁷ C. PROMIS, *La coltura e la civiltà [...]*, p. 16.

Apporti bibliografici

Vilma Fasoli

Parallelamente alle fonti documentarie che hanno costituito uno dei principali strumenti di lavoro nel corso di questo studio, gli apporti bibliografici ai quali si è fatto riferimento sono stati essenzialmente di due tipi: gli uni, relativi alla storicizzazione delle trasformazioni del tessuto urbano letti sia in un panorama culturale critico più generale, sia nella specificità dei fenomeni che interessano la realtà urbana torinese, gli altri, prevalentemente a carattere monografico, strettamente connessi alla personalità di Carlo Promis e volti a cogliere i suoi rapporti con la cultura architettonica locale e internazionale dell'epoca.

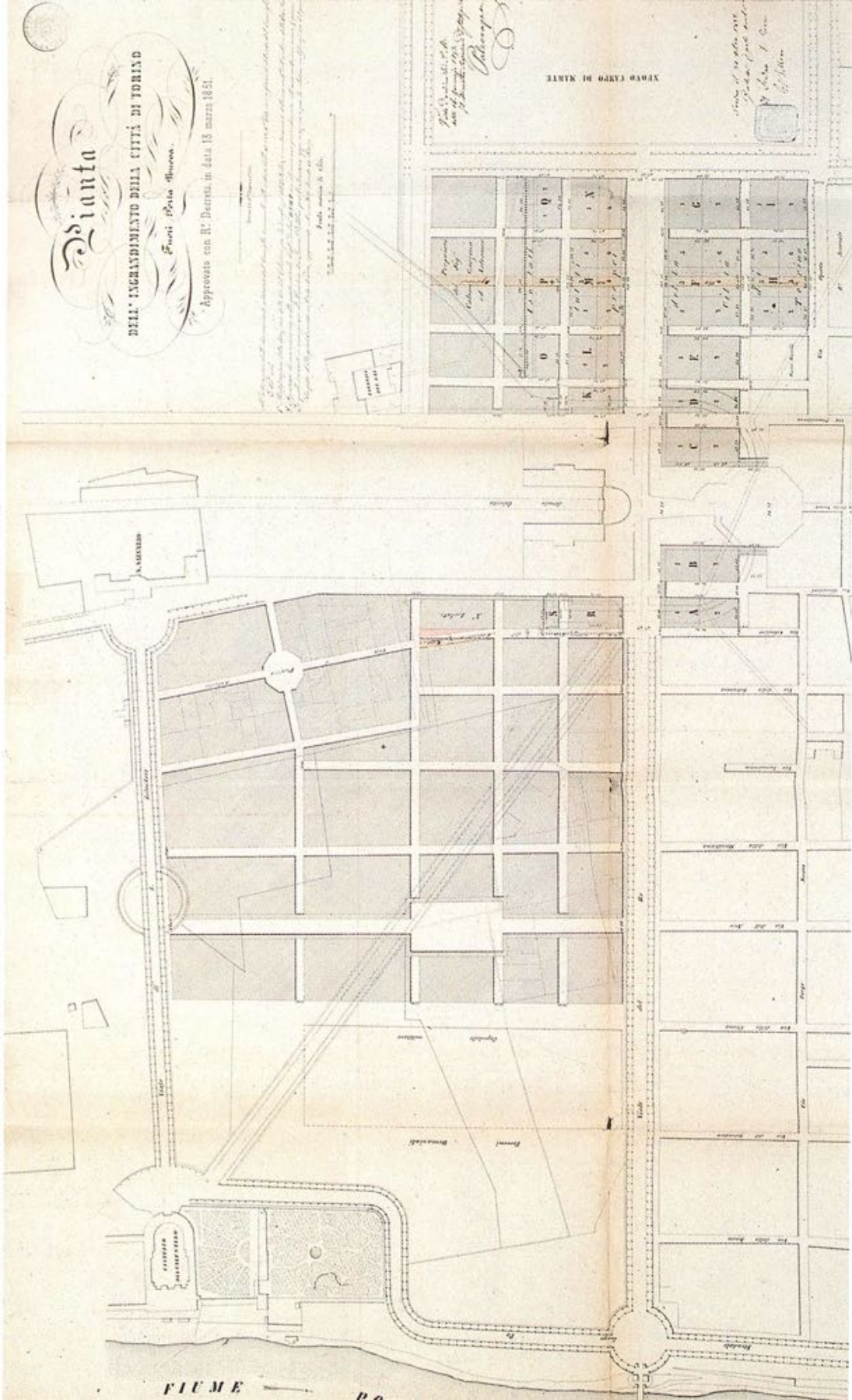
Per i contributi relativi ai fenomeni di trasformazione del tessuto urbano ed edilizio, ci si è avvalsi dei contributi offerti da: CITTÀ DI TORINO, *Provvedimenti Edilizi 1655-1892*, Eredi Botta, Torino 1893; LUIGI MIRONI, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s. XVI (1962); PAOLO SCARZELLA, *L'impronta di Carlo Promis come urbanista verso la metà dell'Ottocento*, in ISTITUTO DI ARCHITETTURA TECNICA DEL POLITECNICO DI TORINO, *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, voll. 2 in 3 tomi, Utet, Torino 1968; CLAUDE BERGERON, *La Piazza Vittorio Veneto e la Piazza Gran Madre di Dio*, in «Studi Piemontesi», vol. IV (1976), fasc. 2; VERA COMOLI MANDRACCI, *Cultura e produzione nella città del primo Ottocento: Torino 1799-1825*, in «Storia della Città», vol. 1 (1976), n. 1; VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino. Note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento*, in «Cronache Economiche», (1976) n. 3-4; AA.VV., *Cultura figurativa e architettonica negli Stati del re di Sardegna, 1773-1861*, Catalogo della Mostra (a cura di Enrico Castelnuovo e Marco Rosci), voll. 3, Torino 1980; VERA COMOLI MANDRACCI, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione*, in AA.VV., *Torino città viva: da capitale a metropoli, 1880-1980. Cento anni di vita cittadina. Politica, economia, società, cultura*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1980, voll. 2; VILMA FASOLI, *La pianificazione urbanistica in Torino in periodo preunitario: confronto con i pareri, le proposte ed i progetti di Carlo Promis*, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, tesi di laurea a.a. 1980-1981 (relatore prof. Vera Comoli Mandracci); VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino*, in «Le città nella storia d'Italia», Laterza, Roma-Bari 1983; POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984, voll. 2; AMELIO FARA, *La metropoli difesa. Architettura militare dell'Ottocento nelle città capitali d'Italia (con un racconto di Daniele Del Giudice)*, Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, Roma 1985.

Per lo studio della personalità di Carlo Promis e del contesto culturale nel quale egli ha operato, ci si è avvalsi dei contributi contenuti in: CARLO PROMIS, *Della necessità dell'erudizione per gli Architetti. Prelezione recitata nella grande aula della regia Università di Torino il giorno IX Aprile MDCCCXLIV da Carlo Promis Professore di Architettura Civile in detta R. Università*, Stamperia Sociale degli Artisti Tipografi con permissione, Torino s.d.; CARLO PROMIS, *La coltura e la civiltà. Loro influenza sull'arte e segnatamente sull'architettura. Come la coltura antica le fosse favorevole e le fosse ostile la civiltà moderna. Possibilità di una civiltà perfetta, equa educatrice del sentimento e dell'intelletto*, in «Antologia Italiana» I, s.d., n. 4; ORESTE RAGGI, *Della vita e delle opere di Luigi Canina architetto e archeologo da Casal-Monferrato. Discorso di Oreste Raggi Professore di Storia e Geografia nel Collegio della stessa città di Casale*, Tipografia di Giuseppe Nani, Casal-Monferrato MDCCCL-

VII; GIOVANNI CASTELLAZZI, *Fabbriche moderne inventate da Carlo Promis ad uso degli studenti di architettura*, Scuola di applicazione per gli ingegneri in Torino, Tipografia De Maria, Torino 1874; ANTONIO MANNO, *Bibliografia Promisiana raccolta da Antonio Manno*, Stamperia Reale di G.B. Paravia e C., Torino MDCCCLXXXIV; GIACOMO LUMBROSO, *Memorie e lettere di Carlo Promis architetto, storico ed archeologo torinese (1808-1873)*, Fratelli Bocca, Torino 1877; ROBERTO GABETTI, *Problematica antonelliana*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», XVI (1962), n. 6; GIOVANNI BRINO, FRANCO ROSSO, *La casa dell'architetto Alessandro Antonelli in Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», XXVI (1972), nn. 5-6, 7-8; ANDREINA GRISERI-ROBERTO GABETTI, *Architettura dell'eclettismo. Un saggio su G.B. Schellino*, Einaudi, Torino 1973; AUGUSTO CAVALLARI MURAT, *Come carena viva. Scritti sparsi*, voll. 5, Bottega d'Erasmus, Torino 1982, cfr. in particolare *Sperimenti stilistici risorgimentali*, vol. 1; FRANCA DALMASSO-PIERLUIGI GAGLIA-FRANCESCO POLI, *L'Accademia Albertina di Torino*, Istituto Bancario San Paolo di Torino, Torino 1982; LUCIANO RE-MARIA GRAZIA VINARDI, *Ferdinando Bonsignore l'opera e i tempi*, in AA.VV., *Il Tempio della Gran Madre di Dio*, Catalogo della Mostra, Città di Torino - Assessorato alla Cultura, Circostrizione 22^a, Torino 1984; EMIL KAUFMANN, *L'Architettura dell'Illuminismo*, Einaudi, Torino 1966; CARLO ALBERTO RE DI SARDEGNA, *Memorie inedite del 1848. Tradotte sugli autografi francesi del Re, per ordine di Sua Maestà da Carlo Promis sopresse nel 1848 ed oggi per la prima volta pubblicate e commentate da Alberto Lombroso con uno Studio sulla Campagna del 1848 e con un'Appendice di documenti inediti o sconosciuti*, Corbaccio, Varese 1935; MARIO ATTILIO LEVI, *Carlo Promis*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», pubblicato per cura della Società Storica Subalpina, XXXIV (1934), n. 12-13.

4/ Pianta/ dell'ingrandimento della Città di Torino Fuori Porta Nuova/ [...] - Archivio storico della Città di Torino, Serie IK, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 103, 16 gennaio 1853, disegno allegato al f. 99.

5/ Pianta/ del progetto d'ingrandimento parziale/ verso Porta Susa/ [...] - Archivio storico della Città di Torino, Serie IK, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 84, 11 agosto 1851.



Città di Torino

PIANTA

dell' progetto d'ingrandimento parziale
verso Porta Susa
approvato dal Consiglio Delegato in data 11 agosto 1851.



V. il Sindaco

*Il progetto è stato approvato in una
sessione pubblica di cui è
stato pubblicato un estratto in data 1852
presso l'Amministrazione municipale.*



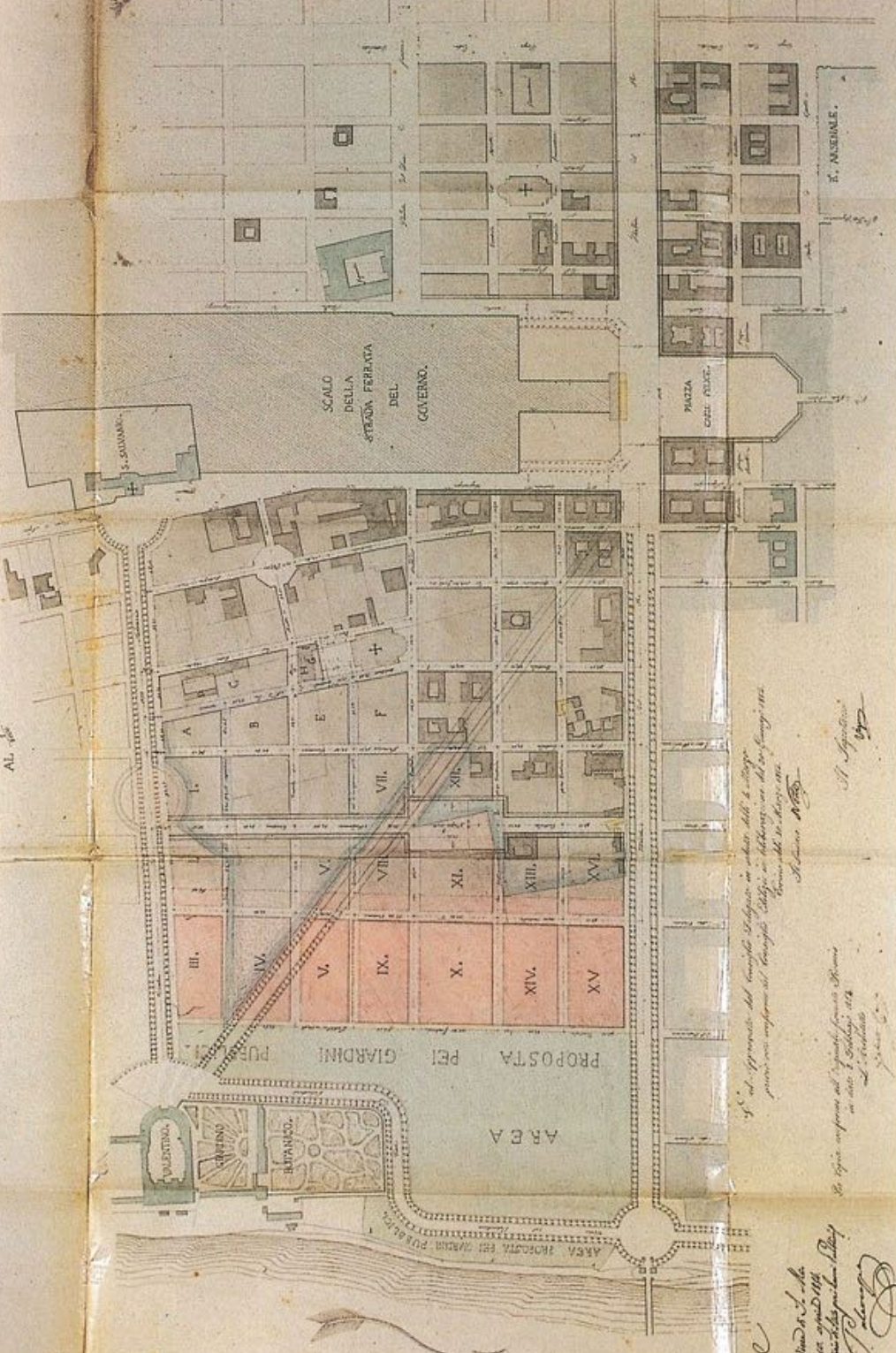
*Vole d'ordine di S. M.
il Ministro Imperiale di Agricoltura, Industria e Commercio, per l'anno 1852.*

PIANO D'INGRANDIMENTO DELLA CITTÀ DI TORINO PROPOSTO DALLE REGIE FINANZE NEI TERRENI DI LORO PROPRIETÀ PRESSO IL VALENTINO
IN UNO CON LA DELIMITAZIONE PERIMETRALE A MATTINO, NOTTE E SERA DELLO SCALO DELLA STRADA FERRATA DEL GOVERNO
E LA DESIGNAZIONE DELL'AREA PROPOSTA PER GIARDINI PUBBLICI.

VI SI AGGIUNGE IL PROGETTO D'APERTURA DI DUE NUOVE CONTADE EST-OVEST DI UNA SID-NORD E DI UNA PIAZZA AVANTI LA CHIESA PARROCCHIALE.

INDICE.

1. Piano d'ingrandimento della città di Torino...	1
2. Progetto di apertura di due nuove contade...	2
3. Progetto di ingrandimento parziale della città di Torino...	3
4. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	4
5. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	5
6. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	6
7. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	7
8. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	8
9. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	9
10. Progetto di ingrandimento della città di Torino...	10



Il progetto del progetto d'ingrandimento parziale della città di Torino...
Il progetto d'ingrandimento della città di Torino...
Il progetto d'ingrandimento della città di Torino...
Il progetto d'ingrandimento della città di Torino...
Il progetto d'ingrandimento della città di Torino...

6/ Pianta/ del progetto d'ingrandimento parziale/ nella Regione Vanchiglia/ [...] - Archivio storico della Città di Torino, Serie 1K, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 91, 27 novembre 1852, disegno allegato al f. 95.

7/ Piano d'ingrandimento della Città di Torino proposto dalle Regie Finanze nei terreni di loro proprietà presso il Valentino/ [...] - Archivio storico della Città di Torino, Serie 1K, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 125, 10 aprile 1854, disegno allegato al f. 123.

Appendici documentarie

«Relazione fatta dal Consigliere Comunale Avvocato Cassinis alla Commissione creata dal Consiglio Delegato»

(Trascrizione a cura di Elisabetta Calderini)

Le questioni intorno alle quali venne affidato agli onorevoli sig.ri Architetti Cavaliere Melano, e Consigliere Carlo Promis, e a me secondo la varia indole loro, l'onorevole incarico di riferire traggono origine dai seguenti due documenti.

1. Un ricorso presentato il 15 giugno 1849 al Ministro dei Lavori pubblici da 16 proprietari di terreni fabbricabili di questa Città.

2. Un dispaccio dello stesso Ministro in data 4 luglio 1849 indirizzato al sig. Sindaco di questo Municipio. Come si appalesa dalla semplice lettura di questi documenti, se in massima un solo ed identico si è il loro scopo finale, cioè l'ampliamento del perimetro di questa Città, grandemente poi ne differenziano nelle specialità del soggetto, e quindi nell'indole dei mezzi e delle questioni che ne dipendono. E queste differenze sono di due specie diverse.

Primieramente in quanto che mentre i proprietari ricorrenti si occupano più particolarmente, e quasi direi esclusivamente di ciò che concerne al privato interesse loro, o de' costruttori quali essi/siano, il Ministero, fatta la debita parte a questo speciale loro fine, ne richiama il soggetto a viste più elevate nei rapporti del bello, del comodo, dell'utile generale a considerazioni in somma d'ordine e ragione pubblica.

Secondariamente: in quanto che laddove le osservazioni dei ricorrenti toccano unicamente all'idea d'un piano regolatore presente, in quell'ampiezza che s'intenda *sin d'ora* assegnare al perimetro della Città, il Ministero nel mentre riconosce esso pure la necessità di stabilire *sin d'ora* si fatto piano regolatore, vorrebbe pure che il Municipio portasse le sue vedute alle contingenze d'un ingrandimento, che la fortunata situazione topografica di questa Città, la formazione delle strade ferrate, dell'ognor crescente progresso del suo commercio rendono sommamente probabile; così però che se non si tratterebbe di segnare a questo possibile ingrandimento un determinato confine od un piano regolatore però dalla determinazione presente non ne venisse in modo troppo assoluto vincolarla il futuro. Se si dovesse insomma compendiosamente riassumere il tema a cui accennano i riferiti quesiti lo si racchiuderebbe forse non inopportuno/ in questa semplicissima formula e «conciliare tra loro i diritti del principio individuale con quelli del principio sociale = le esigenze dello stato presente effettivo, reale, le esigenze d'uno stato futuro più o meno ipotetico, più o meno probabile». Vuolsi pertanto avvertire sin d'ora, che se il primo dei mentovati elementi di meditazione, e di discussione dà luogo a questioni, la cui risoluzione siccome dipendente da condizioni certe, attuali, ed esattamente apprezzabile non presenta maggiori difficoltà, tranne quelle intrinseche al soggetto, non sarebbe così di quest'ultimo, siccome quello che

poggiando per intero sopra contingenze future più o meno possibili, più e meno probabili richiederebbe le più profonde investigazioni nell'ordine politico, civile ed economico della patria nostra, ed è per sua natura soggetto a tutte quelle ambagi, ed a quelle dubbiezze di che gli animi conscienciosi e prudenti vanno mai sempre compresi, quando è loro imposta la necessità di procedere per induzioni, o di calcolar sul futuro. Il tema suddivisato si distingue pertanto in due parti per così dire principali, di cui la prima è segnata dai quesiti proposti dal Ministro dei Lavori pubblici nel riferito suo/ dispaccio sotto i N¹ = 1 e 2 la seconda di quello espresso sotto il N^o = 3. Al fine suddetto venne in seduta del 21 Luglio 1849 nominata dal Consiglio delegato un'apposita Commissione, la quale li radunava per la prima volta il 25 luglio 1849. Le si affacciavano assai tosto le considerazioni generali prementovate, e si riconosceva pertanto il bisogno che alcuni dei membri che le componevano, ciascuno secondo le sue cognizioni speciali rispetto alla diversa ragione della materia, imprendessero a farvi privatamente gli studj opportuni, onde rassegnare poscia alle ulteriori adunanze della Commissione medesima formulate nel modo il più preciso, e concreto le varie questioni genericamente emergenti dal soggetto sovra/indicato, e renderne quindi più facile e spedita la risoluzione. Incaricato io dalla Commissione predetta della parte *morale* di questi studi, in quanto cioè i medesimi si riferiscono al dritto, mentre la parte architettonica si era affidata ai prelodati Signori Melano e Promis, noi rassegnavamo i risoltamenti dei nostri lavori, in più tornate alle sue deliberazioni. La presente relazione, che ho/ l'onore di rassegnare per nuovo mandato della medesima ne espone le questioni proposte, il processo delle discussioni, le prese risoluzioni: le relazioni dei Signori Melano e Promis, le quali saranno annesse in fine della presente ne costituiscono per così dire il complemento. Giova intanto indicare i precipui punti intorno a cui la Commissione credette debito suo di occuparsi, e nei quali sarà conseguentemente partita la relazione presente. Primo elemento di studio, come sopra si disse, egli era il conflitto, che allo stato delle cose, ed in specie dei reclami esposti dai proprietari nel loro ricorso, naturalmente sorgeva tra le pubbliche esigenze, ed i diritti della privata proprietà: quindi il riandare i piani generali, e parziali già antecedentemente sanciti e proposti le condizioni stabilite, le osservazioni dei proprietari, il portarne giudizio, o il farvi quelle modificazioni che si ravvisassero convenienti. Tenevavi dentro un secondo tema, il vedere cioè quali norme potrebbero fissarsi alle fabbricazioni, che non comprese per ora nel perimetro del nuovo ingrandimento da stabilirsi, fosse probabile, o quanto meno meralmente possibile che un giorno avessero a far parte della Città/.

Un terzo oggetto rimaneva per ultimo sopra cui la Commissione credette opportuno di portare le sue considerazioni: oggetto estrinseco a quelli summentovato ma di suprema importanza per le conseguenze cui può trar seco la sua risoluzione. La materia dei due temi dianzi accennati, il confine dei sacrifici privati, cui possa richiedere la conciliazione degli indicati principii, sono segnati dal senso morale, da un equo apprezzamento delle condizioni sociali, dall'estetica, diremmo dell'utile, e del giusto posto in correlazione loro, ravvisa la Commissione essenzialissima questione il vedere qual sia il potere a cui spetta di definirli. Non la trascuravano diffatti i ricorrenti, e vi esprimevano l'opinione, che il Ministro potrebbe legalmente sottoporre all'approvazione Sovrana il piano d'ingrandimento che si stabilisce senza l'intervento delle Camere. Abbenché si fatta questione di diritto politico, potesse a primo aspetto parere estraneo all'ufficio della Commissione, siccome quella che sostanzialmente concerne la responsabilità del Ministro, pure dopo matura ponderazione credette non inopportuno, senza però prendere una specifica conclusione in proposito, di esporre a tale, riguardo alcune sue considerazioni/.

Quindi la presente relazione si divide in tre distinti articoli. Il primo tratta della formazione in massima d'un piano regolatore di fabbricazione, delle domande dei proprietari, delle condizioni che il Municipio intenda di imporre ai costruttori, dei rapporti secondo i quali vogliono essere definiti i rispettivi diritti del Municipio come corpo sociale e dei costruttori: oggetto dei quesiti 1^o e 2^o dell'additato dispaccio ministeriale. Il secondo accenna alcune cose intorno al quesito proposto al N^o 3 del dispaccio medesimo. Il terzo espone alcune considerazioni *al potere* da cui dipenda la sanzione finale di un Piano regolatore in genere, e delle relative condizioni imposte ai conduttori.

Art. 1

Prima di entrare in considerazioni intrinseche del piano regolatore, giova premettere alcuni cenni storici atti a far conoscere lo stato legale del piano, o piani regolatori di questa Città nelle parti di essa a cui si riferiscono più particolarmente i reclami dei mentovati proprietari cioè tra i viali del Re, e di San Salvatore, e nella regione di Vanchiglia il che è tanto più necessario, in quanto/ il summentovato ricorso dei proprietari ridonda a tale riguardo di ben molti, ed assai essenziali errori di fatto. Lo stato legale dei piani regolatori della Città nostra nelle località summentovate è fissato dalle R.R. P.P. del 7 agosto e 12 7mbre 1846. Colle prime veniva approvato un piano regolatore formato dal Consiglio degli Edili di questa Città il 22 antecedente Maggio per le costruzioni da innalzarsi tra il viale del Re ed il viale che dalla Chiesa di San Salvatore tende al Castello del Valentino: colle seconde si approvavano due piani formati dallo stesso Consiglio il 12 gennajo di quel medesimo anno per la costruzione di una parte della Regione di Vanchiglia. Un nuovo piano regolatore e di maggiore periferia, se bene sempre nelle località suddette, veniva indi formato dal Consiglio Edilizio il 22 Dicembre 1847. Il Consiglio

generale della Città con sua deliberazione del 31 stesso mese ne ordinava la pubblicazione, onde ciascuno dei cittadini potesse conoscerlo, e presentarsi all'uopo le sue osservazioni od i suoi reclami: e nella tornata stessa nominava/ un'apposita commissione con incarico di esaminare e il Piano e le osservazioni che ne venissero fatte, e di riferirne quindi il suo avviso.

Molte furono le osservazioni, molti i reclami presentati: la Commissione li esaminò in varie sedute, ed in elaboratissima relazione del 20 Marzo 1848 rese conto de' suoi lavori, manifestò l'avviso di cui era richiesta, ed accogliendo varie delle osservazioni fatte dai cittadini propose alcune modificazioni al Piano suddivisato. Il generale Consiglio in sua tornata dello stesso giorno 20 Marzo 1848 approvava in tutta la sua pienezza la Relazione suddivisata. Doveva successivamente essere presentata a S.M. per la sua approvazione: e ad un tal fine già erano, e il Piano, e la Relazione medesima stati trasmessi al Ministero: ed anzi già si era perfino stato redatto il progetto del Reale Decreto di approvazione, se non che la sopravvenienza presso ché immediata delle vicende politiche della Patria nostra ne impedirono l'esecuzione.

Tale pertanto si è la situazione di diritto, e di fatto in cui ci troviamo rispetto ai piani regolatori di questa Città in quanto concerne alle località anzidette.

Era necessario di rammentare l'esistenza legale dei mentovati piani regolatori, e lo era per più motivi/.

A parte la considerazione che non si potrebbe assennatamente progredire in questa materia senza in prima conoscerne la legislazione anteriore, ne nasceva anzitutto una speciale necessità, dacché il ricorso dei Proprietari contiene in proposito due errori assai gravi. Il primo che anteriormente al 1847 la Città di Torino non siasi curata mai di definire un Piano regolatore d'ingrandimento, talché mentre da sette, od otto anni essa lo stesse maturando siccome si esprimono in quel loro ricorso, a niuno dei possessori di terreni cadenti nel presumibile ingrandimento non sia più stato lecito di valersi delle loro proprietà. Il secondo, ch'essa presentasse nel corso dell'anno 1847 un piano, il quale venisse tosto con Sovrana Patente approvato, ma alligato come essi dicono, a condizioni siffattamente ingiuste ed offensive del diritto di proprietà che si fosse immediatamente riconosciuta la necessità di modificarlo e di sospendere l'esecuzione. Noi abbiam visto invece, che lungi avesse la Città trascurata per ben sette od 8 anni anteriori al 1847 di tracciare un piano d'ingrandimento, talché prima di cotes'epoca non vi avesse modo ai possessori di valersi delle loro proprietà, essa/ aveva sin dal 1846 provocate le summentovate R. Patenti del 7 agosto, e del 12 settembre. Noi abbiam visto infine come nell'anno immediatamente successivo ordinato al Consiglio degli Edili un nuovo Piano, e questo per esso presentato il 22 dicembre 1847 fosse la Città sollecita di sentire, e le osservazioni dei cittadini, ed il parere ragionato di apposita Commissione d'uomini eminenti creata nel suo seno, prima di sottoporlo all'approvazione Sovrana. Del resto, qual grave e difficile e lunga opera ella sia lo stabilire i Piani delle Città, lo si comprende non solo di per se stesso, per poco si ponga mente al soggetto, ed all'assunto arduo mai sempre di conciliare il rispetto della salubrità del co-

modo pubblico, ma ce lo apprendono storicamente i molti autori, che trattarono di questa materia, citerò: *Farrar de Langlade* nel suo repertorio alla tavola *Plans des Villes*. *Proudhon* nel suo trattato *du Domaine public*; *Cotelle* nel suo *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*; *Horace Say* nel suo libro intitolato *Etudes sur l'administration de la ville de Paris et du département de la Seine etc.* Ma tornando al nostro soggetto diremo adunque la situazione/ delle cose essere la seguente:

1. Per quanto spetta allo stato presente competere ai proprietari, sino all'emanazione di un nuovo Piano regolatore, ed incumbere l'obbligo di uniformarsi nelle costruzioni cui imprendessero, ai Piani approvati colle mentovate Patenti del 7 Agosto, e 12 7mbre 1846.

2. Per quanto all'avvenire il tema proposto al nostro ufficio in ciò che concerne all'interesse presente di costruttori racchiudersi nei confini seguenti:

I) Promuovere l'effettuazione, e la sanzione in massima di un nuovo Piano d'ingrandimento.

II) Vedere quali modificazioni debbano farsi al piano proposto dal Consiglio generale di questa Città nella sua tornata del 20 Marzo 1848.

III) Esaminare i reclami dei proprietari sottoscritti al ricorso, e portarne avviso sotto il duplice rapporto della convenienza e della giustizia.

IV) Concludere coi proprietari quei temperamenti pei quali si riuscisse a conciliare il pubblico, ed il privato interesse.

I

Secondo le determinazioni di questo Municipio, colle quali sembrano concordare i proprietari, è cosa stabilita che i Piani approvati/ colle R.R.P.P. del 7 agosto e 12 7mbre 1846 vogliono essere modificati: ne è prova il nuovo Piano proposto dal Consiglio Generale nella sua tornata del 20 marzo 1848.

II

Ma quali saranno le modificazioni da apportarsi a quei Piani? Dovranno adottarsi puramente e semplicemente quelle risultanti dal Piano approvato dal Consiglio degli Edili nella sua adunanza del 22 Dicembre 1847 e dagli emendamenti proposti dalla Commissione? Si fatta questione estranea alla mia competenza formò il soggetto dello speciale incarico affidato ai Sig.ri Architetti Melano e Promis. Le loro relazioni presentate alla Commissione, lette e discusse in varie tornate furono approvate ad unanimità: desse comprendono poi non solo i piani regolatori di Porta Nuova e di Vanchiglia, ma quello pure dei terreni fuori Porta Susa.

III

Viene ora il terzo quesito: l'esaminare cioè i reclami dei proprietari, e il portarne avviso sotto i due rapporti sovradicati. Il piano regolatore contro il quale, a quanto pare, essi portan querela sarebbe quello proposto dagli Edili e in adunanza del 22 dicembre 1847/ e modificato secondo l'avviso della Commissione dal Consiglio

generale della Città nella sua tornata del 20 marzo 1848: cui crederrebbero erroneamente approvato da S.M. Le querele poi ch'essi innalzano contro quel Piano non tanto riguardano i suoi difetti intrinseci, quali solo accennan di volo, senza specificarne veruno, ma segnatamente, e particolarmente riflettono le condizioni che si sarebbero apposte dalla Città al Piano medesimo, ossia all'esecuzione di esso, quali accusano uscire dai confini della giustizia, ed offendere troppo apertamente i diritti della proprietà. Pregio dell'opera pertanto egli è di esaminare queste condizioni e vedere se realmente offendono oltre misura e senza adeguato compenso i diritti della proprietà. Queste condizioni formolate nella relazione della Commissione del 20 Marzo 1848 e nel progetto di Decreto Reale statoci comunicato dal Ministro dei lavori pubblici sono le seguenti:

1° Rimane proibita l'ampliamento della città verso il Campo Santo oltre il viale che da porta Palazzo si dirige in linea retta verso il Po, segnato nel Piano Regolatore colle lettere H. H. H./

2° Ogni proprietario e rettore di un nuovo fabbricato dovrà somministrare a sue spese il suolo corrispondente alla metà della larghezza delle Strade sulla fronte delle sue proprietà.

3° Qualora occorra di aprire nuove comunicazioni per dare accesso ai fabbricati erigendi, le spese relative saranno sopportate dai proprietari interessati, per mezzo di consorzio stabilito sulla base delle rispettive proprietà.

4° I proprietari fronteggianti le piazze e gli argini lungo il Po, dovranno provvedere il suolo delle une e degli altri nella conformità stabilita nell'articolo terzo delle nostre Patenti del 7 agosto 1846.

5° Occorrendo le costruzioni di nuove chiese parrocchiali, tutti i proprietari del distretto della parrocchia dovranno rimborsare all'erario civico in ragione della propria quota, il prezzo d'acquisto dell'area necessaria.

6° Il disposto degli articoli 7. 8. 9. 10. 11. delle nostre Patenti del 7 agosto milleottocento quarantasei è applicabile all'eseguimento del presente Piano Regolatore. Queste condizioni sono tutte riprovate dai proprietari nel loro ricorso: il sono poi più particolarmente quelle contenute sotto i N° 2 e 3 tutte costituiscono pertanto il soggetto di altrettante questioni di cui dobbiamo occuparci/. Il punto culminante della differenza come la lettura di quel loro ricorso lo manifesta, e come già ho disopra accennato stà nel contrasto che ogni soggetto di questo genere presenta non sempre tra le esigenze della ragione pubblica, ed i riguardi dovuti alla ragion privata. Il criterio dominatore pertanto delle risoluzioni adottate dalla Commissione quello esser doveva, e come ci affidiamo, il fu in effetto, di conciliare le cose in guisa che dall'un conto la ragion pubblica riesca al suo scopo, e dall'altro niuna approvazione privata niun individual sacrificio rimanga senza adeguato compenso. Ora le condizioni surriferite corrispondono a questo principio? La Commissione si fece ad esaminarle, ed a discuterle partitamente, ed ecco i risultati del suo lavoro.

Condizione Prima

«Rimane proibita l'ampliamento della Città verso il

Campo Santo, oltre il viale che da Porta Palazzo si dirige in linea retta verso il Po, segnato nel Piano Regolatore colle lettere H. H. H. Niuno certamente può contendere che alla pubblica autorità/si appartiene il diritto di tracciare il perimetro delle Città: che questo è un'atto eminentemente amministrativo, il quale se per avventura può essere più o meno censurato nelle sue applicazioni secondo le visite, ed il giudizio di ciascun Cittadino, non tocca a verun diritto privato, né può quindi formare oggetto di opposizione, o di giuridica contestazione. È lecito sicuramente ad ogni privato di fabbricare nelle sue proprietà ovunque le medesime siano situate, tranne divieto derivante da Legge, o da obbligazione speciale, ma niuno al certo, e per quanto la sua proprietà fosse finitima ad un preesistente perimetro potrebbe legalmente pretendere che questo perimetro si estendesse sino alla sua fabbricazione. Quindi la mentovata disposizione ossia la condizione di cui discorriamo non vieta la fabbricazione oltre la linea ivi designata, ma l'ampliamento della Città; il che come ognun vede è assai diverso. Dal lato poi della convenienza se vogliamo esaminare la questione anche sotto questo rapporto, ove si ponga mente alle condizioni topografiche di quelle località, avallate, e depresse, confinanti colla Dora, in prossimità/ del Campo Santo, egli è facile il rendersi persuasi, che la disposizione in discorso è consigliata dalle più imperiose ragioni di pubblica utilità. Se però la Commissione ne riconobbe la giustizia e ne approvò il concetto, credette potersi la medesima meglio formulare nei seguenti termini.

Condizione Prima

«Il Perimetro della Città dal lato Nord e compreso tra il Ponte del Campo Santo, ed il fiume Po, è esteso e fissato sino alla linea retta verso il Po segnato nel piano regolatore colle lettere H. H. H.

Condizione Seconda

«Ogni proprietario e rettore d'un nuovo fabbricato dovrà somministrare a sue spese il suolo corrispondente alla metà della larghezza delle strade sulla fronte delle sue proprietà. Questa, come ho notato di sopra è una delle condizioni, contro cui più vivi ed energici sono i riclami dei proprietari ricorrenti: la questione è grave, e vuol essere profondamente esaminata e discussa. Essa vuol essere considerata, e trattata sotto questo doppio rapporto: 1. Se in massima/ debba riputarsi un'obbligo delle Città il somministrare il suolo delle pubbliche vie. 2. Se v'abbiano considerazioni speciali, le quali possano in alcuni casi richiedere, che il suolo delle pubbliche vie, e delle piazze sia somministrato a spese del Municipio, e se sussistano quelle rappresentate dai ricorrenti.

1.

«Se in massima debba riputarsi un obbligo delle Città il somministrare il suolo delle pubbliche vie. La presente questione debbe esaminarsi essa pure sotto due distinti rapporti cioè secondo i principii della ragione pura, o

come direbbesi *de jure constituendo*, e secondo la legislazione positiva. Cominciando dai principii della ragione pura, vuolsi premettere, che le strade, e le piazze della Città appartengono il che è fuori di controversia al *Dominio pubblico Municipale*. Al *Dominio pubblico Municipale*, avvegnaché come ben saviamente avverte un distinto scrittore Francese Proudhon *Traité du domaine public/ N° 350* sarebbe errore gravissimo di principio il considerarle quali proprietà del Comune. Le strade e le piazze servono sicuramente, e dirò anche precipuamente alle case che le fiancheggiano, ma riguardata la cosa dal solo lato personale, cioè dei cittadini considerati indipendentemente dalla proprietà ad uso delle case attigue esse servono in modo egualmente principale al pubblico: sono oggetto in somma d'uso pubblico. Indi la conseguenza che, considerata la cosa da questo lato, soltanto al pubblico e così al Municipio dovrebbe incumbere il somministrarne il suolo. Ma se il principio della pubblicità dell'uso e del vantaggio che se ne poneva suggerisce la conseguenza suddivisa, la stessa ragione del vantaggio può con assai maggior fondamento invocarsi dal Municipio contro i proprietari delle case confinanti. Avvegnaché l'ingrandimento di una Città, se proficuo alla Città stessa presa come ente morale in quanto ne accresce il lustro e l'importanza, non potrebbe forse riuscire cagione di svantaggio, e di oneri assai gravi sia ai proprietari delle case appartenenti all'antico perimetro sia alla cassa comunale? le strade e le piazze del nuovo/ perimetro non sono forse una necessità indispensabile ai nuovi costruttori? Ove si ponga mente pertanto alle sovra esposte considerazioni, ove si riguardi in somma la cosa non da un lato solo ma sotto i varii rapporti di cui Ella è suscettiva, non debbe parere nè troppo esorbitante, nè punto offensiva *dei diritti delle proprietà* la condizione in discorso. Essa avrebbe inoltre valido appoggio nelle disposizioni positive del diritto, e nella dottrina degli autori. Così presso i Romani era a carico di ciascun proprietario di case il fornire la pubblica via: «*Construat autem publicas vias unisquisque secundum propriam domum, et aqueductus purget qui subsidio sunt, idest coelo libero, et construat ita ut prohiberetur vehiculum transire*. L. 1° = § 3. de via publica».

Così per cagion d'esempio l'art. 4. della legge Francese dell'11. Primajo anno 7 stabiliva per regola generale, che le spese di manutenzione del pavimento delle Città fossero a carico del rispettivo Comune; ma dacché la Legge non parla che di manutenzione, indi chiarissimi giureconsulti desunsero che in Francia la costruzione primitiva, e generale delle strade di una Città, non ancora esistenti, sia a carico dei proprietari delle case adiacenti in conformità appunto agli antichi casi derivanti dalla riferita Legge Romana Proudhon N° 347/.

Presso di noi non vi sarebbe altra legge in proposito per quanto io sappia, tranne la surriferita Legge Romana. Non debbo preterire per ultimo, che per quanto concerne alle località contemplate nella summentovata R°. Patente del 7 agosto 1846 vi è conforme il disposto dell'art. 2° della Patente medesima; Legge cotesta che oltre alla Legge Romana comune alle Città tutte del Regno ed a qualsiasi località, obbliga incontestabilmente qualunque costruttore di case nelle località succennate infino a

che non si avvisi derogato per legge speciale, od il Municipio abbiasi rinunciato disponendosi di sottostarvi esso stesso. Pretendendo però i proprietari che debba essere a carico del Municipio il somministrare a sue spese il suolo necessario alle vie, si appoggiano come appare da qualche memoria unita alla pratica, e presentata all'Amministrazione Municipale sino dal 1846 al seguente ragionamento. Non può in un ben ordinato regime sociale concepirsi espropriazione privata a vantaggio del pubblico senza adeguato compenso; ora il sottrarre una parte del suolo privato per essere destinato a pubblica via, non è che un'espropriazione per causa di pubblica utilità; dunque conviene che il Municipio/ sopporti la spesa. Il ragionamento è giusto in se; se non che gli manca non meno di applicazione quanto d'opportunità. Ed in vero non trattasi qui del Municipio, il quale imprendendo ad aprire nuove strade (nel qual caso sicuramente incumberebbe al medesimo di fornirle a proprie spese) e così si faccia a privarne i possessori di case, od aree per essi destinate ad altro uso, ma trattasi dei proprietari stessi di terreni vuoti i quali vogliono ampliare il perimetro della Città, ossia fabbricare nuove case nel nuovo cerchio a ciò destinato. Per tal modo le strade non sono un carico che il Municipio loro imponga; esse sono una necessità delle loro case stesse, dell'uso delle medesime, un mezzo infine di comunicazione di commercio e di ricchezze. Servono desse sicuramente al pubblico, ma servono ben'anzi tutto indispensabilmente alle case; che se il pubblico se ne vale, da ciò non ne risulta un carico ai proprietari di esse, ma per lo contrario un vantaggio. Quindi il proprietario dei terreni che imprende a fabbricare, mentre non bada sicuramente in ciò al pubblico interesse, ma, come è ben ragionevole e giusto al suo privato vantaggio, calcolerà fra le spese della/ costruzione medesima il suolo della via arbitro esso poi di costruire, o non secondo il proprio tornaconto. Così non sarebbe invece pel Municipio, il quale ove fosse costretto a sopperire in proprio ossia colla cassa comunale all'acquisto del suolo necessario alle vie si troverebbe in questa specialissima, ed ingiustissima condizione che dall'un canto non potrebbe secondo le norme d'una ben intesa Amministrazione rifiutare ove ne sia fatta domanda come nel caso concreto, un Piano estensivo del perimetro della Città, e d'altro canto dovrebbe sottostare col danaro di tutti i cittadini a spese che sostanzialmente andrebbero a profitto di una sola frazione di essi. Non debbono infine i nuovi costruttori dissimularsi che laddove il vantaggio che il pubblico riceve dall'uso delle vie è puramente occasionale e conseguente da fatto della costruzione delle case stesse, e dei necessari bisogni delle medesime, per lo contrario esso ne lo compensa ampiamente coi pesi, che la nuova ampliamento perimetrale della Città e le nuove vie arrecano al Municipio: tali spese d'illuminazione, di vigilanza, di polizia, e simili, che inevitabilmente gliene derivano. Esaurita così la questione di massima passiamo alle specialità/.

2.

«Se v'abbiamo circostanze, od argomenti speciali, i quali possano portare a risoluzione diversa si adducono dai

proprietarij considerazioni generali, e si fingono casi speciali, pei quali secondo loro è convenienza ed individuale giustizia richiederebbero che il somministrare le nuove vie fosse a carico del Municipio. Giovi il discorrere particolarmente e di quelli e di questi. Dicono essi potere in genere avvenire, che la spesa del somministrare il suolo delle vie possa essere sì grave, che non v'abbia più nell'individuo interesse di fabbricare. Ma per poco vi si ponga mente egli è agevole il comprendere che quest'argomento poggia a due estremi contrarii che lo distruggono. Diffatti perché non vi avesse pel possessore di terreni, ove egli debba fornire del proprio il suolo delle vie, convenienza di fabbricare converrebbe sopporre il valore del suolo elevatissimo e tale perciò da neutralizzare il profitto, che il costruttore possa ripromettersi dalla sua intrapresa. Ora ognuno vede, che questo elevato valore non potrebbe emergere tranne dalla frequenza dei concorrenti alla fabbricazione, ond'è che secondo la natural legge d'economia equilibrandosi il medesimo necessariamente col fine proposto non potrebbe avvenire giammai, che il valore del suolo giungesse a tale da soffocare per così dire la speculazione del fabbricare/. Oltre a ciò, o v'ha realmente questo bisogno di ampliare il perimetro della Città, di estendere in somma le fabbricazioni, ed essendo esso tale per sua natura che non patisce limitazione, quindi esso sopprimerà al costo necessario qualunque egli sia, o non v'ha, ed in tal caso sarebbe vana persino la questione presente. Veniamo ai casi che si fingono. Il primo sarebbe d'un proprietario, il quale non possedesse che il terreno necessario alla formazione della strada. Il secondo di un proprietario, la forma del cui terreno avesse un'estensione longitudinale verso la strada pubblica da gran lunga maggiore della sua profondità. In questi due casi, si dice, l'ingiustizia addossare il carico al costruttore di fornire la via sarebbe manifesta: essa degenererebbe all'assurdo. Ma non credette la Commissione difficile il rispondere a questi due argomenti addotti, come appare, in via di caso possibile; che anzi sembrarono a Lei piuttosto speciosi che solidi.

Diffatti in ordine al primo se esista, cioè un possessore che abbia solo tanto terreno quanto ne richiegga l'ampiezza della strada, egli non può più essere costruttore, ad esso non rimane che di cedere/ ai costruttori ossia a chi abbia ed interesse ed obbligo di fornire la via, il proprio suolo. In ordine al secondo, vale a dire di un proprietario, la forma del cui terreno avesse un'estensione longitudinale verso la strada pubblica maggiore della sua profondità; la cosa si ridurrà mai sempre ai limiti della sua speciale convenienza. Imperciocché; od egli, fatto il computo di quel tanto in cui secondo i regolamenti egli dovrebbe concorrere nella spesa della pubblica via avrà tuttavia interesse di fabbricare, e la questione viene risolta, ovvero se ne asterrà. In quest'ultimo caso poi, ove cioè si astenga dal fabbricare, od esso sarà espropriato del suo terreno, ossia di quanto sia necessario all'area della strada, ed egli ne avrà il relativo compenso a termini della Legge, o non ne avrà espropriato, e non avrà quindi né guadagno, né perdita. Mossa pertanto da queste considerazioni tutta la Commissione ha conchiuso nella seguente conformità:

1. Doversi mantenere la surriferita condizione seconda.

2. volere giustizia, che il peso della pubblica via sia sopportato per contributo da tutti i proprietari di ciascun isolato in via di consorzio legale, le cui condizioni siano stabilite con generale provvedimento sulle basi di equa proporzione/ avuto cioè riguardo agli elementi di superficie, e di prospetto perimetrale.

Condizione terza

«Qualora occorra di aprire nuove comunicazioni per dare accesso ai fabbricati erigendi le spese relative saranno sopportate dai proprietari interessati per mezzo di consorzio stabilito sulle basi delle rispettive proprietà. Opinò la Commissione potere l'applicazione di siffatta condizione venire talmente diversificata dalle varie circostanze dei fatti da non potersi né doversi ridurre ad assoluto principia. Diffatti queste nuove comunicazioni potrebbero altrettanto proporsi dal Municipio medesimo nell'interesse generale della circolazione del Commercio, quant' essere particolarmente desiderate e proposte dai possessori e dagli abitatori di speciali quartieri della Città: per loro stesse poi più o meno influenti a più esteso uso, e vantaggio. Quindi potrebbe essere caso come laddove il Municipio ne prendesse egli l'iniziativa assoluta, che la spesa occorrente per l'apertura di nuove comunicazioni dovesse ricadere interamente a di lui carico; potrebbe darsi che dovesse la medesima domandandone cioè l'apertura i soli proprietari ed abitatori/ di alcuni quartieri nel loro particolare interesse, sopportarsi da essi soli; potrebbe infine avvenire che concorrendovi le condizioni di un cumulativo vantaggio si stimasse conveniente e giusto, che si scendesse tra il Municipio, ed i possessori ed abitatori medesimi ad accordi pei quali si stabilisse di sopportarne la spesa in comune. Mossa da queste considerazioni la Commissione opinò doversi sopprimere senz'altro la condizione 3°.

Condizione Quarta

«I proprietari fronteggianti le piazze e gli argini lungo il Po, dovranno provvedere il suolo delle une e degli altri nella conformità stabilita nell'art. 3 delle nostre Patenti del 7 agosto 1846. Le considerazioni a cui è fondata questa condizione sono quelle stesse, e medesime, dalle quali fu determinata la condizione seconda surriferita. La Commissione pertanto mantiene per gli stessi motivi. Quanto poi alla larghezza della Zona che, il proprietario dovrebbe abbandonare all'uso pubblico, opinò la Commissione potersi fissare eguale a quelle dei *Quais* già esistenti, compreso il parapetto.

Condizione Quinta

«Occorrendo la costruzione di nuove chiese parrocchiali, tutti i proprietari/nel distretto della parrocchia dovranno rimborsare all'Erario civico in ragione della propria quota il prezzo d'acquisto dell'area necessaria. Nel mentre la Commissione adottava in massima la riferita condizione, ne avrebbe determinato sin d'ora le norme d'esecuzione nelle seguenti conformità. Doversi identificare sin d'ora in relazione alla *Pianta* ossia figura del

nuovo Perimetro d'ingrandimento il sito destinato alla Chiesa, ed al relativo piazzale; doverlosi dal Municipio acquistare sin d'ora, anticipandone per tal modo il prezzo; che questo gli debba poscia venir rimborsato dai Parrocchiani ossia dai possessori delle case esistenti nel distretto della nuova Chiesa Parrocchiale in caso d'effettiva costruzione.

Condizione Sesta

«Il disposto degli articoli 7. 8. 9. 10. 11. delle nostre Patenti del 7 agosto 1846 è applicabile all'eseguimento del presente Piano regolatore. Facendosi la Commissione ad esaminare le varie questioni cui davano luogo i surmentovati articoli delle Patenti del 7 agosto 1846 non che i reclami fatti in proposito dai proprietari, essa adottava/ sopra ciascuno di essi le condizioni seguenti. Articolo 7 non si potrà dare alle case si dal lato delle vie, che dai lati interni un'elevazione dal suolo maggiore di metri 16 compreso il cornicione e gli attici, e non si potrà farsi più di quattro piani compreso il piano terreno. Dopo matura discussione la Commissione opinò doversi permettere l'elevazione delle case all'altezza di metri 21 purché non si ecceda il N° di cinque piani compreso il pian terreno, ed i mezzanini, e la altezza utile di ciascun piano non sia minore di metri 3. I motivi che determinano la Commissione a così opinare e così doversi permettere l'elevazione delle case sino a metri 21 sono i seguenti: 1°. Che non si debbano imporre confini al libero esercizio della proprietà, se non richiesti da una necessità assoluta, o quanto meno dal principio d'una segnalata utilità: 2°. Che attesa l'ampiezza delle strade, la maggior diminuzione d'aria, di luce, e di sole, che deriverebbe dal portare l'altezza delle case da metri 16 a 21 non sarebbe di grave incomodo, e sarebbe fors'anche bilanciata da particolari vantaggi. 3°. Che l'altezza di metri 21 dà luogo/ ad un numero di piani della mediata altezza di metri 4, misura cotesta assai conveniente sotto ogni rapporto per le abitazioni. Articolo 8 sarà proibita la costruzione degli abbajni per rendere abitabili i sottotetti. Quivi la Commissione considerando: 1°. Che per la condizione piuttosto rigida del nostro clima dovendosi i tetti delle case stabilire assai elevati, indi ne rimane un vuoto sotto i medesimi, il quale costituirebbe il soggetto di una perdita assai grave, ossia di un dispendio improduttivo di molta importanza, ove non fossero permessi gli abbajni, ai quali è da quei vuoti somministrata la Maggiore opportunità: 2°. Che oltre a ciò il divieto sarebbe di difficile effetto; avvegna ch'essendo pur sempre agevole il darvi luce mediante lucernarij rasenti al tetto, e così non facilmente visibili al di fuori, occorrerebbe di fastidiare i possessori di case con odiose perlustrazioni, cosa sicuramente non confortevole e da fuggirsi. 3°. Che oltre a ciò gli abbajni massimi se rasenti al tetto sarebbero altresì necessari per dar aria ai sottotetti onde altra ragion di permettergli:/ determinata pertanto da questi motivi la Commissione opinò doversi permettere la costruzione degli abbajni.

«Articolo 9. Saranno applicate alle costruzioni le disposizioni delle nostre lettere Patenti del 10 giugno 1843 e quelle del regolamento da noi approvato con R. biglietto

to del 31 ottobre dello stesso anno. La Commissione mantenendo in massima la disposizione di quest'articolo, sarebbe opinato doversi formulare nei seguenti termini. «Saranno applicate alle nuove costruzioni le Leggi ed i regolamenti edilizii.

«Articolo 10 sarà proibito ai proprietari delle case cadenti nelle demolizioni, e nei rettilinei di operare attorno alle medesime qualunque ampliamento, variazione, o miglioramento che potesse accrescerne il valore; sarà loro solamente lecito di fare attorno alle medesime opere di semplice riadattamento a conservazione loro, previa sempre la licenza dell'Ufficio del Vicariato. Opinò la Commissione doversi mantenere nella sua integrità il controscritto articolo col solo sostituire alle parole *previa sempre la licenza dell'Ufficio del Vicariato* la seguente *Prevvia sempre la licenza dell'autorità Edilizia*».

«Art. 11. Per le espropriazioni che occorreranno per l'eseguimento del Piano si osserverà il disposto delle R. Patenti del 6 aprile 1839. Il soggetto del presente articolo essendo estraneo alla natura del mandato della Commissione, essa credette doversi astenere da ogni conclusione od osservazione in proposito. 4°. Ultimo fra gli uffici di cui l'additato Ministeriale dispaccio darebbe incarico al Municipio, sarebbe il discendere a trattative coi proprietari, e concludere indi con essi quei temperamenti pei quali si riuscisse a conciliare il pubblico e privato interesse. La Commissione per questo porta fiducia nel buon esito di trattative che fossero per iniziarsi al fine suddivisato, quando ne sia il caso, dovette persuadersi dello stato delle cose non ne somministrava per ora l'opportunità. Difatti, o si vorrebbe trattare coi sottoscrittori del mentovato ricorso, ed essi non rappresentano le totalità dei possessori di terreni fabbricabili, o si guarda alle generalità dei possessori, ed è ben manifesto che le condizioni suddivisate non potendo a parere della Commissione patire/ modificazioni di sorta, ed altronde dovendo essere da tutti indistintamente osservati non vi sarebbe in ciò argomento di trattativa. Sarebbero per tal modo esauriti i quesiti di cui ai N.° 1 e 2 del dispaccio del Ministero, ossia rispetto al nuovo perimetro della Città, e alle relative condizioni presenti.

Articolo 2^{do}

Rimaneva il dare evacuato al quesito di cui al N.° 3 del Dispaccio ministeriale. Se non che credette la Commissione di non potere essa somministrare in proposito quella soluzione positiva del quesito medesimo, che si sarebbe da Lei richiesta. Anzi tutto nell'attuale condizione di cose, in un'epoca in certa guisa di transizione quale si è la presente, parve a lei impossibile di fissare con qualche sicurezza un confine probabile all'incremento della popolazione Torinese al di là della linea perimetrale, che verrebbe attualmente sancita. Grave cosa pertanto sarebbe di assoggettare sin d'ora la proprietà a certe limitazioni, quando si incerta ne è l'opportunità, e quando non si possano in nessun modo, né assegnare né assicurare ai proprietari quei compensi risultanti dall'ampliamento/ del perimetro della Città, e dagli oneri relativi del Municipio, che soli ne li possano autorizzare, e rendere convenienti e giusti. Era infine a cognizione della Commis-

sione come si fatta questione abbia formato oggetto di particolare studio di altra Commissione creata dal Consiglio generale del Municipio, che abbia appunto nei suoi progetti indicate certe condizioni, a cui dovrebbero per di Lei avviso andar soggette le fabbricazioni che si faranno fuori del perimetro della Città entro quella linea, però a cui *possibilmente* si potesse col tempo estendere. Queste considerazioni inducono la Commissione ad astenersi da ogni conclusione in proposito, e di limitarsi ai mentovati riflessi.

Articolo 3°

Credono i ricorrenti che il Ministro potrebbe legalmente sottoporre all'approvazione Sovrana il Piano d'ingrandimento, che si stabilisse senza l'intervento delle Camere. Abbenché si fatta questione di diritto politico possa a primo aspetto sembrare estraneo all'ufficio della Commissione, come quella che sostanzialmente concerne la responsabilità del Ministro, pure non credette/ del tutto inopportuno di emettere qualche osservazione in proposito. Senza apprezzare tutti i motivi a cui i ricorrenti appoggiano il desiderio per essi manifestato, non può dubitarsi, che ove l'approvazione del piano potesse emanare dal solo potere esecutivo, la cosa riuscirebbe assai più spedita, il loro desiderio è quindi sommamente ragionevole: posta una tal condizione, la Commissione ritenendo come l'Amministrazione Municipale sempre che se gliene presenti l'opportunità non debba rimanere estranea a cosa veruna, che in qualsiasi modo tocchi al desiderio plausibile ed all'interesse de' suoi amministrati espone in proposito i seguenti riflessi. Spetta al potere legislativo, ossia ai poteri insieme riuniti, nei quali risiede l'autorità di far leggi, lo stabilire sotto l'imprevedibile confine del dritto naturale, e del diritto pubblico che ci governa i principii, e per via di Leggi l'applicazione loro: si appartiene al potere esecutivo il curarne l'effetto: queste sono le attribuzioni caratteristiche dei due principali Poteri dello Stato. Ora che cosa è la formazione l'approvazione di un Piano d'ingrandimento di una Città? In qual modo tocca egli ai diritti della privata proprietà? quali sono le conseguenze, o le modificazioni ch'esso vi può apportare? Un piano d'ingrandimento di una Città vuol essere considerato sotto questo doppio punto di vista, in massima ed in applicazione.

1°. In massima: come un progetto puramente d'arte, una figura astratta, ed indipendente dalla sua applicazione, secondo cui vorrebbe che la Città fosse ingrandita e costruita.

2°. In applicazione: come vincolo che impedisce ai proprietari di terreni la libera, e natural facoltà di fabbricare con qualsiasi forma, ed in qualsiasi parte delle loro proprietà: come causa d'espropriazione o di servitù. Niuno certo dirà che spetti al potere legislativo di ingerirsi della forma artistica di un Piano d'ingrandimento d una Città, e si converrà di leggieri che questo è ufficio puramente ed eminentemente amministrativo. Resta la seconda parte in quanto che il Piano importa una modificazione della privata proprietà. Ma a qual fine? per causa di pubblica utilità. Tutta la questione pertanto si riduce a questi due semplicissimi punti./

1°. Se la modificazione delle proprietà per causa di utilità pubblica non sia un principio sancito dalle nostre Leggi.

2°. A chi spetti se al potere Legislativo od al potere esecutivo il dichiarare la pubblica utilità.

Ora la modificazione delle private proprietà per causa di utilità pubblica è un principio del nostro Patrio diritto e pubblico e civile. Così l'articolo 29 dello Statuto «tutte le proprietà, senza eccezione sono inviolabili. Tuttavia quando l'interesse pubblico legalmente accertato lo esigga si può essere tenuti a cederle, mediante una giusta indennità conformemente alle Leggi». Così l'articolo 441 del Codice civile «Nessuno può essere costretto a cedere la sua proprietà, o permettere che altri ne faccia uso se non per causa d'utilità pubblica, e mediante una giusta e previa indennizzazione. Le opere di utilità pubblica, e le proprietà da occuparsi per la esecuzione delle medesime sono determinate da Sovrana provizione. Le norme da seguire nei casi suddetti sono prescritti da leggi e regolamenti particolari». Così infine l'art. 70 delle Regie Patenti del 6 aprile 1839 «Nel caso in cui occorresse spropriazione, per allineamento di contrade o di piazze, o per altre opere pubbliche negli abitati dei cittadini e dei Comuni, i piani ed i progetti di massima dovranno essere approvati da noi (cioè dal Re) in conformità dell'articolo primo della presente».

Ora l'articolo 29 dello Statuto derogò forse a queste disposizioni di Legge? Nò, esso sanzionò il principio dell'espropriazione per causa di utilità pubblica, volle che il pubblico interesse fosse legalmente accertato: ma ben si vede, come siffatto accertamento non essendo in sostanza, che l'applicazione del principio determinato dall'apprezzamento dei fatti, lo Statuto ne lasciò integro l'esercizio a quel potere cui spetta l'eseguire le leggi, a quel potere, che posto tra la legge ed i cittadini, tra il principio e l'applicazione, tra il diritto ed il fatto, ha per proprio ed esclusivo ufficio l'amministrare. Si fatta questione non è nuova: essa fu trattata da celebri/ scrittori Francesi di diritto amministrativo: vi fu anzi risolta dal Parlamento medesimo in senso dell'opinione sin qui propugnata. Fra gli autori vuolsi citare Cotelle nel suo libro intitolato: *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics*. Tom. 1° pag. 421. Paris 2 edit. Giova rammentare infine la legge Francese del 7 luglio 1833. Essa come appare non meno dal tenore della Legge stessa che dalle discussioni che la precedettero, stabilì il principio, che allora soltanto la dichiarazione della pubblica utilità debba esser fatta per Legge quando si trattasse di lavori pubblici da eseguirsi coi fondi dello Stato, o che importassero alienazione di dominio pubblico. Ora ben si comprende che il Parlamento Francese nello stabilire si fatta Legge non creò un nuovo principio fondamentale. Esso poteva spiegare la Carta, non vi poteva per certo derogare. Vi ravvisò che l'articolo 9 della Costituzione Francese, non richiedeva che la dichiarazione di pubblica utilità, tranne in certi casi speciali, fosse fatta per Legge. L'articolo 29 del nostro Statuto è perfettamente conforme/ all'articolo 9° della Carta Francese del 1830 come all'articolo 12 della Costituzione della Repubblica Francese del 1848.

Stanno dunque a sostegno della mentovata opinione ol-

tre gli argomenti dedotti dalla ragione, il giudizio, ed il senno di quel Parlamento. Non debbesi tuttavia tacere, che in Inghilterra ogni dichiarazione di pubblica utilità è fatta per Legge: non si crederebbe però, e ciò pei vari motivi che facilmente si appalesano a chi ricorre alla Costituzione Inglese, ed ai costumi ed usi di quella nazione, che quell'esempio possa opportunamente invocarsi a sostegno dell'opinione contraria.

In conclusione pertanto un Piano d'ingrandimento d'una Città non è che una dichiarazione di pubblica utilità: il dichiarare la pubblica utilità, l'espropriazione che deriva non richiede l'opera della legislatura: parrebbe quindi che il Ministero possa promuovere l'approvazione Sovrana del Piano d'ingrandimento di una Città per semplice Decreto Reale senza necessità di apposita Legge. Cionondimeno/ se considerata la cosa sotto i soli rapporti sin qui accennati, non sembra che l'opinione dei ricorrenti potrebbe dar luogo a gravi obiezioni, la questione si fa assai più difficile ove si riferisca a questi due casi. 1° a che un piano di Città indicando certe espropriazioni o privazioni possibili di privata proprietà, o certe limitazioni alle proprietà, non se ne opera frattanto l'espropriazione, e così non se ne attribuisce immediatamente l'occorrente indennità. 2° A che s'impongano ai costruttori certe condizioni limitative del libero esercizio della proprietà senza un positivo compenso, tale l'obbligo di costruire in certe determinate località dei pubblici portici, il divieto d'innalzare le case oltre una determinata altezza e simili. Nel mentre la Commissione non ha tralasciato di farsi queste possibili obiezioni, non che le crederebbe tali tuttavia che non vi si potesse plausibilmente rispondere. Essa osservava pertanto quanto al primo caso: Il Piano regolatore non opera per se nessuna espropriazione, ma segna unicamente certi ostacoli al libero esercizio della proprietà, il cui effetto s'incontrerebbe nel corso di costruzione, come per cagion d'esempio il fabbricare sopra quel/ suolo, che il Piano regolatore destinerebbe a via. Or bene, o non si dà esecuzione al Piano, cioè non si fabbrica, ed in tal caso il proprietario del terreno, non subisce, ne' limitazione, ne' espropriazione di sorta ovvero si dà esecuzione al Piano, si fanno perciò fabbriche e vie.

In quest'ultimo caso giova ancora distinguere: od il possessore del terreno costruisce egli stesso e per tal modo si sottopone volontariamente a quelle condizioni mercè cui egli pone la sua casa nel Perimetro d'una città, e fruisce dei compensi, e dei vantaggi che ne dipendono o si fa la strada in dipendenza di costruzioni eseguite da altri, ed in tal caso dovendo egli alienare il suo terreno, subisce i pesi, e riceve le indennità inerenti alle espropriazioni fatte per cagione di pubblica utilità. Resta il secondo caso: cioè le obbligazioni, le servitù, i divieti dipendenti dal Piano regolatore, e dalle relative condizioni, e per cui non avrebbe nessun speciale compenso: tale sarebbe come si è accennato di sopra l'obbligo per cagion d'esempio di costruire i Portici. Forse è costata la più grave obiezione cotesto onere, che non potrebbe imporsi/ ai cittadini tranne per Legge. Se non che anche a questo proposito non parrebbe del tutto immeritevole di riguardo la considerazione seguente. Instituirsi cioè tra il Municipio, rappresentato in ciò dal potere esecutivo da

cui emanerebbe il Piano regolatore ed il proprietario in rapporto contrattuale, di cui quest'ultimo quando si accinge a fabbricare accetta volontariamente le condizioni. Il Municipio difatti per effetto del Piano, e così dell'ampliamento del Perimetro della Città si assume molti oneri, a cui non potrebbe essere da nessuno giuridicamente costretto; egli è adunque in suo diritto di apporvi quelle condizioni, che egli creda opportune, ed ammissibili tanto in ordine di convenienza pei cittadini, quanto d'universale giustizia. Il Municipio poi non costringe il proprietario del terreno a costruire; quand'egli vi si accinge il fa volontariamente: l'obbligo pertanto di uniformarsi a certe condizioni, non essendogli direttamente, e necessariamente imperato, ma dipendente in sostanza da un proprio fatto, non sembrerebbe derivarne una di quelle limitazioni del libero esercizio di proprietà, cui solo può imporre una Legge/. Essendosi dal sottoscritto data lettura alla Commissione della presente relazione, ravvisandola essa conforme alle prese deliberazioni mandava la medesima rassegnarsi al Consiglio delegato in adempimento del suo mandato.

Torino il 21 di maggio 1850

Sottoscritto in originale G.B. Cassinis Cons.^{re}

Per copia conforme all'originale

Il Segretario della Città

Vigna

(ASCT, Serie 1K, Decreti Reali (1849-1863), n. 11, «Relazione fatta dal Consigliere Comunale Avvocato Cassinis alla Commissione creata dal Consiglio Delegato», 21 maggio 1850.)

«Relazione Promis letta alla Commissione in seduta del 21 Maggio 1850»

(Trascrizione a cura di Vilma Fasoli)

La Commissione incaricata dal Municipio di Torino di studiare il piano degli ingrandimenti di questa Capitale, volendo definire, per quanto sia possibile (e senza ledere in nulla altri interessi o privati o pubblici o municipali) ai ragionevoli desiderii di parecchi possessori di Terreni fabbricabili, ha introdotto negli ultimi piani sanciti d'Ingrandimento alquante modificazioni con altre nei regolamenti generali o parziali relativi a tale materia affinché i nuovi fabbricatori non abbiano a patire alcun aggravio eccezionale e locale, oltre quelli che sono inseparabili dalla somministrazione delle superficie pubbliche in un nuovo ingrandimento, dalle leggi dell'igiene, della comodità pubblica, della bellezza e ragionevolezza architettonica. Essa ha inoltre considerato che il novello ingrandimento, desiderato e già da lunga mano proposto, può essere partito in due distinte zone. La più esterna sarebbe al dilà dei Viali di circonvallazione che ora recingono la Città e nella porzione più meridionale/dell'antica piazza d'armi. Questi terreni, e per aver minor valore, e per essere la fabbricazione meno urgente, e per non constare dello essersi fatta per essi alcuna domanda di fabbricazione, costituiscono una porzione d'importanza e premura secondarie; inoltre, gli edifici che in essa si volessero innalzare vengono a formare per necessità una serie di sporgenze eccentriche e prolungate, le quali potrebbero poscia d'impedire l'esecuzione di altri progetti di somma importanza, o necessitare certe demolizioni inducenti a spese enormi di espropriazione e riduzioni in pristino stato. Dalle quali cose risulta, che dovendo codesti piani d'Ingrandimento avere la Sanzione Governativa, l'autorità (in vista delle anzidette ragioni) ne sospenderebbe momentaneamente l'approvazione di esecuzione; ed allora quei piani d'ingrandimento, nei quali la porzione esteriore ai viali di circonvallazione fosse nel progetto intimamente collegata ed identificata colla porzione interiore dovrebbe di bel nuovo essere rimandata a studi ed or sanzioni ulteriori. Ponderate queste considerazioni gravissime la Commissione ha proposto che per ora venga limitata, e chiesta la permissione di fabbricare solamente per isterni compresi nelle seguenti/circoscrizioni, delle quali furono fatti compilare i disegni in tre distinti fogli, empiendo di tinta bigia gli isolati già esistenti, di tinta rossa quelli per i quali si permetterebbe la immediata fabbricazione, e lasciando in bianco (contornati di sole linee rosse) gli isolati per i quali prudenza vuole che vengano rimandate le Fabbricazioni ad epoca in cui vi siano maggior certezza e maggiori lumi.

Foglio I. Circoscrizione 1^a

Ingrandimento fuori Porta Nuova

Prendendo per base il viale del Re e la sua prosecuzione a ponente, e per asse ortogonale la prosecuzione della via di Porta Nuova, la porzione a destra comprende n.° 19

Isolati fabbricabili essendone per ora esclusi altri 14 che sono i più remoti dalla Città. Gli andamenti delle strade da Nord a Sud sono determinati dalle vie attuali e dal riconosciuto bisogno di non eccedere nella superficie dei rispettivi isolati, affinché sia meglio alimentata la circolazione ed i possessori abbiano la tanta desiderata maggior linea frontale sulle pubbliche strade. Gli Andamenti da Est ad Ovest sono prefissi essi pure da linee esistenti e da linee e punti prestabiliti nel grande edificio dello scalo della strada ferrata. I due isolati che prolungano il mezzo ottagono della piazza Carlo Felice, furono allontanati dalle Case Rorà e Manati/ lasciandovi due considerabili piazzette a beneficio di quelle due case, ed affinché gli assi delle vie che le avrebbero lambite a destra ed a sinistra non avessero poi a ritorcersi due volte ad angolo prima di sboccare sulla piazza. Il divissimo desiderio che hanno i nostri concittadini della comodità dei portici, ed il grande interesse relativo che ne traggono i possessori di Case (interesse che abbondantemente compensa la perdita apparente di una bottega e di un ammezzato) hanno consigliato la Commissione a ritenere i portici non solo tutti attorno alle piazze Carlo Felice e dello Scalo (per le quali essa non crede che possa sorgere dubbio) ma altresì lungo la prosecuzione a destra del viale del Re, e lungo la fronte degli ingrandimenti prospicienti ad Ovest la nuova piazza d'armi. Le fronti dei rispettivi isolati in a, b, c, d, e, f, g, e quelle corrispondenti in a', b', c', d', e', f', g' saranno in dimensioni e disegni uniformi, e forniti dal Municipio al modo stesso che fù anticamente praticato in tutte le vie e piazze porticate della Città, e modernamente nelle piazze Vittorio, Carlo Felice, ed Emanuel Filiberto.

L'ingrandimento tra il Pò, il viale del Re, la piazza dello Scalo, e la/strada reale di Nizza contiene, come fù detto 19 isolati intieri, il complemento dei quattro altri che costituiscono la piazzetta ottagonale presso S. Salvario, e la fabbricazione per circa 3/4 della loro area dei cinque isolati compresi tra le prolungazioni delle vie dell'Arco e della Chiesa. In questi non è compreso il piccolo isolato di pianta Trapezia, la cui destinazione, a norma del piano, sarebbe per una Chiesa. Ne sarebbero per ora esclusi gli isolati tra la via della Chiesa ed il Pò, e naturalmente quelli pure oltre il Viale di S. Salvario. Il Motivo pel quale nella serie longitudinale delle isole comprese tra le vie prolungate dell'Arco e della Chiesa non sarebbe ora assentita la fabbricazione che per 3/4 circa della loro larghezza da Levante a Ponente, si è che essendo stati ultimamente sciolti i patti per la edificazione dell'Ospedale militare Divisionario già in...to sugli spalti occidentali della Cittadella, non è improbabile che il Governo, valendosi delle opere già altra volta incominciate sul suo terreno tra la via della Chiesa ed il Pò, pensi a proseguire in questo luogo l'edificazione

dell'Ospedale. Questo poi dovendo essere (giusta i piani primitivi) fiancheggiato da spaziosi viali, indurrebbe per necessità una non leggera diminuzione nella larghezza degli isolati posti tra le vie/prolungate della Chiesa e dell'Arco. Per la qual cosa, sinché non abbia il Governo espressa a questo riguardo la sua intenzione, la Linea orientale di confine di quei cinque isolati non è determinabile.

I quattro Isolati cingenti la Piazzetta ottagonale, e già in gran parte costruiti in vigore d'antica permissione Sovrana, furono in questo nuovo piano conservati al più possibile a norma della primitiva pianta. A questo uopo fu restituita nell'antica sua giacitura la prima metà della via che interseca l'ottagono da Levante a Ponente e la sua prosecuzione verso il Po fu ravvicinato alla Città nella maniera e forma volute dalla conservata obliquità primitiva la quale si poteva bensì traslocare alquanto, ma senza nessun vantaggio, e senza poterla toglier mai. Questa mutazione lascia nel loro stato anteriore alcuni lotti ed alcune case o cominciate o compiute, che senza ciò sarebbero state disturbate. Ciò non ostante, il prospetto settentrionale di questi isolati sarà sul rettilineo approvato di già, com'è disegnato in pianta. La Via dell'Arco essendo quella che ha la migliore e più diretta comunicazione riguardo alla Città ed al Borgo Nuovo, ne segue che anche la sua prolungazione/oltre il Viale del Re, costituirà la via più importante di quella ulteriore porzione d'ingrandimento. Per questo motivo essa avrà larghezza di 18 metri, una piazza al terzo isolato, e sarà tutta in portici si la strada che la piazza, oltre i rispettivi terrazzi o cavalcavia. I Disegni delle rispettive fabbriche potranno essere liberamente proposti dai rispettivi possessori, esclusa perciò la porzione porticata, per la quale verranno dal Municipio forniti si quanto all'aspetto, che quanto alle dimensioni.

Foglio 2°. Circostrizione 2°
Ingrandimento fuori Porta Susa

Dopo lunghe discussioni, la Commissione ha determinato che l'ingrandimento fuori Porta Susa, nella porzione per ora limitata, non si scosti da quello del piano già proposto in data 22 di dicembre 1847 la sua limitazione ha mezzo giorno e verso la Cittadella rimane quale fu stabilita di già con Regia Patente (6 Giugno 1847) a norma della definita linea di Servitù militare. La fronte occidentale è circoscritta dalla prolungazione a Nord del Viale di S. Solutore. Gli Isolati nuovi costituenti la prosecuzione della via di Dora grossa, la piazza minore e la maggiore prolungate sul suo asse saranno porticati e muniti di Terrazzi. Le fronti di questi isolati verso la detta prosecuzione, nonché le loro due brevi fronti a ponente saranno uniformemente fabbricate e giusta disegni forniti dal Municipio. Gli isolati intieri fabbricabili, giusta questo piano, sono in numero di 21, 8 dei quali sull'asse della via di Doragrossa. Gli isolati da compiersi secondo il proposto andamento delle strade sono 5: e finalmente quelli dei quali è per ora permessa la costruzione solamente lungo la faccia meridionale e con brevi risvolti a levante e ponente, sono 4 ed i più settentrionali di tutti. La presente Strada reale di Francia non patisce mutazione alcuna. Le nuove fabbriche avvegnaché irregolari, del

Borgo S. Donato, furono conservate al più possibile, cosicché le lievi, ma necessarie mutazioni introdotte si riferiscono generalmente piuttosto al futuro che al presente. Tuttavia le ulteriori fabbricazioni dovranno essere subordinate al nuovo piano segnato in contorno rosso ed alle sue necessarie direzioni e conseguenze; ma le permissioni per edificarvi ulteriormente saranno per ora negate, sino a più sicura cognizione del futuro, per tutti gli isolati esteriori all'attuale Borgo S. Donato.

Foglio 3°. Circostrizione 3°
Regione Vanchiglia

La Circostrizione delle fabbriche di questa regione è data da certe linee naturali, da altre artificiali od esistenti o proposte da lungo tempo. Il Po forma in certo modo la base di questo triangolo, avente per lato superiore lo Stradale di S. Massimo, per lato inferiore lo stradale progettato parallelamente al proposto rettilineo della Dora dipartentesi dall'alveo attuale poco sotto del ponte del Campo Santo. Per agevolare i traffichi di questa regione, abbreviare l'arrivo in città dei veicoli provenienti dalla strada militare di Casale ed esonerare il ponte in pietra sul Po dal grande affollamento che ora ha luogo, sarebbe utilissima la costruzione di un nuovo ponte su questo fiume, la sua più utile e regolare porzione sarebbe quella perpendicolare al recinto occidentale del R. o Ricovero di Mendicità, collocandone l'asse in prosecuzione di quello della sua chiesa. Questa porzione determina il lato settentrionale dell'ultimo isolato di Vanchiglia sul Po, e stabilisce la misura e forma della porzione inferiore di tutto il Triangolo. La prosecuzione delle vie inferiori di S. Massimo, di Vanchiglia, dei Macelli era data da quanto esiste da più anni e dal piano sin ora seguito ed a norma del quale già ebbero luogo parecchie fabbricazioni. Le altre quattro vie susseguentemente superiori furono tenute parallele alle anzidette.

La inclinazione non ebbe luogo senon ché pei lati orientale ed occidentale dei due isolati superiori, onde predisporre (attraverso il Giardino del Re) alla prosecuzione probabile della via della Posta, ed eziandio a quella della via del Cannon d'Oro, avvegnaché assai più improbabile e remota per essere attraversata dalla nuova fabbrica della Stamperia Reale. La superiore piazza circolare vi fu praticata onde trovar modo di obliquare convenientemente la via longitudinale di mezzo. La piazzetta Triangolare a nord è dessa pure prodotta dalla difficoltà di certi assi stradali. Una piantazione, sulla foggia di quelle che si lodano negli *Square* inglesi, vi acconcierebbe un'anomalia; la quale per altro non è peggiore di quanto già vedesi da qualche anno laddove la via di Vanchiglia sbocca sullo stradale di S. Massimo. L'estensione di Vanchiglia abbraccia N.° 32 isolati, soli 4 o 5 dei quali sono ora od incominciati o già inoltrati considerabilmente e sono tutti nella porzione inferiore. Le strade arginate e caseggiate lungo i fiumi sono tra i più belli ornamenti delle città, e tanto più per la nostra che da quelle rive prospetta la bellissima collina. Epperò la Commissione seguendo l'universale esempio di tutte le Città edificate su fiumi ha creduto di dover proporre la prosecuzione del *Quai* a norma dell'andamento della sponda fluviale, e che parallelamente al suo parapetto, ed in di-

stanza eguale a quella sin d'ora tenuta, le quattro future isole prospicienti il Po cessassero dall'antico/ andamento in una sola retta assunsero quell'andamento poligonale e rientrante che il fiume stesso colà determina. A ciò fu consigliata la Commissione dalla universale usanza sovradetta, e dallo avere osservato, che per un noto effetto ottico la mentovata prosecuzione rettilinea non apparirebbe tale, ma si lentamente piegantesi all'insù. Ammessa la nuova posizione delle case parallelamente all'origine, i lati interni delle isole dovettero essere tracciati perpendicolarmente a questo. Ne nacque eziandio che l'isolato inferiore divenendo smisurato dovette essere regolarmente diviso in tre. La Chiesa, la sua piazza, la posizione, misura e forma di quasi tutte le isole non patirono mutazioni. La Commissione ha proposto eziandio che i quattro futuri isolati lungo il Po fossero porticati a Levante, ed affinché siano realmente utili, propose pur anche di collegarli con quelli della piazza Vittorio Emanuele, ricevendo come massima prestabilita, che i portici di questa debbano col tempo essere svolti anche a Levante, e proseguiti eziandio lungo la fronte orientale dell'isolato che vien dopo a quello della piazza anzidetta. La qual cosa richiama la necessità di applicare la stessa massima anche all'isolato simmetrico e corrispondente dal lato destro della piazza ed a monte al ponte. E finalmente la Commissione ha proposto che tutti i portici da essere innalzati/in qualsivoglia Regione del nuovo ingrandimento siano di uso pubblico perpetuo; facendo eccezione solamente pei portici edificati o da edificarsi lungo lo stradale di S. Massimo e nelle vie interne della regione di Vanchiglia che rimarrebbero di proprietà e diritto privato. Bene inteso che in questa eccezione non sono inclusi, i portici fronteggianti il Po.

Torino, 21 Maggio 1850

In originale sottoscritte Promis
Per copia conforme all'originale
Il Segretario supplente della Città
Nava

(ASCT, Serie IK, Decreti Reali (1849-1863), n. 11, «Relazione Promis letta alla Commissione in seduta del 21 Maggio 1850.»)

Piano d'ingrandimento generale della Città. «Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, letta al Consiglio comunale in seduta del 10 gennaio 1851 (n. 6, § 5)»

Premessa

Accanto alle relazioni presentate da G.B. Cassinis e C. Promis che costituiscono un apporto specifico alla definizione del piano del 1851, quella del sindaco G. Bellono rappresenta invece il quadro generale ed essenziale sia cronologico sia fenomenico degli eventi e delle decisioni che hanno preceduto l'ampliamento della città e condotto alla sua attuazione.

La sua veste di amministratore in stretto contatto con tecnici e politici, gli consente infatti il decifrare e l'enucleare tutti i complessi aspetti e i problemi connessi alla regolamentazione della costruzione della città.

Per il suo carattere prevalentemente descrittivo, la relazione è quindi una preziosa e basilare fonte di informazioni per lo studio del piano del 1851.

Signori, e Colleghi Onorevolissimi

Nel novero delle difficili pratiche municipali, le quali erano allo studio allorché io venni chiamato all'onorevole ufficio del sindacato di Torino, quella era difficilissima e rilevantissima, la quale ha per oggetto l'allargamento della linea perimetrale dell'abitato, ossia l'ingrandimento della nostra città. Lo zelo e la sapiente solerzia del mio egregio antecessore, sulle orme del quale io mi pregio di camminare ogni qualvolta io trovo una via segnata da lui, avevano felicemente recato a buon punto questo gravissimo negozio, senza che tuttavia fosse per anco pervenuto al suo termine. Mercè la sollecita e benevola cooperazione della Civica Commissione, ed in ispecie dei due nostri colleghi professore Promis ed avvocato collegiato Cassinis, stati nominati relatori, quegli per la parte artistica, estetica ed igienica, questi per la parte economico-legale, e pel complesso delle condizioni e degli oneri che siano da imporsi ai costruttori, la pratica intiera sottoposta a nuovo esame del Consiglio delegato, noi credemmo che fosse, per tutto ciò che spetta alla ingerenza municipale, affatto compiuta; e solo attendevamo dalla sollecitudine del Governo la sua definitiva soluzione, quando insorsero alcune nuove difficoltà¹.

A questo punto ho creduto essere mio dovere di riferire al Consiglio comunale il corso e lo stato della pratica, siccome ebbi l'onore di annunciarvi nella prima seduta della presente tornata. La quale cosa farò il più brevemente che per me si possa, tralasciando tutti gl'incidenti i quali, mentre non avrebbero per se medesimi un vero interesse, non sono necessari alla compiuta esposizione dei fatti. La città di Torino, che vedemmo dagli uni accusata di soverchia lentezza e di fredda indifferenza nel seguire la via de' progressi che il secolo dischiude; la cit-

tà di Torino, che altri tacciarono di esagerata ambizione, quasi che volesse per principio di politica centralizzazione in se medesima assorbire le forze e la vita delle minori sorelle; questa città, a cui il concorso simultaneo di queste due contrarie accuse porge compiuta giustificazione, deve ripetere non altronde che dal senno naturale e, dirò, quasi istintivo della sua popolazione, il beneficio del suo progressivo incremento. Appena cessata la straniera invasione, risorta al grado di città capitale, risalutò giuliva fra le antiche sue mura i suoi principi, e presaga di più fausti destini, distrusse ed appianò i baluardi che la cingevano da più lati in una cerchia che le soffocava la vita. Un intimo presentimento le diceva che sovra quel suolo innalzerebbe nuovi edifizii, e che, allargati gli angusti confini de' nostri padri, sorgerebbe d'ogni intorno una nuova popolazione più numerosa, più ricca, più industriale, dalla cui opera ritrarrebbe l'antica Torino incremento di decoro, di floridezza, di potenza. Due furono i periodi in cui si svolse precipuamente l'opera dell'ingrandimento. Dal 1814 al 1820 trovò la popolazione torinese bastante spazio a rioccupare quella parte dell'abitato che la città, ridotta a dominazione straniera, aveva veduto disertarsi nei primi anni del secolo. Ma il decennio trascorso dal 1820 al 1830 venne tosto a segnare un primo stadio d'ingrandimento. La distanza che separava le case estreme della via di Po dalla sponda del fiume fu raggiunta in brevissimo tempo, e fu vista sorgere come per incantesimo, magnifica, vastissima e bella, la nuova piazza Vittorio Emanuele, coi ricchi portici che le fanno corona, e cogli attigui isolati interni, e col severo, monumentale edificio che le sorge a fronte dalla opposta sponda del Po. Non appena quelle nuove costruzioni erano compiute ed abitate, già presentivasi, prima ancora che si provasse, il rinascente bisogno di allargare sui due lati quel perimetro che la sponda del fiume chiudeva da levante. Ciò che nessuno avrebbe osato predire nel 1830, era, dieci anni dopo, un fatto non solo iniziato, ma presso che compiuto. L'altro tratto di terreno che giace tra porta Nuova e porta di Po, circoscritto dagli antichi ripari, dalla linea del fiume e dal viale del Re, vasto triangolo sparso dapprima di pochi casini, che ci apparivano quasi ville suburbane, presentò in brevissimo tempo agli occhi nostri maravigliati l'aspetto di una nuova città. Non vuolsi tuttavia tacere come questo secondo periodo di fabbricazione avesse poi, dopo il 1840, i suoi errori, indi la sua crisi, i suoi disinganni, e le sue perdite. L'ardore febbrile, ond'erano compresi molti speculatori illusi dai primi guadagni, trasse non pochi a spingere inconsideratamente le nuove costruzioni oltre ai limiti del bisogno, e sebbene la popolazione ed il suo benessere, lungi dal segnare un'epoca di regresso, andassero pure avanzando, tuttavia, per ciò soltanto che il movimento ascendente non corrispondeva in essa alla celerità con

cui sorgevano novelle abitazioni, ne avvenne una temporanea crisi a pregiudizio di coloro i quali, soverchiamente fidenti, avevano convertito capitali immensi in una produzione la quale, anziché soddisfare ad un bisogno presente e riconosciuto, era destinata piuttosto a servire a bisogni futuri. Possa la triste esperienza essere ammaestramento pel tempo avvenire, perocché egli è sempre con pubbliche iature che si verificano le perdite private di una frazione di ricchezza sociale; ed è ognora dolorosa e sconsigliata lezione la constatata sterilità di un qualsiasi capitale creato, i cui proventi non corrispondono alle giuste speranze ed al valore dell'opera di chi la promosse. Cessava quella crisi, e con rinascente fervore ripigliavansi i lavori d'ingrandimento. I prezzi altissimi, a cui erano saliti i terreni fabbricabili al mezzodì della città, ed il concorso di alcune altre circostanze, avevano determinate alcune nuove costruzioni sulle linee del nord, le quali porgevano indizio che la intiera zona circoscritta dalla Dora e dal viale che stendesi da porta d'Italia a porta di Po potesse venire edificata in modo da formarne un nuovo borgo. Benché alcune considerazioni, specialmente di igiene, rendessero esitante il voto del municipio, pure la città, il Consiglio degli edili ed il Governo crederono da quel punto fosse cosa prudente e doverosa il dare opera ad appositi studi, onde stabilire le linee interne e perimetrali, gli scompartimenti, i quadri ed i limiti di nuovi quartieri, destinati ad essere quindi innanzi aggregati alla città, come parte dell'abitato.

Il primo piano d'ingrandimento che si compilasse fu quello che il Consiglio degli edili redigeva e firmava in data 12 gennaio 1846 per le costruzioni del borgo di Vanchiglia, e che S.M. approvava come lettere patenti 21 settembre stesso anno. La massa de' costruttori venne in quella pratica rappresentata da una società, la quale propose e discusse col Governo le condizioni sotto le quali veniva a permettersi la fabbricazione. Queste condizioni si riferivano ed alla tutela della pubblica salubrità ed ai rapporti d'interesse tra i costruttori del nuovo borgo ed il civico erario. Fu imposto così ai costruttori di coprire a loro spese il canale che conduce le acque immonde della città ai vicini prati, e di provvedere altro sito pel trasporto del cimitero israelitico, ed ancora di provvedere a proprie spese l'area delle vie, della piazza e della chiesa contemplate nel piano. Nissuno poteva o potrà mai muovere lagnanza di questi oneri imposti ai costruttori, poichè furono essi previamente consentiti e riproducono il complesso delle condizioni senza le quali non sarebbesi, nel pubblico interesse, aderito ad ammettere l'ingrandimento della città da quella parte e l'aggregazione di essa all'antico abitato. Quindi, benché siano sorte in seguito alcune difficoltà, che riguardarono bensì l'esecuzione, ma non punto la legalità o l'intrinseca giustizia di quelle disposizioni, le quali altronde sono sancite con un provvedimento legislativo, bensì è a notarsi che quelle sovrane patenti, emanate sulle supplicazioni della privata società ivi accennata, non possono, nella parte almeno che riguarda oneri speciali, colpire altri costruttori estranei a quella società, la quale componevasi de' proprietari di una vasta area quadrata che comprende la parte centrale del futuro borgo, ed era ripartita nel piano in dodici isolati, oltre al sito della chie-

sa. Quel piano pertanto rimase ed è in ogni sua parte esecutorio; gli studi ulteriori vi arrecarono, anzi che vere modificazioni, un complemento di estensione e di perfezione ai due punti/ estremi di levante e di ponente. Quasi simultanee al piano regolatore di Vanchiglia emanavano le sovrane patenti del 7 agosto 1846, portanti approvazione del Piano regolatore delle fabbriche tra i viali del Re e di San Salvatore, compilato dal Consiglio degli edili in data 22 maggio stesso anno. A rendere compiuta ragione del corso che seguiva la pratica generale dell'ingrandimento vuolsi a questo punto tener conto di parecchie circostanze di fatto.

1° Questo piano del 1846 non si estendeva ad altro perimetro che al poligono quasi quadrato circoscritto a due lati dal viale del Re e da quello di S. Solutore, e a due altri lati dalla strada di Nizza e da un proposto viale parallelo al Po, stendentesi dal protendimento dell'asse della contrada del Belvedere sino all'estremità orientale del viale di S. Solutore e così al limite del piazzale del Valentino. Cotesto piano non contemplava veruna costruzione a ponente di porta Nuova, e ciò per due motivi, cioè perchè solo dall'accennato perimetro orientale pervenivano istanze per autorizzazioni di costruzioni, e perchè la piazza d'Armi, che si estendeva sino alla linea di protendimento dell'asse della contrada della Provvidenza, sarebbe stata di ostacolo al concetto di un piano, il quale avesse compreso una certa profonda estensione d'ingrandimento a ponente di porta Nuova.

2° Il piano stesso del 1846 fu concepito e compilato precipuamente in correlazione al progetto, allora adottato e già in parte intrapreso dal Governo, della costruzione di un grandioso e monumentale edificio destinato a spedale militare, il quale doveva innalzarsi alla estremità orientale del piano, ed era in considerazione esclusiva di questo edificio, 1° che in protendimento delle due vie parallele del Belvedere e della Chiesa, nella direzione del nord a mezzodì, si disegnavano due larghi viali, i quali, partendo dal viale del Re per raggiungere ad angolo retto quello di S. Solutore, percorreva le due fronti dell'edificio a levante ed a sera; 2° che la terza delle nuove contrade parallele nella direzione da ponente a levante, dovendo sboccare appunto nella parte centrale della facciata principale dell'edificio, veniva proposta e disegnata d'una maggiore ampiezza e fiancheggiata da portici.

3° Nella redazione di quel piano non fu in alcun modo avvertita la probabilità di nuove esigenze o di forzate alterazioni di località a cui potesse dar luogo o la direzione delle strade ferrate, o la situazione che venisse prescelta in quelle adiacenze per la costruzione dell'edificio dello scalo della via medesima.

4° Per ultimo vuolsi ritenere che giusta il concetto di questo piano avvenivano notabili alterazioni in un piano parziale stato proposto nel 1836 dal signor Beccaria, approvato con sovrana provvisione ed in parte eseguito, il quale comprende quattro grandi isolati nella parte di mezzodì-ponente di quel perimetro lungo la strada di Nizza ed il viale di S. Solutore. Questo piano regolatore di porta Nuova, il quale, siccome fu detto, non contempla verun edificio a destra di porta Nuova, è il solo il quali, siccome approvato da un sovrano provvedimento, ha tutta la efficacia di un piano legale ed esecutorio.

Ma appena pubblicate le regie patenti 7 agosto 1846, alcuni richiami di proprietari interessati, la migliorata condizione della località di porta Nuova, effetto di nuove disposizioni governative, ed il desiderio di regolare ad un tempo, con un piano generale, tutto l'ingrandimento perimetrale dell'abitato, e così di stabilire e coordinare quello di Vanchiglia, determinando la necessità di nuovi e più estesi studi. Quindi ebbe origine il piano generale approvato dal Consiglio degli edili in seduta del 21 gennaio 1847, che fu il primo il quale abbracciava intiera la cerchia esteriore dell'abitato. Eccone le varie parti.

Porta Nuova - Zona sinistra

A porta Nuova, e sul lato sinistro della piazza, e della via di Nizza, non introduceva, quanto al perimetro già compreso nel piano approvato colle patenti del 1846, nessuna notevole variazione, salvo che: 1° riduceva a contrada con portici e terrazzi il protendimento dal nord al sud della via dell'Arco, e ciò sulle istanze dei proprietari interessati, i quali si dicevano gravati dall'obbligo loro imposto, giusta il primitivo progetto, di dover abbandonare sulle fronti dei loro isolati l'ampiezza di un largo viale; 2° restringendo la cerchia della piazza di porta Nuova, recava al numero di sei la fila di cinque isolati che a norma/ del primo piano dovevano sorgere nella estensione del tratto da ponente a levante tra la piazza anzidetta e l'area dello spedale militare; 3° sopprimendo il secondo ed il terzo isolato che dovevano sorgere fra i protendimenti paralleli delle vie della Chiesa e dell'Arco, riducevano l'area ad una piazza, la quale corrispondeva alla parte centrale della facciata dello spedale militare. A queste lievi varianti, che introduceva entro i limiti del perimetro rinchiuso nel primo piano, altre se ne aggiungevano estendendo i limiti del perimetro stesso dal lato di mezzodi; perocché laddove il piano del 1846 contemplava oltre il viale di San Salvatore e sulla linea del medesimo una sola fila longitudinale d'isolati, i quali ancora scorgevansi piuttosto indicati che determinati, il nuovo piano s'inoltrava verso il mezzodi, per la profondità di due isolati, sin contro le vecchie case del quartiere Valtorta.

Porta Nuova - Zona destra

Ben più rilevanti furono le variazioni, o, per dir meglio le aggiunte introdotte nella zona che si protende a destra di chi esce da porta Nuova. Siccome fu detto, la vecchia piazza d'armi che sino ad allora veniva ad inoltrarsi sino quasi al limite della piazza di porta Nuova, non aveva permesso di concepire l'idea d'un ingrandimento in quella direzione. Ma esteso il Campo di Marte verso ponente, e pervenuta in libera disponibilità della città quella parte della piazza d'armi che è rinchiusa tra porta Nuova ed il protendimento del viale che dalla casa Cossato corre fra mezzo l'Arsenale e gli spalti orientali della Cittadella, e ristretta ad un tempo, giusta la linea del viale medesimo, la zona soggetta a servitù militare, aprivasi tosto altro prezioso campo alla costruzione di nuove ca-

se. Nel disegnarlo e scompartirlo gli autori del piano 21 agosto 1847 tennero siccome linee fisse: *al nord* il viale che fronteggia le nuove scuderie dell'arsenale e che protendesi dal viale di casa Cossato allo sbocco della via della Provvidenza; *a ponente* il protendimento del viale sud-detto di casa Cossato spinto verso il sud per un tratto corrispondente alla lunghezza di 12 isolati; *a levante* la piazza di porta Nuova e la strada di Stupinigi; *a mezzodi* un nuovo viale di circonvallazione. Nei limiti della prima zona settentrionale di questo perimetro, circoscritta nella direzione dall'*est* all'*ovest* dal protendimento del viale del Re, si disegnavano nove isolati, altri quattordici erano disegnati nella zona centrale tra il protendimento suddetto ed altro viale parallelo, che partendo dalle linee della piazza di porta Nuova lambiva l'edificio del gazometro, e veniva sboccando a ponente con una linea perpendicolare nel protendimento del viale di casa Cossato. Si designava finalmente un terzo perimetro, il quale protendendosi ulteriormente verso il mezzodi, presentava tre serie di quattro isolati caduna, che confinavano a levante colla strada di Stupinigi, al sud con un nuovo viale di circonvallazione, a ponente coll'estremo tratto di protendimento del viale di casa Cossato; erano in totale 35 gl'isolati proposti sulla destra di porta Nuova. Vuolsi qui ritenere, siccome emerse da quel piano, che il Consiglio degli edili nel disegnarlo assegnava alla costruzione della via ferrata un sito attinente all'edificio di San Salvario, posto tra questo e la casa della dogana ora demolita, che però, sulla proposizione dell'ispettore signor cavaliere Mauss, S.M. aveva deliberato che quell'edificio s'inoltrasse assai più verso l'abitato della città, e fosse stabilito in un sito ove si protendeva ben oltre al punto ove s'incontrano le perpendicolari dei due assi del protendimento di contrada Nuova e del viale del Re. Non è d'uopo di accennare quanto un tale sistema dovesse, ove fosse stato definitivamente sancito, pregiudicare e compromettere ogni concetto architettonico per la piazza di porta Nuova, tant'è ch'esso fu sempre virilmente oppugnato nell'interesse della città, la quale, se non raggiunse intieramente lo scopo de'suoi richiami, ottenne almeno che fossero in parte accolti.

Porta Susa

Ridotti a più miti esigenze i rigori delle servitù militari e sancito con sovrano provvedimento un nuovo regolamento proposto dal Consiglio generale del genio del 28 aprile 1830, che ne restringeva notabilmente la zona, divenne allora per la prima volta possibile il concepire un piano razionale d'ingrandimento a porta Susa. Eccone le linee perimetrali quali ne venivano segnate nel piano 21 gennaio 1847. Allo sbocco di Doragrossa e quindi e quindi / una nuova serie di quattro isolati, disposti in forma da presentare un piazzale quadrilungo e quindi allo sbocco una piazza assai larga che comprende e racchiude alla sua estremità di ponente il viale di San Solutore. Il fabbricato a sinistra non poteva ricevere maggiore profondità di un solo isolato senza violare la linea delle servitù che reclama la cittadella. Maggiore profondità hanno gl'isolati a mano destra, i quali sono susseguiti da altri

scompartimenti paralleli, framezzo a cui sono disegnati i protendimenti delle vicine vie del Carmine, di Santa Chiara, delle Figlie militari, e del baluardo di settentrione. Le linee perimetrali che restavano a fissarsi erano determinate dalle preesistenti indicazioni delle località. Cioè quella a ponente era segnata dall'ovvio protendimento del viale di San Solutore, protendimento che sarà spinto ulteriormente in linea retta sino alla sponda della Dora, dove sboccherà nella stessa direzione sul nuovo ponte che la città intende di erigere. Quella del nord era pur essa indicata dal prolungamento del viale di Santa Barbara, oltre il quale e fra esso e la Dora veniva pur già segnato per un più remoto ingrandimento una fila d'isolati, ed altra via parallela nella direzione da levante a ponente. Recinte le costruzioni di porta Susa, siccome fu detto, al lato di ponente dal viale di San Solutore, gli autori del piano ingegnandosi di dare una forma ordinata al nascente borgo di San Donato, il quale, non potendo estendersi sul lato sinistro della strada di Francia, limite della servitù militare, assumeva perciò la forma di un triangolo, avente i due lati circoscritti dalla sponda destra di detta strada e dalla sponda sinistra della strada di Collegno, il suo vertice, contro il viale di San Solutore, e la base all'altezza della casa dell'orto botanico e di quella detta il *Brucciadore*.

Porta Palazzo

Preoccupandosi delle costruzioni che venissero a sorgere fuori di porta d'Italia, e desumendone il concetto dal piano già ideato dal cavaliere Mosca, proponevansi due file d'isolati laterali alla strada in rialzo, che tende dalla piazzetta de' Molini al nuovo ponte, e nel tratto ulteriore del rettilineo altre quattro isole, una delle quali già sorge ed è quella dell'albergo dell'Aurora.

Borgo di Vanchiglia

Notabile ampliamento recava questo medesimo piano al borgo di Vanchiglia. Ridotta la forma ad un lungo triangolo, vi fu assegnata la base in una linea retta, la quale, partendo dal circolo del viale di Santa Barbara al punto ove questo s'incontra a sud-est col viale di San Maurizio all'altezza del ponte delle Benne, fu spinta sin alla sponda sinistra del Po. Su questa linea fu disegnato un viale, e dietro il viale, a notte di esso, un nuovo alveo rettilineo della Dora sino alla sua foce nel Po. Gli altri due lati del triangolo rimasero il viale attuale di San Maurizio e la sponda curvilinea del Po, senza che tuttavia fossero spinte sino a quel confine le costruzioni. L'ampliamento dell'area diede luogo a maggior numero d'isolati e di contrade in quel luogo, ma né la direzione di questi, né le primitive generali disposizioni del piano venivano a subire alterazioni o variazioni. Un nuovo concetto tuttavia si produceva per la prima volta in quel piano, ed era l'idea, non più dismessa in seguito, di un nuovo ponte a valle di quello esistente sul Po, per mezzo del quale dalla via di Casale e nella direzione di una linea perpen-

dicolare alla facciata della chiesa del Ricovero di mendicanti, si attraversa il fiume, e dopo un breve tratto che segue la stessa direzione di nord-ovest viene a raggiungere il proposto nuovo viale di circonvallazione al nord di Vanchiglia, quello cioè che, sboccato superiormente nel viale di Santa Barbara all'altezza del ponte delle Benne, si protrae verso ponente, tocca il punto centrale della piazza Emanuele Filiberto, e giunge in linea retta a sboccare perpendicolarmente nel già indicato viale di circonvallazione, il quale dalla polveriera a sud-ovest della cittadella, passando poco oltre la guglia di porta Susa, si protende in retta linea sino alla sponda della Dora in regione Valdocco. Questo piano del 22 gennaio 1847, ch'io venni esponendo, fu il primo il quale abbracciava in un solo e generale concetto l'ingrandimento di Torino per tutti i suoi lati perimetrali di mezzodi, di ponente e del nord. L'idea ond'esso informavasi non era il bisogno di provvedere ad un'emergenza attuale determinata da bisogni presenti, ma palesava una giusta fiducia nell'avvenire; era il risultamento di uno studio che la / generazione presente intraprendeva e compieva a beneficio della generazione ventura. È cosa possibile che io m'inganni, ma ho ferma convinzione che, se la città nostra riceverà, siccome confido, incremento di estensione, il suo ingrandimento non succederà con altre norme che quelle che vi segna il piano generale del 22 gennaio 1847, salvo che per avventura cessassero gl'impedimenti che sono d'ostacolo ad ogni protendimento dell'abitato nella direzione di sud-ovest, la qual cosa non è né sarebbe forse possibile sinché probabile alla difesa militare di Torino si mantenga la cittadella. Senonché ben altra cosa è il concetto generale, l'idea concreta d'un piano, altra i minuti particolari e gli accidenti, gli scompartimenti e le linee ch'esso racchiude. Abbandonata, nel corso dell'anno 1847, dal Governo l'idea d'edificare lo spedale militare tra i viali del Re e di San Salvatore, questa sola circostanza, la quale aveva avuta moltissima influenza nel tracciamento de' due primi piani a sinistra di porta Nuova, determinava l'utilità di una nuova revisione. Rendevanla altronde opportuna e le sopravvenute osservazioni di proprietari interessati e di altri privati cittadini, i quali alla loro volta avevano comunicate alcune loro vedute ed esibiti piani parziali e le nuove deliberazioni del Governo, e circa l'edificio dello scalo della via ferrata che consentiva a ritirare verso San Salvario, almeno oltre la linea del protendimento del viale del Re, sebbene contestasse di maggiormente muoverlo, e circa la direzione a darsi alle due vie de' Conciatori e della Provvidenza parallela a quella di porta Nuova, le quali, laddove nel piano del 1847 sbocavano e si sperdevano nel largo della piazza di porta Nuova, volevansi allora più opportunamente protendere in continuazione del rispettivo loro asse in linea retta sino a raggiungere l'altezza di San Salvario. Ciò fu causa che sulla fine del 1847 venisse di nuovo rinviato al Consiglio degli edili, il quale ne ripigliò l'esame, e ne tracciò lievi modificazioni non già veramente in emendamento del già fatto lavoro, quanto in correlazione ai nuovi temi che gli venivano proposti. Le modificazioni che emersero da quel nuovo studio sono le seguenti:

Porta Nuova a sinistra

L'area già destinata allo spedale militare fu invece distribuita in cinque isolati nella direzione dal nord al sud; soppressi quindi due viali paralleli che dovevano cingerla alle due fronti di levante e di ponente; soppressa la piazza che doveva portarsi innanzi alla facciata del corpo centrale di quell'edificio; soppressi i porticati già proposti lungo la via che da ponente doveva sboccare a levante nel centro di quella piazza; assegnata la massima parte dell'area di quella piazza ad una chiesa, la quale avrebbe a ponente una piazzetta. Conservato nel resto il primitivo tracciamento; modificate bensì le due linee laterali della piazza di porta Nuova in guisa che le due vie parallele de' Conciatori e della Provvidenza si protraessero sul loro asse e conservassero libera la loro direzione al sud, l'una sino all'altezza di San Salvario sulla via di Nizza, e l'altra più oltre sino all'imbocco della strada di Stupinigi. A porta Susa e nel borgo San Donato non si introducevano variazioni; solo notavasi in una delle isole centrali di questo l'area d'una chiesa. Nissuna mutazione del pari fu proposta nel borgo di Vanchiglia, salvo che vi si scorge non più indicata la costruzione di case ai due angoli verso levante e ponente, sinché la fabbricazione apparirebbe da quel lato limitata da una retta di protendimento della linea orientale dell'ultimo isolato di piazza Vittorio, e dal lato opposto di levante scorgebbersi determinata dal prolungamento della via della Posta. Comunicatosi questo piano al Consiglio generale di città, questo in seduta 31 dicembre 1847 ne ordinava la pubblicazione pel termine di giorni 30, onde ognuno potesse farlo oggetto delle osservazioni che avesse stimato di proporre, e nominava intanto apposita Commissione, la quale avesse a rinnovare lo studio, e a riferirne prima che venisse rassegnato alla sovrana approvazione. La civica Commissione esaminati i richiami e le molte osservazioni che erano sopravvenute, riferiva il suo definitivo progetto, a cui va annessa una figura indicativa delle poche modificazioni che credette dover ancora proporre ai tratti di porta Nuova e di Vanchiglia. Questo lavoro, minutamente discusso dal Consiglio Generale, veniva approvato in seduta del 20 marzo 1848 e rassegnato al Governo del Re colla intera pratica. Comunicatosi quindi dal Ministero al Consiglio / di Stato, veniva ivi pure adottato e già era compilato il progetto di apposito reale decreto d'approvazione, quando ogni cosa rimase in sospeso. Accennerò più sotto il tenore di quel decreto, che fu poi comunicato al municipio come testo di un progetto di legge; dirò intanto che nell'intervallo di quella sospensione il signor avvocato Piacenza ed altri parecchi proprietari di terreni fabbricabili a porta Nuova, ricorrendo al Ministero dei lavori pubblici, porgevano alcune censure sul merito del piano adottato dalla città, e chiedevano fosse ripigliato lo studio per mezzo di una Commissione composta di consiglieri del municipio e di alcuni fra i principali proprietari interessati, la quale avvisasse alle modificazioni che fossero credute ammissibili tanto in linea d'arte, quanto in ordine alle condizioni ed oneri da imporsi ai costruttori. Notavano che, ove si pervenisse per questa via all'adozione di un piano previamente discusso e concordato, potesse que-

sto sottoporsi all'approvazione sovrana, senza che fosse d'uopo di rassegnarlo al Parlamento. Il prefato signor ministro con suo dispaccio 4 luglio 1849, comunicando questo ricorso al sindaco di Torino, restituiva l'intera pratica alla città. Accennava nella lettera stessa che per suo avviso l'approvazione del piano, in relazione agli oneri ed ai vincoli da imporsi sulle proprietà, dovesse emanare una legge, salvo seguissero accordi cogli interessati. E comunicando il progetto di legge che intendeva proporre al Parlamento, chiedeva gli venissero indicate quelle modificazioni che si credessero opportune, sia in ordine alle condizioni che al concetto del piano il quale, siccome egli accennava dovesse riuscire tale da non pregiudicare le future possibili contingenze, e da non vincolare la libertà di azione alle generazioni future. Formulavansi per ultimo in quel dispaccio i tre seguenti quesiti:

1° Se e quali pratiche di trattative credesse il sindaco di poter concludere cogli interessati;

2° Se fosse il caso di presentare sin d'allora, previe le occorrenti modificazioni, alla sanzione del Parlamento il progetto di decreto reale già discusso nel Consiglio di Stato nel 1848, e che si univa a quel dispaccio;

3° Quale fosse l'opinione della città circa l'opportunità di proseguire, prima dell'approvazione del piano regolatore dell'ingrandimento, un sistema d'indagini appropriato allo scopo di ben chiarire le circostanze relative alle esigenze, che presenti o possa presumibilmente presentare in progresso di tempo la popolazione di Torino rispetto alla conformazione del piano d'ingrandimento, alla bellezza ed al comodo delle sue disposizioni.

Il Consiglio delegato, al quale veniva quel dispaccio comunicato dal sindaco, ravvisando quanto meno prematura qual si fosse trattativa coi proprietari, affidava l'esame e lo studio di questa pratica ad apposita commissione speciale, la quale distribuì fra i suoi membri lo studio della parte artistica e quello della parte legale ed economica, chiamando a riferire sulle prima il signor consigliere professore Promis, e sulla seconda il signor consigliere avvocato Cassinis, benemeriti nostri colleghi; l'egregio signor cavaliere ispettore Melano, chiamato dapprima a volersi associare ai lavori di codesta Commissione, dopo avervi cooperato per qualche tempo, cessò dal porgergli il suo concorso, distolto, siccome accennò, da urgenti cure governative. Aveva la prefata Commissione in gran parte esaurito il suo mandato, senza che tuttavia le fosse possibile di compierlo, nel difetto in cui si trovava di alcuni elementi essenziali e di parecchie nozioni di fatto, le quali, comunque influentissime, non sarebbonsi potute raccogliere altronde che dalle informazioni che il Governo solo era in grado di porgere. Era voce generalmente accreditata che si fossero istituiti studi per un piano di difesa militare della capitale del regno, quindi la probabilità di vedere per avventura o modificato o angustiato, almeno in alcuni punti, il concetto del piano regolatore. Asserivasi ulteriormente che il Governo, il quale da oltre due anni aveva dismessa l'area di costruire l'edificio di spedale militare a porta Nuova fra i due viali del Re e di San Salvatore, ed aveva intraprese altre grandiose opere di costruzione a porta Susa ed a ponente della cittadella per innalzare colà siffatto stabili-

mento fosse ora di nuovo esitante, e si mostrasse proclive ad attivare di nuovo il primitivo suo proposito; quella circostanza, che aveva avuto nei precedenti piani una influenza notevole, doveva necessariamente influire sul concetto del piano definitivo.

Altro essenziale elemento che importava conoscere/ era il piano definitivo che il Governo intendesse adottare per il grandioso edificio dello scalo della via ferrata a Portanuova, poiché anche colle due facciate laterali di questo edificio era opportuno di coordinare la direzione e lo sbocco delle contrade del nuovo ingrandimento di sinistra e di destra, ossia di ponente e di levante.

Mentre pertanto il sindaco con suo dispaccio del 18 febbraio 1850 s'indirizzava al signor ministro dei lavori pubblici onde avere appositi schiarimenti sulle accennate circostanze, proponeva, come mezzo di potere intanto provvedere alla maggiore urgenza che si verificava per il perimetro di porta Nuova, già regolato colle regie patenti del 1846, che fosse aggiunta per decreto reale ai membri già eletti nel seno del Consiglio municipale una Commissione governativa, la quale ricevesse facoltà di accordare in quel perimetro quei permessi di costruzione che fossero chiesti e accettati dagli interessati sotto le condizioni proposte nel progetto di decreto reale compilato nel 1848, modificate dalla condizione di tutte quelle agevolanze che la Commissione medesima credesse di poter consentire senza evidente lesione del pubblico e del municipale interesse. Mentre con questo mezzo, siccome accennava il sindaco, provvederebbersi intanto alle più incalzanti urgenze, sarebbe agevole poi di provvedere all'approvazione del piano compiuto e definitivo, ove il Ministero promovesse la emanazione d'una legge colla quale si dichiarasse che l'approvazione dei piani d'ingrandimento della città abbia ad essere nelle attribuzioni del potere esecutivo, sistema questo adottato in altri paesi costituzionali ed opportunissimo ad antivenire gl'inconvenienti, le collisioni, i contrasti ed il ritardo cui darebbe luogo una formale discussione nel seno di un Parlamento di tanti e così diversi interessi individuali e municipali sovente inconciliabili.

Nel sottoporre questa sua proposta alla saviezza del signor ministro, non ometteva il sindaco di rappresentargli come l'adozione di così fatto temperamento potesse conciliare colla legalità l'interesse dei privati, e quello in ispecie del municipio, il quale, possessore di notevole estensione di terreni fabbricabili a porta Nuova, ne avrebbe tostamente intrapresa la vendita, imponendo per contratto a' suoi compratori quegli oneri medesimi e quelle condizioni che si sarebbero imposte a tutti i costruttori. Riducevasi adunque la rappresentanza del sindaco a domandare al signor ministro:

1° Che gli si porgevano riscontri e sulle vedute del Governo in ordine ad un supposto piano di difesa militare, e sulle intenzioni in cui fosse lo stesso regio Governo di rioccupare l'area già altra volta destinata ad un grandioso spedale militare, e sulla estensione perimetrale, sulla precisa situazione e sulla configurazione dell'edificio definitivo dello scalo della via ferrata di Genova;

2° Che ad agevolare, almeno in parte, l'iniziamento delle nuove costruzioni si volesse intanto costituire una Commissione municipale e governativa con mandato di

provvedere sulle domande di quei costruttori i quali si offerissero fin d'ora disposti di edificare sotto le condizioni e colle norme e coi principii direttivi del piano regolatore generale.

Rispondeva il signor ministro in data del 18 aprile successivo, e dichiarava essersi sollecitamente occupato di avvisare alle determinazioni da prendersi per togliere, siccome diceva, la civica amministrazione dall'imbarazzo in cui si trovava; che però i riscontri avuti dal Ministero della guerra non erano abbastanza espliciti per poterne ricavare una norma qualsiasi nelle contingenze della città; sembrargli tuttavia che un qualche temperamento si potesse prendere in quanto concernesse le nuove fabbricazioni. Accennava di poi che nell'intento in cui era di formarsi un esatto criterio di questa pratica avesse commesso al signor ispettore Melano di compilarne apposita relazione, contenente un sunto delle risultanze dello stato attuale delle cose in rapporto al piano del 1846 e ai nuovi piani posteriori; onde, mentre richiedeva il sindaco di comunicare al prefato signor cavaliere ispettore le carte di cui questi abbisognasse, accennava che, dopo ciò, avrebbe poi dato direzioni ulteriori. Con successivo dispaccio del 3 luglio lo stesso signor ministro trasmetteva al sindaco una compendiosa relazione del predetto signor ispettore Melano, ed un piano in carta lucida, il quale consiste nella semplice riproduzione di quello già preparato dalla civica Commissione, ossia dal relatore consigliere Promis. Comunicava ad un tempo una nota del 20 giugno precedente, statagli trasmessa dal Ministero di guerra, in cui si dichiarava che il piano / proposto non incontrerebbe difficoltà nella sua esecuzione; essere però conveniente l'impedire ogni ulteriore inoltramento nel borgo di S. Donato. Soggiungeva poscia il ministro che allo stato delle cose, in tutte le parti in cui il nuovo progetto rimaneva conforme al piano del 1846, potesse a suo avviso il sindaco concedere senz'altro le permissioni di costruzione. In quanto poi emergessero variazioni ed aggiunte a quel piano, dovesse a suo avviso tentarsi, salva in massima la disposizione del nuovo progetto, di prendere accordo coi privati costruttori, in modo da evitare la necessità dell'intervento di una nuova legge; lasciando in questo caso all'arbitrio del sindaco di disporre per la formazione di un piano definitivo cogli opportuni perfezionamenti e dettagli più appropriati al comodo della popolazione; un quale piano fosse indi da trasmettersi, colle relative proposizioni, al Ministero, il quale, ravvisando che potesse venir approvato per semplice decreto reale, comunicherebbe pel suo parere al Consiglio di Stato. Ove poi per la specialità delle condizioni apposte fosse il caso dell'approvazione relativa di una legge, accennava il ministro che farebbersi debito di proporla. Dopo ciò comunicava ancora al prefato Ministero un ricorso di undici proprietari di terreni fabbricabili in Borgonuovo, i quali, supponendo che la città facesse ostacolo all'esecuzione del piano d'ingrandimento approvato colle regie patenti 17 settembre 1846, e che o nel proprio interesse od almeno di proprio moto volesse introdurre modificazioni, chiedevano fosse la città eccitata ed all'uopo costretta dal Governo a consentire l'esecuzione delle succitate regie patenti, e quindi dovesse segnare le linee delle nuove costruzioni

in quel piano proposte. Qui occorre appena osservare che il sistema da quei costruttori ricorrenti spiegato in questi loro richiami è affatto concorde a quanto sempre sosteneva la città.

Gli ostacoli all'esecuzione delle regie patenti del 1846 non provennero dal municipio; furono le lagnanze sperte dai privati costruttori contro le condizioni imposte da quel sovrano provvedimento che indussero il Governo ad eccitare la città a riprendere lo studio del piano, e l'esame delle condizioni imposte ai costruttori. Ora questi stessi ricorrenti, reclamando l'esecuzione delle patenti del 1846 che dapprima oppugnavano, denunciano che la città volesse ottenerle modificate con una legge, sostengono che non possa esserne il caso, e che altronde una legge non possa essere né necessaria, né opportuna per fissare le norme di una città. Qui ancora i ricorrenti si trovano d'accordo con questa, poiché il sindaco sostenne appunto costantemente, contro il parere del ministro, non essere necessaria l'emanazione di una nuova legge per rendere esecutorio un piano già approvato con provvedimento legislativo, le cui sole modificazioni sarebbero quelle che sono comandate o dalla forza delle cose, o dal desiderio di migliorare la condizione dei costruttori, dispensandoli da certe condizioni che si denunciano siccome soverchiamente onerose. Del resto però è costante, conformemente a quanto scriveva il sindaco sin dallo scorso febbraio al ministro, che, non potendo per suo avviso contrastarsi a qualunque costruttore il diritto di edificare in qualsiasi località, a norma del piano e delle condizioni sancite nel 1846 (ad eccezione di quei pochi siti, ove s'intravedesse la necessità di nuove restrizioni), il sindaco aveva dichiarato che non si negherebbe il permesso di costruzione a chi lo reclamasse in tale conformità; ed è pur costante che nessuna individuale domanda fu inoltrata, ad eccezione di una sola, a cui si aderì. Allo stato delle cose pertanto sembra la pratica a tal punto pervenuta da non dover presentare ulteriori difficoltà. I costruttori, dei quali buona parte reclamano ora dopo due anni l'esecuzione di quel progetto, le cui condizioni dapprima denunciavano ingiuste, e l'adozione di quel piano che facevano oggetto di severe censure, vengono spontaneamente a rimuovere quell'unico ostacolo che era insorto. Siccome poi le considerazioni che invocano, la legalità cioè e la esecutorietà dei provvedimenti del 1846, trovano la loro applicazione anche per rapporto a tutti quegli altri interessati i quali non vi fecero ancora atto spontaneo di adesione, e siccome per altra parte le considerazioni della civica Commissione, svolte nella relazione del consigliere avv. Cassinis, sgombrerebbero ogni dubbio che si fosse potuto elevare su questa questione, così v'ha luogo a sperare che il ministro dei lavori pubblici non sia per insistere ancora allo stato delle cose per la necessità di una legge la quale mancherebbe di oggetto. Perciò il referente, facendosi a concludere, propone:

1° Che il Consiglio approvi le due relazioni delle Commissioni col relativo piano del professore consigliere Promis, diviso in tre fogli, nel quale si ripropongono i piani dell'ingrandimento di Torino al borgo di Vanchiglia, a porta Susa ed a porta Nuova, già approvati colle patenti del 7 agosto e 12 settembre 1846 con quelle lievi

modificazioni che si riconobbero opportune e indispensabili al nuovo stato delle cose;

2° Che si autorizzi il sindaco a comunicare questo voto del Consiglio al ministro dei lavori pubblici, ed a dichiarargli anche, in coerenza al contenuto nel suo dispaccio 3 luglio 1850, che la città, in conformità dell'avviso del Ministero, ha creduto e crede tuttora legali ed esecutori i due provvedimenti sovrani 7 agosto e 12 settembre 1846 ed i piani ai medesimi relativi, e che non dissente perciò di rilasciare i permessi di costruzioni ai privati i quali vi si assoggettino; che però, in quanto riflette le modificazioni ora proposte dalla civica Commissione e di cui nelle summentovate due relazioni Cassinis e Promis, essa non crederebbe di doverle considerare esecutorie sinché il ministro le abbia, siccome sperasi sia per fare, presentate alla sanzione di S.M., onde siano approvate con reale decreto;

3° Che la città preghi il prefato ministro a volere, quanto prima siagli possibile, rimuovere l'ostacolo che ancora si oppone alla fissazione della fronte dei quattro successivi isolati a levante del prolungamento della via della Chiesa a Borgonuovo, indicando se il Governo abbia ripigliato l'idea di costruirvi in fronte il già progettato stabilimento dell'ospedale divisionario militare, senza quale indicazione non si può fissare la larghezza da assegnarsi alla contrada;

4° Che venga ancora lo stesso ministro pregato di voler indicare anche, in risposta alla lettera del sindaco 18 febbraio 1850, quale abbia ad essere nel concetto del Governo la conformazione, la forma, l'area e la estensione precisa dell'edificio definitivo dello scalo della via ferrata di Genova, circostanze le quali non possono non esercitare notevole influenza nei piani architettonici ulteriori, di cui dovrà occuparsi la città per la piazza di porta Nuova.

Confida il referente che, rinviandosi al Ministero dei lavori pubblici colle relative carte e colle proposte deliberazioni la presente pratica, essa possa ricevere la desiderata sua soluzione.

Sottoscritto: Bellono

¹ Le relazioni Cassinis e Promis sono inserite nella *Raccolta regii decreti* concernenti la città di Torino, presso la prima divisione degli uffici municipali.

N.B. Questa relazione non venne completata; però le pratiche continuarono e le tre parti del piano d'ingrandimento furono approvate con tre successivi reali decreti, de' quali l'uno in data 13 marzo 1851 per la parte verso porta Nuova, il secondo dell'11 agosto stesso anno per la parte verso porta Susa e Valdocco, ed il terzo del 27 novembre 1852 per la regione Vanchiglia.

(Bellono Giorgio, *Piano d'ingrandimento generale della Città. Relazione del sindaco, cavaliere Bellono, letta al Consiglio Comunale in seduta del 10 gennaio 1851 (n. 6, § 5)*, Eredi Botta, Torino 1861)

STORIA DELL'URBANISTICA

Publicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni

Storia dell'Urbanistica

- n.1 - Istituzioni e territorio in Terra di Bari
- n.2/3 - Palermo: Via Libertà 1848/1851
- n.4 - Bibliografia ragionata delle opere pubblicate fra il 1976 e il 1981
- n.5 - Marcello Piacentini (1881-1960): l'edilizia cittadina e l'urbanistica
- n.6 - L'acropoli e le mura di Alatri: archeologia e urbanistica nell'Ottocento
- n.7 - L'ornato cittadino a Vicenza

nelle serie Regionali

- LAZIO/I
L'illuminazione a Roma nell'Ottocento, di Carla Benocci
- LAZIO/II
Il Piano Generale per la Capitale Regina del Mondo (1864), a cura di Enrico Guidoni
- TOSCANA/I
Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1859): allargamenti stradali e nuovi quartieri, a cura di Giovanni Fanelli
- PIEMONTE/I
Il «Piano d'ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852), a cura di Vera Comoli

In preparazione

PIEMONTE/II
Ingegneri architetti geometri in Torino: repertorio cronologico biografico e dei progetti edilizi (1780-1859), a cura di Giovanni Maria Lupo

