

# L'INFRASTRUTTURA DELLA MODERNITÀ A TORINO: LA TRASFORMAZIONE DI CORSO VITTORIO EMANUELE II E IL CONFLITTO TRA MOBILITÀ MODERNA E VIALI ALBERATI (XIX-XX SECOLO)

## *The Infrastructure of Modernity in Turin: The Transformation of Corso Vittorio Emanuele II and the Conflict Between Modern Mobility and Tree-Lined Avenues (19th–20th Century)*

DOI: 10.17401/su.17.cc-gm14

***Carla Conti, Giacomo Martinis***
Politecnico di Torino, Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio
carla.94conti@gmail.com
gcm.martinis@gmail.com

**Parole chiave**
Torino ottocentesca, trasporto tranviario, viali alberati, impatto ambientale
*19th-20th Century Turin, Tram Transport, Tree-Lined Boulevards, Environmental Impact*

**Abstract**
Il contributo esamina la tensione tra modernizzazione infrastrutturale e tutela del patrimonio paesaggistico a Torino tra XIX e XX secolo, tensione innescata dalla rapida industrializzazione e dall'aumento demografico. La crescente domanda di mobilità favorisce lo sviluppo del trasporto pubblico, prima tramite gli omnibus e poi con i tram, provocando una profonda ridefinizione dello spazio urbano.
Un caso emblematico è rappresentato da corso Vittorio Emanuele II (già viale del Re), trasformato da asse monumentale di rappresentanza in una vera e propria arteria di traffico. La posa delle rotaie e la creazione dei marciapiedi, sebbene funzionali alla modernità, comportano la riduzione delle superfici permeabili e il danneggiamento del patrimonio arboreo, in particolare dei platani, evidenziando il conflitto tra esigenze funzionali ed estetiche.

Il *Capitolato per la sistemazione del suolo pubblico (1902-1906)* testimonia l'intento dell'amministrazione di uniformare le pavimentazioni (ciottolati, Mac-Adam, lastricati e marciapiedi) per supportare il nuovo sistema tranviario. La rigidità normativa, pur garantendo efficienza, limita la flessibilità dell'uso del suolo, imponendo un modello standardizzato.
L'analisi mostra come la modernizzazione urbana, se da un lato testimonia il dinamismo della città, dall'altro incoraggia una riflessione critica sull'uso dei viali alberati, anticipando la consapevolezza della necessità di tutelarne i tratti identitari e paesaggistici.

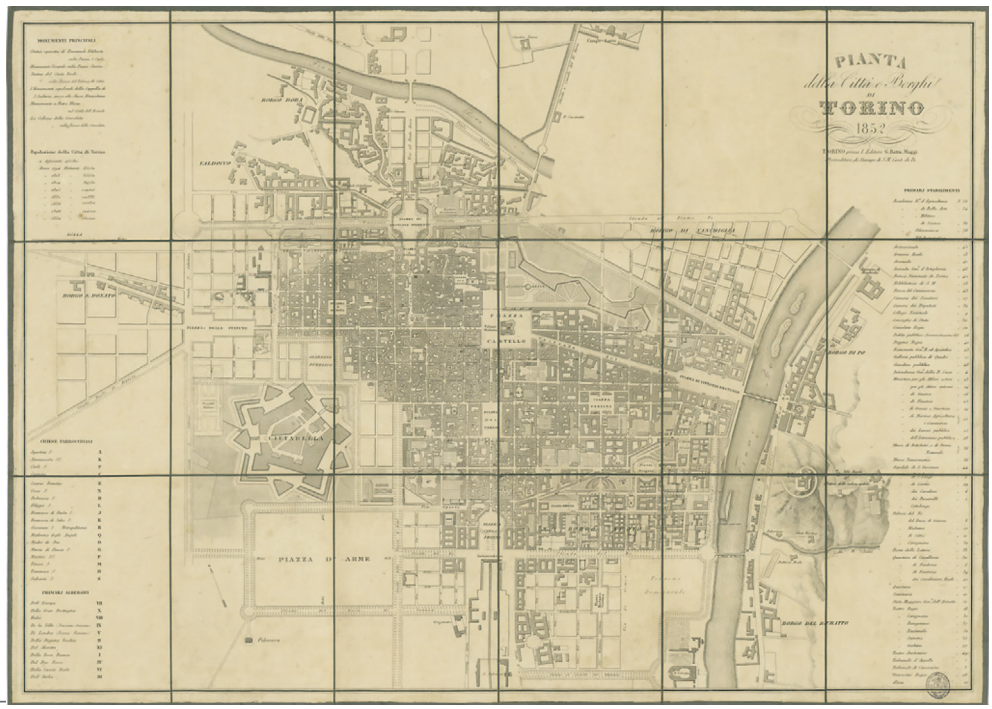
*The contribution examines the tension between infrastructural modernisation and the preservation of Turin's landscape heritage during the 19th and 20th centuries, a tension sparked by rapid industrialisation and population growth. The increasing demand for mobility fostered the development of public transport, initially through omnibuses and later trams, leading to a profound redefinition of urban space.*
*A particularly emblematic case is Corso Vittorio Emanuele II (formerly Viale del Re), transformed from a monumental avenue of representation into a major traffic artery. The installation of tram tracks and the creation of pavements, while functional for modernity, resulted in the reduction of permeable surfaces and damage to the tree population, particularly plane trees, highlighting the conflict between functional and aesthetic needs.*
*The* 1902–1906 Public Pavement Regulations *attest to the administration's intention to standardise pavements (cobbles, Macadam, flagstones, and sidewalks) to support the new tram system. While the strict regulatory framework ensured efficiency, it limited the flexibility of land use, imposing a standardised model.*
*The analysis demonstrates that urban modernisation, while reflecting the dynamism of the city, also stimulated critical reflection on the use of tree-lined avenues, anticipating awareness of the need to safeguard their distinctive and landscape-defining features.*

## Introduzione

Il XIX secolo costituisce per Torino una fase di rottura e rinnovamento. Da antica capitale di un regno di estensione media, la città si proietta con forza nell'era moderna, affrontando le conseguenze di una rapida industrializzazione e di un significativo aumento demografico che ne modificarono in modo strutturale l'assetto e le funzioni. L'originaria compattezza urbana, ancora legata all'eredità militare e barocca, si estese progressivamente oltre i confini storici, investendo le aree suburbane e ridefinendo la relazione tra centro e periferia[1]. [Fig. 1]
In questo clima di metamorfosi infrastrutturale e sociale, emerge con prepotenza la necessità di un'efficace gestione della mobilità. Le vie di comunicazione, non più sufficienti a sostenere il volume crescente di persone e merci, diventano il banco di prova per l'adozione di soluzioni tecniche e normative all'avanguardia. La pianificazione dello spazio pubblico si trasforma in un campo di tensione da un lato tra la tradizione consolidata e dall'altro le pressanti esigenze della modernità, soprattutto tenendo conto di quanto l'espansione urbana imponesse la razionalizzazione dei percorsi, la creazione di nuove arterie e l'integrazione di sistemi di trasporto capaci di connettere in modo capillare i quartieri in espansione. È in questo contesto che la città inizia a sviluppare un modello di circolazione che avrebbe presto trasformato la percezione e l'uso di elementi distintivi del suo paesaggio. I grandi assi di circonvallazione e i viali alberati si trovano così proiettati al centro del dibattito sulla nuova funzionalità urbana, mentre l'imminente adozione di sistemi di trasporto su linea, con le relative implicazioni tecniche di posa e manutenzione, avrebbe richiesto una disciplina rigorosa dell'uso del suolo.
In questo contesto di profonda revisione, il presente contributo considera la tensione e il conflitto tra le impellenti esigenze della mobilità moderna e la conservazione del patrimonio paesaggistico urbano, così come è venuto delineandosi a partire dalla seconda metà del XIX secolo.

---

1. Cfr. Ada Peyrot, *Torino nei secoli: vedute e piante, feste e cerimonie nell'incisione dal Cinquecento all'Ottocento. Bibliografia, iconografia, repertorio degli artisti. 1538-1825*, Tipografia Torinese, Torino 1965, vol. I.




1_

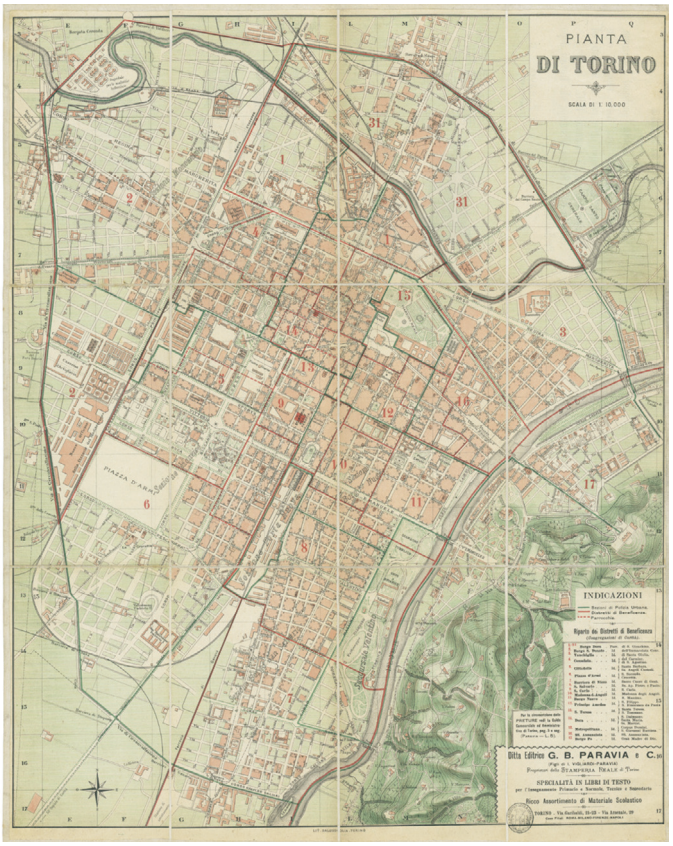
1_Pianta della Città e Borghi di Torino, (ASCT, Collezione Simeom, D 104. 1852).

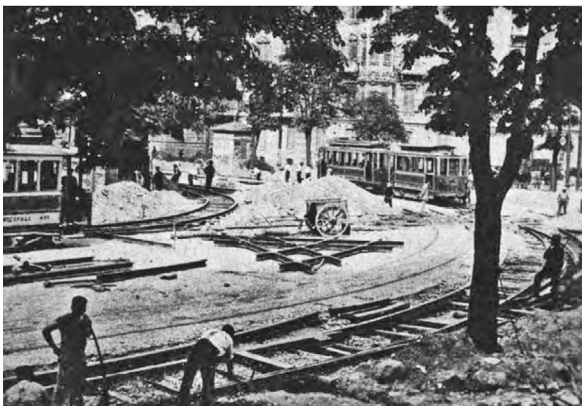
**L'affermarsi del sistema di trasporto pubblico nella Torino dell'Ottocento**

A metà secolo, il profondo processo di trasformazione coinvolge Torino e ne modifica radicalmente l'aspetto urbano. Emergono con forza nuove esigenze legate alla mobilità, con le prime due linee di omnibus (carrozze a trazione animale) attive nel 1845. È l'inizio di un sistema di trasporti pubblici che si svilupperà rapidamente nei decenni successivi, incidendo profondamente sulla struttura urbana. [Fig. 2]

Con l'aumento della domanda di trasporto, la città è costretta ad adeguare le proprie infrastrutture. Si avvia la posa di nuove pavimentazioni stradali, che accompagnano l'estensione della rete di trasporto pubblico [Figg. 3, 4]. Nascono anche nuovi problemi di ordine spaziale e sociale: la dislocazione delle fermate e delle stazioni atta a servire i nuovi mezzi di trasporto richiede una pianificazione attenta, mentre l'affermarsi del sistema di trasporti pubblici porta con sé la nascita di funzioni amministrative legate al servizio tranviario. Con la progressiva municipalizzazione del servizio, il processo che ne deriva favorisce la creazione di posti di lavoro pubblici e contribuisce al consolidamento delle classi amministrative emergenti. Al contempo, si accentua il conflitto tra interessi pubblici e privati, specie per quanto riguarda la dimensione dello spazio pubblico e in particolare il controllo delle aree di sosta più centrali.

Uno degli elementi più significativamente influenzati dai processi di





2 | 3 |4

2_Pianta di Torino, (ASCT, Collezione Simeom, D 126. 1896).

3_La sistemazione della rete tranviaria. Un ciclopico lavoro eseguito sul corso Peschiera. (ASCT, «Torino» VII (1927), n. 7, p. 143).

4_Lavori di sistemazione della rete tramviaria in corso Vinzaglio angolo via Cernaia (ASCT, Fototeca, 96. 1930 circa).

trasformazione urbana sono i viali alberati, che tramite la loro progressiva integrazione nel tessuto cittadino si trasformano da percorsi extraurbani in corridoi urbani destinati alla mobilità, al traffico veicolare e al trasporto pubblico. Questa rifunzionalizzazione, se da un lato consente di valorizzare il ruolo strategico di tali assi viari all'interno della rete infrastrutturale urbana, dall'altro comporta conseguenze rilevanti sul patrimonio arboreo. Gli alberi, infatti, si trovano a subire un impatto considerevole, soprattutto in seguito all'introduzione di estese pavimentazioni nelle aree circostanti, necessarie per la posa degli elementi tecnici e strutturali a supporto del sistema tranviario.

## Il viale del Re (corso Vittorio Emanuele II)

Un esempio emblematico di come la trasformazione urbanistica e sociale della città si attui in relazione allo sviluppo del sistema di trasporti pubblici è corso Vittorio Emanuele II (già viale del Re), che così si presenta all'inizio degli anni Trenta dell'Ottocento:



5_Stazione ferroviaria di Porta Nuova (Fotografia dello Stabilimento Brogi, Torino (ASCT, Collezione Simeom, D 2732. 1890 circa).

5_

> «[…] era la passeggiata prediletta nel pomeriggio della primavera e dell'estate, accalcandosi i pedestri nei due viali a loro destinati per osservare le carrozze che numerose assai portavano i fortunati loro possessori. A quel tempo non essendo ancora in uso le cittadine, non si vedevano che carrozze più eleganti, e se è vero che maggiore riesciva la distinzione tra chi stava in cocchio e chi invidiando rimaneva abbasso, conviene però confessare che lo spettacolo era più appagante assai»[2].

Originariamente concepito come asse monumentale a metà Ottocento, il corso si configura sin da subito come un elemento urbano di rappresentanza. Tuttavia, con l'espansione progressiva della città e la trasformazione dei suoi usi nello spazio pubblico, il viale assume progressivamente la funzione di principale arteria di traffico urbano, divenendo uno snodo fondamentale soprattutto in ragione della sua vicinanza strategica alla stazione ferroviaria di Porta Nuova [Fig. 5]. Nel corso della seconda metà del secolo, corso Vittorio Emanuele II si

2. Luigi Rocca, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*, Camilla e Bertolero, Torino 1876, pp. 43-44.




6_Fotografia dello Stabilimento Brogi, Lato d'arrivo della Stazione e Corso Vittorio Emanuele II (ASCT, Collezione Simeom, D 2732, foto 8158).

__6

trasforma in un vero e proprio 'corridoio urbano', attraversato dai nuovi mezzi di trasporto pubblico [Fig. 6]. Prima vi transitano gli omnibus a cavalli, poi i tram trainati da cavalli e infine, a partire dal 1868, i più moderni tram elettrici. Per consentire il passaggio di questi mezzi, vengono posate inizialmente rotaie in granito, successivamente sostituite da rotaie in ferro. Quest'ultimo intervento comporta un significativo appiattimento del fondo stradale e una progressiva riduzione delle superfici verdi che caratterizzavano l'assetto originario del viale. Parallelamente, l'introduzione dei marciapiedi segna un ulteriore passaggio nella configurazione dello spazio urbano: essi rispondono all'esigenza di garantire maggiore sicurezza ai pedoni, separandoli dal crescente flusso veicolare. Tuttavia, queste modifiche, seppur funzionali alla modernizzazione della mobilità cittadina, hanno effetti collaterali sul piano del patrimonio ambientale. L'aumento delle superfici 'dure', costituite da rotaie, pavimentazioni e marciapiedi, riduce infatti la capacità del suolo di assorbire l'acqua piovana, compromettendo il benessere del patrimonio arboreo, in particolare dei platani che fiancheggiano il corso.

In tal senso, corso Vittorio Emanuele II rappresenta un caso paradigmatico della transizione ottocentesca che coinvolge i viali alberati, i quali vengono progressivamente ridefiniti: da elementi di supporto alla città concepita dalle



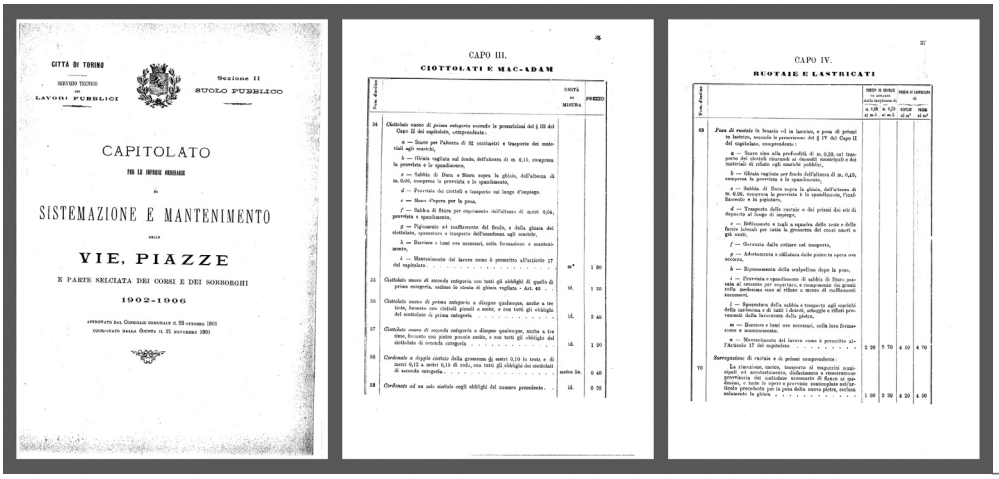
7_Corso Vittorio Emanuele II colla Stazione ferroviaria (ASCT, Collezione Simeom, D 2732. Fotografia dello Stabilimento Brogi).

classi dominanti come luogo di passeggio e rappresentanza, a elementi potenzialmente residuali rispetto alle nuove priorità legate alla circolazione e al traffico [Fig. 7]. Il progressivo adattamento del corso alla mobilità moderna, pur testimonianza del dinamismo urbano e tecnologico dell'epoca, rivela quindi anche le prime tensioni tra la dimensione estetico-paesaggistica e quella funzionale della moderna città industriale in fase di affermazione, e potenzialmente segnala l'avvio di un processo di consapevolezza volto alla conservazione dei tratti identitari e rappresentativi del viale storico.

## Il capitolato

Alcune indicazioni riguardanti la realizzazione delle pavimentazioni, in seguito ai cambiamenti d'uso introdotti nello spazio pubblico, sono contenute nel *Capitolato*[3] destinato alle imprese incaricate della sistemazione e manutenzione

3. Città di Torino, *Servizio tecnico dei lavori pubblici. Capitolato per le imprese ordinarie di sistemazione e mantenimento delle vie, piazze e parte selciata dei corsi e dei sobborghi 1902-1906. Sezione II Suolo pubblico*, Torino 1902.


CITTÀ DI TORINO

SERVIZIO TECNICO DEI LAVORI PUBBLICI

Sezione II

SUOLO PUBBLICO

CAPITOLATO

PER LE IMPRESE ASSUNTRICI

DELLA

SISTEMAZIONE E MANTENIMENTO

DELLE

VIE, PIAZZE

E PARTE SELCIATA DEI CORSI E DEI SOBBORGHI

1902-1906

APPROVATO DAL CONSIGLIO COMUNALE IL 23 OTTOBRE 1901

COORDINATO DALLA GIUNTA IL 21 NOVEMBRE 1901

CAPO III.

CIOTTOLATI E MAC-ADAM

CAPO IV.

RUOTAIE E LASTRICATI

8

8_Frontespizio del capitolato ed elenco dei prezzi delle lavorazioni per la posa di ciottolati, mac-adam, rotaie e lastricati in Città di Torino (da Città di Torino, Servizio tecnico dei lavori pubblici, 1901, cit., pp. 1, 35, 37).

di vie, piazze e aree lastricate nei corsi principali e nei sobborghi (1902-1906), emanato dalla Città di Torino, Servizio tecnico dei lavori pubblici, Sezione II - Suolo pubblico. Il documento, approvato dal Consiglio comunale il 23 ottobre 1901, coordinato dalla Giunta il 21 novembre 1901, è destinato alle imprese incaricate della realizzazione, sistemazione e manutenzione del suolo pubblico, e in tal senso rappresenta quindi il primo tentativo organico di disciplinare in modo rigoroso l'uso del suolo pubblico per la nuova era della mobilità.

Stabilendo con precisione i materiali, le stratigrafie e le modalità di posa per ogni tipologia di pavimentazione, il *Capitolato* ha di fatto tradotto le esigenze della funzionalità infrastrutturale in norma spaziale vincolante. La sua esistenza e la sua meticolosità testimoniano l'urgenza con cui l'amministrazione torinese cercò di imporre un modello uniforme di strada, sacrificando implicitamente l'elasticità e la natura permeabile del suolo, elementi cruciali per il mantenimento dell'equilibrio paesaggistico dei viali alberati.

Il *Capitolato* si articola in due capi: *Capo I - Condizioni generali e Capo II - Norme per le provviste e per la esecuzione dei lavori*. Al *Capitolato* è annesso un *Elenco prezzi,* che fornisce i costi delle singole lavorazioni [Fig. 8].

Il *Capo I*, suddiviso in 23 articoli, fornisce le condizioni generali relative a: oggetto dell'appalto, opere comprese nell'appalto, opere escluse o riservate, metodo d'asta, ammontare delle opere e pagamenti, disposizioni sull'ordine, quantità e qualità dei lavori, locali per l'impresa e ricevimento delle ordinazioni, operai e cavalli, attrezzi e carri, tempo per la esecuzione dei lavori, penali per le infrazioni, opere provvisionali da eseguire senza corrispettivo speciale.

Il *Capo II* è suddiviso in sezioni, ciascuna organizzata in 37 articoli:

> «Sezione I – Materiali [la quale indica la natura, le dimensioni e la provenienza dei materiali];

9_



9_Esempi di pavimentazione del fine '800 a titolo illustrativo delle prescrizioni del Capitolato: marciapiedi, lastricati, ciottoli, rotaie in acciaio (foto: Carla Conti).

Sezione II – Prescrizioni generali per l'esecuzione delle opere;
Sezione III – Ciottolati e Mac-Adam;
Sezione IV – Binari, ruotaie e lastricati;
Sezione V – Marciapiedi e opere di muratura»[4].

Nelle ultime tre sezioni sono disciplinate sia le nuove realizzazioni sia le riparazioni delle pavimentazioni esistenti [Fig. 9].
Secondo quanto indicato nella Sezione III, la pavimentazione può essere eseguita in ciottolato o in Mac-Adam, ciascuna con due differenti categorie di posa. Per l'esecuzione del ciottolato, entrambe le categorie possono impiegare ciottoli nuovi o di riforma: i ciottolati nuovi prevedono che l'impresario fornisca tutto il materiale necessario, mentre quelli di riforma consentono l'utilizzo di una parte di materiale già esistente. I ciottoli devono provenire dai torrenti Stura o Dora e devono essere di natura serpentina, escludendo quelli spugnosi, porosi o quelli irregolari nella forma. La sagoma dei ciottoli, sia nuovi sia di recupero, deve essere ellissoidale a tre assi con dimensioni comprese tra: 4-6 cm per l'asse minore, 6-8 cm per l'asse medio e 10-16 cm per l'asse maggiore. Per la realizzazione dei ciottolati di prima categoria, si procede innanzitutto allo scavo e alla preparazione del piano di posa, portandolo a 32 cm sotto il livello previsto per la via interessata dall'intervento. Successivamente, l'intera superficie viene compattata mediante l'uso della mazzeranga. Sul piano preparato si stende uno strato di ghiaia vagliata dello spessore di 15 cm, che viene accuratamente battuto più volte e inumidito.
La ghiaia deve essere priva di sabbia, mentre i ciottoli devono avere una dimensione media compresa tra 4 a 6 centimetri. Sullo strato di ghiaia, si

4. Ibidem, passim.

sovrappone uno strato di sabbia di almeno 6 cm, proveniente dalla Dora o dalla Stura, stesa uniformemente per ottenere una superficie regolare. La sabbia deve essere accuratamente purgata da impurità e vagliata, in modo da non contenere sassolini di diametro superiore a 1 cm. In questo modo si ottiene uno strato complessivo di ghiaia e sabbia di 21 cm di spessore, pronto per la posa dei ciottoli. La posa dei ciottolati di seconda categoria avviene disponendo il piano del fondo a 18 cm sotto il livello fissato per la via sistemata; sopra questo si distende uno strato di semplice sabbia di 6 cm di altezza, previa la battitura del piano. Disposto il letto di sabbia, si procede al piazzamento dei ciottoli, collocandoli con l'asse maggiore verticale e con la testa più grossa in alto. I ciottolati devono essere disposti bene uniti e serrati al fine di formare una superficie uniforme senza depressioni o risalti parziali. I ciottolati più grossi sono disposti presso le cunette e contro le ruote, e i più piccoli contro i marciapiedi. Compiuto il ciottolato, questo è ricoperto uniformemente con uno strato di sabbia di 2 cm del torrente Stura e battuto su tutta la sua estensione, successivamente innaffiato e nuovamente battuto. Infine, si procede con una seconda battitura con un altro strato di sabbia di 2 cm. All'occorrenza si può effettuare una terza battitura. Il risalto dei ciottoli deve risultare dopo le battiture a livello del marciapiede ed elevato di mezzo centimetro sopra il vivo delle rotaie dove queste esistono.

*Mac-Adam*

Per la formazione di *Mac-Adam* di prima categoria, il suolo viene preparato mediante l'incassamento di un fondo di ghiaia vagliata di 15 cm d'altezza, uno strato di pietrisco serpentino di 12 cm d'altezza, e uno strato di sabbia della Dora di 4 cm d'altezza, innaffiando il tutto a più riprese e comprimendolo con cilindri. Il pietrisco serpentino deve essere costituito da ciottoli di natura esclusivamente serpentinosa, con dimensioni tali che ogni pezzo possa passare attraverso un anello di 55 millimetri di diametro, mostrando la frattura su almeno tre facce. I ciottoli, devono quindi essere tali che, una volta frantumati, producano sempre almeno tre frammenti di pietrisco. Questa tipologia è chiamata pietrisco serpentino grosso. Si utilizza inoltre una seconda qualità di pietrisco, identica alla prima per composizione, che deve anch'essa presentare la frattura su almeno tre facce. La dimensione di questi ciottoli è tale da poter passare in un anello di 35 millimetri di diametro; questa tipologia è denominata pietrisco serpentino minuto. Il *Mac-Adam* di seconda categoria si esegue seguendo tutte le prescrizioni previste per quello di prima categoria, con l'unica differenza che il pietrisco non viene utilizzato.

*Rotaie*

La posa delle rotaie in binario è disposta sopra un fondo come quello per i ciottolati di prima categoria, ovvero un letto di ghiaia (15 cm) e uno strato di

sabbia (6 cm). Lo scavo è praticato in pieno per tutta la larghezza del binario, compreso lo spazio tra le rotaie, oltre a una striscia di 20 cm per parte lungo gli orli esterni. La profondità massima è di 50 cm, vale a dire quella occorrente per dare spazio al fondo di 21 cm e all'altezza della rotaia. Le stesse prescrizioni sono adottate per la posa di rotaie di ricambio. Lo strato di ghiaia da collocarsi nello scavo, per le parti ove è realizzato il ciottolato, cioè nello spazio tra le rotaie e di fianco alle stesse, deve avere un'altezza necessaria per lasciare superiormente il solo spazio per la sabbia e i ciottoli.
Le rotaie devono essere esattamente collocate sugli allineamenti retti o curvi che saranno ordinari, privi di ondulazioni e risalti. Le unioni devono riuscire normali a filo esterno della guida, gli spigoli in squadra, le teste ben unite senza interstizi, in modo però da posare esattamente sul loro letto di sabbia e avere un'inclinazione di 1,5 cm a 2 cm verso la cunetta. Posate le rotaie e dopo la disposizione del ciottolato definitivo, si procede con il finimento delle rotaie in opera, necessari, cosicché le superfici riescano in ogni senso continue e regolari.

*Lastricati*
Per formazione o riforma dei lastricati i prismi o parallelepipedi e le rotaie da collocarsi, sono perfettamente appianati e rifilati in tutti i loro lati a squadra, in modo da formare una spigolatura viva e continua. Eventuali pezzi speciali di forme particolari devono essere tagliati per adattarsi ai conci o ai chiusini in opera. Si utilizza esclusivamente pietra di prima qualità, come Sienite della Balma, Granito d'Alzo, Gneiss di Luserna, di S. Giorgio o di S. Basilio, e materiali simili. In ogni caso, le pietre, indipendentemente dalla provenienza, devono essere perfettamente sane, prive di vene, macchie, scaglie, spaccature o altri difetti.
I conci vengono posati su un fondo di ghiaia e sabbia, conforme alle prescrizioni per la posa delle rotaie, battuto e innaffiato. I conci vengono posati su un fondo di ghiaia e sabbia, conforme alle prescrizioni per la posa delle rotaie, opportunamente battuto e inumidito. I corsi devono essere regolari, con giunti della larghezza prescritta, anch'essi battuti.
Una volta terminata la posa, il lastricato viene coperto con sabbia setacciata della Stura, che viene fatta penetrare nei giunti più volte, fino al loro completo riempimento. Successivamente, si eseguono le operazioni di ritocco e finitura, così da ottenere una superficie regolare e uniforme, senza risalti né ondulazioni.
In conformità alle prescrizioni precedenti, vengono posate le rotaie per la formazione delle traverse lastricate, ossia dei marciapiedi che attraversano vie o piazze. Dove necessario, la fila centrale viene realizzata con un rialzo di circa un centimetro rispetto alle file adiacenti, raccordandola a lavoro ultimato in modo da ottenere una superficie lievemente convessa.

*Marciapiedi*
I marciapiedi, costituiti da lastre di copertura preferibilmente in Gneiss di

Luserna di prima qualità, devono essere posati su uno strato di muratura in mattoni (anche di recupero) dello spessore di 15 cm, poggiato su un letto di calcestruzzo. Al di sotto della muratura, è previsto uno strato inferiore di ghiaia vagliata dello spessore di 15 cm. Le lastre di finitura sono posizionate sulla fondazione su un letto di malta di calce di 4 cm, con pendenza verso l'asse della via di circa 2 cm per metro. L'andamento del filo esterno, la larghezza e lo spessore dei marciapiedi sono determinati in funzione della conformazione della via. Il piano superiore dei marciapiedi deve risultare continuo, privo di risalti, con pendenza uniforme e filo esterno regolare, senza ondulazioni. Le lastre dovranno essere collocate in modo che le unioni combacino perfettamente e i giunti risultino allineati. I lastroni saranno posati a ridosso del muro: ove questo sia rivestito in pietra, saranno interrati nel rivestimento stesso; in assenza di rivestimento, saranno interrati nel muro per 2 cm. I lastroni sono rifilati a squadra su tutti i lati e per l'intero spessore, con superficie a vista piana e regolare; la faccia inferiore deve garantire appoggio uniforme su tutta la superficie. Durante la posa del marciapiede, è necessario rilevare con precisione il perimetro del muro delle case adiacenti e la giacitura delle finestre dei sotterranei prospicienti il marciapiede, affinché le lastre corrispondenti siano realizzate in un unico pezzo, permettendo, se necessario, la pratica di fori o incastri per inferriate.
La lunghezza dei lastroni dei marciapiedi deve essere almeno di 150 cm, mentre lungo le case non può essere inferiore a 0,90 m. In corrispondenza delle porte carraie, tra le spallette degli stipiti, è posata una lastra di lunghezza non superiore a 3,50 m; in caso di larghezza pari a 4 m, la lastra deve essere realizzata in un unico pezzo. Tutti i marciapiedi devono essere eseguiti in un solo pezzo dal filo esterno al vivo della casa, purché la larghezza non superi i 2,25 m. Infine, tutte le lastre, al momento della posa, devono essere tagliate con precisione, in conformità agli oggetti e alle rientranze del muro contro cui vengono applicate[5].

## Conclusioni

L'esame congiunto del *Capitolato per le imprese ordinarie* (1902-1906) e delle modifiche infrastrutturali apportate al corso Vittorio Emanuele II rivela la natura dialettica della modernizzazione torinese a cavallo tra il XIX e il XX secolo. Se da un lato il rigore normativo del *Capitolato* consentì di dotare la città industriale di nuovi ed efficienti sistemi di trasporto, dall'altro, questo aumento delle superfici

5. *Ibidem*, passim.



10_

impermeabili, costituito da marciapiedi, pavimentazioni e rotaie, ha profondamente modificato il corso Vittorio Emanuele II, compromettendo l'assorbimento dell'acqua piovana e danneggiando soprattutto i platani che un tempo fiancheggiavano il viale. La progressiva eliminazione dei fossati centrali, operata per allargare il percorso dei veicoli e accogliere il crescente traffico di omnibus e automobili, ha reso evidente il conflitto tra esigenze funzionali e tutela del patrimonio arboreo. [Fig. 10]
Come osserva Cavicchioli[6], già verso la fine degli anni Sessanta si registra una sofferenza degli alberi per mancanza di umidità alle radici, testimoniando l'impatto duraturo della modernizzazione sulla fisionomia del corso.

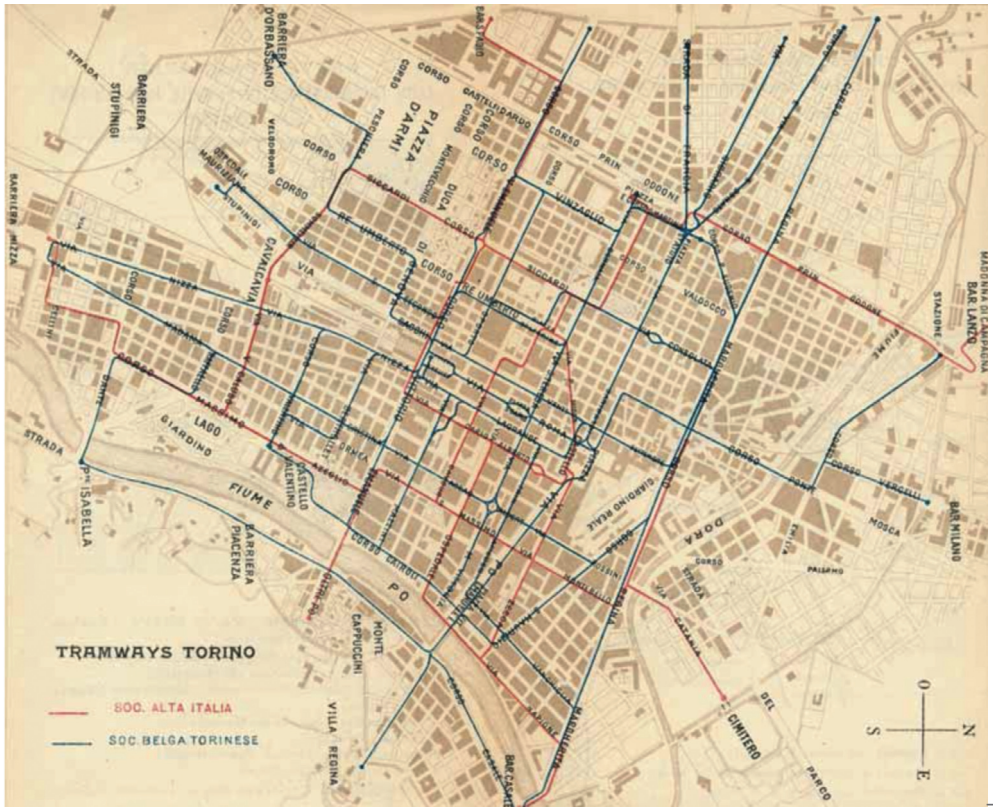
10_Vita torinese. Fotogrammi di scene di vita torinese: sradicamento degli alberi di Corso Duca degli Abruzzi (Museo Nazionale del Cinema: 9,5 mm, positivo, acetato, 77 m, 11' a 18 fps, bianco e nero, muto. 1937 ca). Fotogrammi di riferimento ai minuti 08:05, 09:45 e 10:15.

> «La crescente presenza di vetture, cittadine e omnibus modificò nel profondo la fisionomia di Torino: verso la fine degli anni Sessanta, sul corso del Re, si poteva ancora ammirare un doppio filare di platani, un tempo rigogliosissimi e che ora, soprattutto nel tratto verso il parco del Valentino, cominciavano «a soffrire per mancanza d'umido alle radici» poiché erano stati eliminati i due fossati centrali «per allargare il corso delle carrozze. Trainati dai cavalli, gli omnibus ingombravano sempre più le arterie cittadine»[7].

Questa trasformazione non riguarda solo la dimensione materiale dello spazio

6. Silvia Cavicchioli, *Vie e mezzi di trasporto da Carlo Alberto all'Unità*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico Regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, pp. 59-104.

7. Ibidem, p. 82.




11_Tramways Torino. Le reti tranviarie urbane alla vigilia della prima municipalizzazione (ASCT, Collezione Simeom, G 47, in Cesare Isaia, Torino Dintorni e Provincia, Streglio, Torino, 1905).

pubblico, ma influenza anche le pratiche sociali e la percezione estetica della città. La rimozione dei doppi filari e la riduzione delle banchine pedonali limitano lo spazio destinato alla passeggiata festiva, rituale centrale nella vita urbana ottocentesca, suscitando critiche e resistenze da parte di chi ne sottolinea l'importanza per decoro, ombra e fruizione pubblica.

In tal senso, il corso Vittorio Emanuele II rappresenta un caso paradigmatico della tensione tra innovazione infrastrutturale e conservazione identitaria: da simbolo di rappresentanza e luogo di socialità a spazio sottoposto alle priorità della mobilità moderna [Fig. 11]. Pur segnando la progressiva industrializzazione urbana, questo processo apre anche la strada a una consapevolezza critica circa la necessità di tutelare i tratti storici e paesaggistici dei viali alberati, anticipando riflessioni che informano gli interventi di conservazione del XX secolo.