

POLITECNICO DI TORINO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA 2
Corso di Laurea in Architettura
Tesi meritevoli di pubblicazione

Le cinte daziarie di Torino

di Alessandro Ravina

Relatore: Giovanni Maria Lupo

L'istituzione della cinta daziaria del 1853 era conseguenza dello Statuto di Carlo Alberto del 1848. Lo Statuto Albertino rimandava a leggi esecutive per molte sue disposizioni. La legge del 7 ottobre 1848 sulle amministrazioni comunali, equiparando Torino agli altri comuni, rendeva possibile alla città l'esazione diretta dei dazi di consumo.

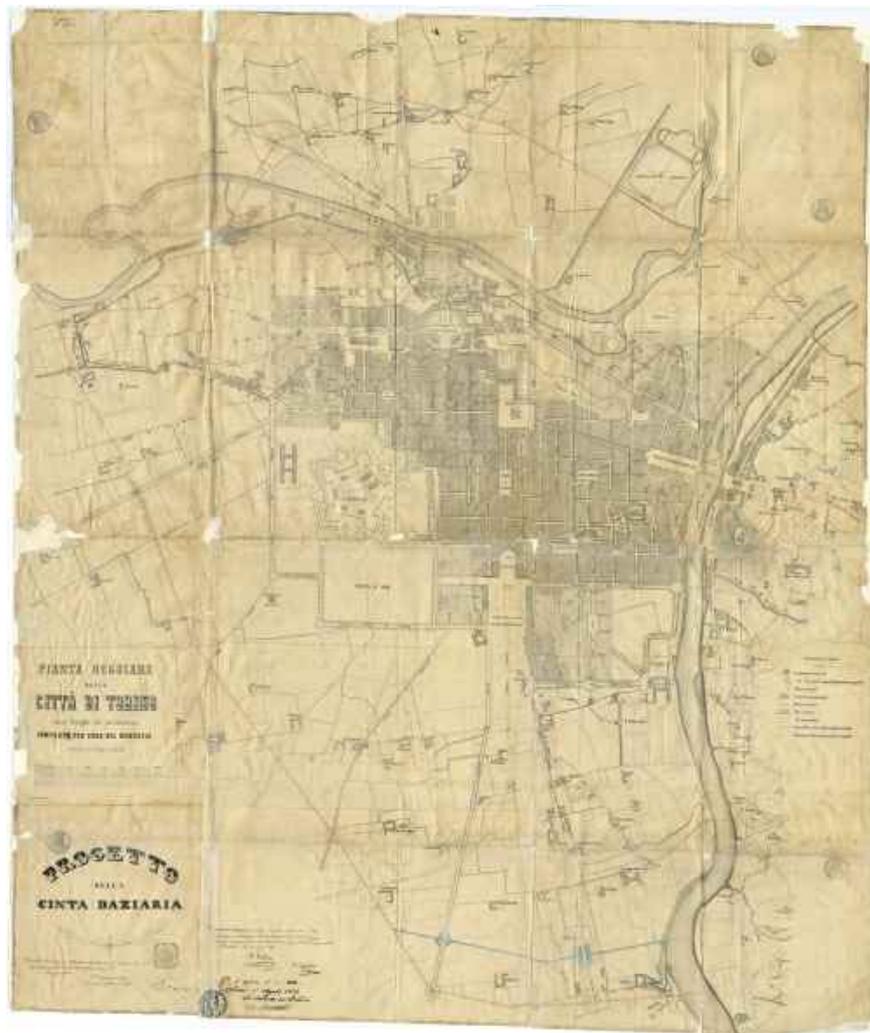


fig. 1: Edoardo PECCO (Ingegnere Capo del civico Ufficio D'Arte), *Pianta regolare della Città di Torino suoi Borghi ed adiacenze compilata per cura del Municipio sulla scala della mappa territoriale, Progetto della Cinta Daziaria*, Torino, 1° agosto 1853 (Archivio Storico della Città di Torino, *Decreti Reali*, 1849-1863, serie 1K, n. 11, f. 106)

La nuova linea daziaria doveva essere confacente all'ampliamento della capitale del Regno di Sardegna e, nel medesimo tempo, sufficientemente ampia da chiamare a sopportare il peso della tassazione una considerevole parte di popolazione allora esente poichè alloggiata in caseggiati suburbani.

L'orografia del territorio comunale e l'insediamento storico della città differenziavano il tracciato e lo sviluppo della cinta. La linea daziaria seguiva le strade ed era delimitata da corsi d'acqua e da muri di cinta.

Il tratto di muro lungo circa 12 Km riguardante la parte piana del territorio comunale, posta a lato della sponda sinistra del fiume Po, era decretata il 1° agosto 1853 (vedi fig. 1). Tale parte di cinta era costituita di un muro con fossato e strade di ronda interna e di circonvallazione esterna, non era priva di una certa connotazione militare, e la sua costruzione iniziava immediatamente per terminare entro il 1860.



fig. 2: Edoardo PECCO (Ingegnere Capo del civico Ufficio D'Arte), *Piano Generale dell'andamento della Cinta Daziaria di Torino sulla sponda destra del Po secondo il progetto del Sott.° in data 26 Aprile colla modificazione approvata dal Consiglio Delegato in sua seduta 3 agosto 1853*, Torino, 13 novembre 1853 (Archivio Storico della Città di Torino, *Decreti Reali*, 1849-1863, serie 1K, n. 11, f. 112)

Il tratto di muro lungo circa 4,5 Km riguardante la parte pedecollinare del territorio comunale, posta a lato della sponda destra del Po, era decretato il 13 novembre 1853 (vedi fig. 2). Viste le particolari condizioni orografiche della parte di territorio in oggetto, l'Amministrazione municipale decideva di realizzare un tipo di chiusura senza fossato, che seguiva i caratteri orografici del sito e si collegava con i muri di recinzione delle ville presenti. La costruzione di questo tratto di cinta, però, veniva avviata soltanto a partire dalla metà degli anni Ottanta dell'Ottocento, secondo alcune varianti introdotte a modificarne il tracciato e secondo criteri del tutto differenti: un parapetto con cancellata in ferro e strade di circonvallazione interna ed esterna.

Le barriere daziarie (accessi "obbligati" alla città e controllati da agenti), erano localizzate nei punti di intersezione fra la linea del dazio e le principali strade di accesso alla città. Le barriere daziarie erano costituite di uno spiazzo libero di forma diversa, dove erano sistemati gli edifici destinati alla riscossione del dazio.

All'esterno della cinta, segnatamente in prossimità delle barriere e lungo gli assi viari più importanti della città, sorgevano e si ampliavano borghi e borgate.

La cinta daziaria divideva il territorio comunale anche dal punto di vista della normativa: all'interno della cinta si applicavano strumenti di controllo a scala urbana ed edilizia – piani di ampliamento e regolatori, regolamenti d'ornato, edilizi, d'igiene – ; all'esterno della cinta, dapprima si verificava una assenza quasi totale di strumenti di controllo dell'attività edilizia, poi venivano gradualmente introdotte norme sull'edificabilità lungo gli assi viari di accesso alla città, insieme a norme sull'espropriazione per causa di pubblica utilità.

Il *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino* (1862) normava l'edificazione e la pianificazione nell'area urbana compresa in una poligonale interna alla cinta. Fra la poligonale e la cinta la città si ampliava per parti secondo il *Leitmotiv* di ampliamento della città di Torino: il principio dell'addizione integrata, con la continuità di adozione della maglia viaria ortogonale riferita ad alcuni assi viari rettori degli ampliamenti. Fuori cinta invece, gli aggregati urbani avevano carattere borghigiano, con una maglia viaria riferita alla rete delle infrastrutture foranee; tali nuclei urbani si formavano e crescevano in assenza di un quadro normativo.

Il *Piano regolatore per il prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino* (1887), si prefiggeva di disciplinare la situazione urbana ed edilizia fuori cinta. Il piano prevedeva numerosi prolungamenti stradali e l'estensione del regolamento del 1862 agli assi viari principali lungo ed esternamente alla cinta daziaria. Tale strumento normativo fissava rigidamente, in presenza della cinta, il fenomeno dell'ampliamento urbanistico per direttrici, sviluppando l'abitato lungo le principali strade foranee; allo stesso tempo, lasciava libero da ogni normativa il territorio rurale compreso tra le strade convergenti sulla città.

Il *Piano Regolatore Edilizio per la regione di San Paolo* (1898-1901) è l'unico dei piani regolatori progettati negli anni a cavallo fra Otto e Novecento e riguardanti vaste aree fuori cinta, a ottenere l'approvazione e a essere adottato. Il piano, relativo a una vasta area fuori cinta a ovest della città, giungeva in ritardo a frenare il crescente disordine di una situazione urbana ed edilizia già consolidata intorno alle vicine officine ferroviarie (localizzate entro cinta a partire dai primi anni Ottanta dell'Ottocento). Il piano era impostato su un modello stradale del passato (prolungamenti degli assi storici della città, parallelismi viari, ecc.), ma anche su un nuovo modello stradale a maglia viaria non più ortogonale (grandi isolati, strade radiali, piazze come nodi di traffico, circonvallazioni concentriche). Il piano proponeva ampi isolati, la cui vastità dipendeva dalla localizzazione industriale: nel caso in cui la destinazione d'uso industriale non avesse avuto buon esito, gli isolati, attraverso lottizzazioni interne ottenute introducendo vie di carattere rigorosamente privato, avrebbero accolto una destinazione d'uso residenziale. Nel piano per la regione di San Paolo le barriere daziarie erano saldamente ancorate al tracciato stradale esistente – che la loro presenza ulteriormente consolidava – in quanto accessi obbligati alla città, e svolgevano un ruolo di tipo morfogenetico rispetto alla forma urbana fuori cinta.

Il *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento della Città di Torino* (1906-1908), che riguardava tutta la città, veniva approvato con la legge speciale del 5 aprile 1908, n.141.

Il piano di fatto sanzionava il criterio dello sviluppo in atto e l'assemblaggio coordinato dei piani settoriali di ampliamento precedentemente definiti e che erano scaduti, o che stavano per scadere, o che non avevano avuto l'approvazione da parte dell'autorità superiore. Il piano, ancora una volta giunto in ritardo rispetto al processo di edificazione in atto, si raccordava ai precedenti schemi di pianificazione del 1887 e del 1901; in particolare, dal piano del 1887 mutuava lo schema di ampliamento fuori cinta per assi primari di accesso alla città, mentre dal piano del 1898-1901 mutuava lo schema di ampliamento fuori cinta per grandi aree. Fra i punti salienti del piano (sostanzialmente ripresi dalle indicazioni contenute nei piani predetti), vi si trovano: la presa d'atto dei borghi e delle borgate connessi alle barriere della cinta; il prolungamento, dov'era possibile, degli assi viari principali della città; una nuova viabilità, che teneva conto dell'impianto viario foraneo, ma fondamentalmente basata su nuove strade anulari con andamento planimetrico in sintonia rispetto al tracciato della cinta (per collegare i borghi e le borgate suburbani), e su nodi stellari; grandi isolati per inglobarvi i borghi e gli aggregati urbani foranei già esistenti (rispondendo all'esigenza di ridurre al massimo gli espropri), ma anche per contenervi possibili insediamenti industriali. Con la suddetta legge speciale la città otteneva anche l'allargamento della cinta daziaria, divenuto indispensabile per sostenere le ingenti spese delle opere pubbliche infrastrutturali. I limiti territoriali fissati dal piano coincidevano con una "linea di cintura", la quale sarebbe dovuta diventare nel 1909 la nuova cinta daziaria; ma l'allargamento della cinta veniva rinviato; non solo: l'impopolare provvedimento, ostacolato dai socialisti in Consiglio comunale, dagli industriali, dagli esercenti e dalle classi popolari del territorio foraneo, portava alle dimissioni del sindaco Secondo Frola e della sua Giunta. La "linea di cintura" – quale strada di circonvallazione di questa irrealizzata perimetrazione daziaria, ha comunque lasciato un segno forte sul territorio urbano: nel tempo si sono infatti realizzate (relativamente alla parte di territorio comunale posto a sinistra del Po) una serie di strade ad andamento anulare concentrico rispetto alla cinta del 1853.

L'allargamento della cinta avveniva nel 1912 (ancora con una legge speciale del 23 giugno 1912, n. 621), ma secondo un tracciato molto più ampio. Le ragioni di tale ulteriore allargamento stavano nella necessità di includervi – viste le gravi condizioni finanziarie del Comune – i nuovi nuclei urbani che nel frattempo erano sorti e si stavano ampliando fuori dazio oltre la "linea di cintura" del piano 1906-1908.



fig. 3: *Torino e Dintorni*, Torino, Tip. e Lit. Checchini, 1914, in Città di Torino, *Relazione circa l'allargamento della cinta daziaria di Torino*, Torino, Tip. e Lit. Checchini, 1914, allegato primo (Archivio Storico della Città di Torino, *Miscellanea, Lavori pubblici, Poste, Telegrafi, Telefoni*, n. 582)

Il tracciato della cinta del 1912 (vedi fig. 3) che in parte coincideva con i confini comunali, complessivamente misurava 34 Km circa. La nuova cinta veniva integralmente realizzata nel territorio comunale pianeggiante posto a sinistra del Po; tale tratto era realizzato parte in muratura (13,5 Km circa) e parte in cemento armato (5 Km circa). Nel territorio comunale collinare posto a destra del Po la nuova cinta veniva realizzata in forma provvisoria e solo laddove l'applicazione della nuova linea era possibile. In seguito all'avvenuto ampliamento, veniva dismessa la cinta ottocentesca. Il tracciato dell'infrastruttura daziaria del 1853 ha lasciato però un segno forte sul territorio urbano: sul sedime lasciato libero si realizzavano una serie di corsi concatenati ad andamento anulare. La cinta del 1912 imponeva un forte spostamento della demarcazione daziaria (in particolare verso ovest e verso sud); contestualmente, le prescrizioni del piano del 1906-1908 venivano estese fino al nuovo limite daziario.

La cinta del 1912 però, per la sua superiore approvazione, doveva chiudere necessariamente al suo interno un piano edilizio; conseguentemente, nel 1913 l'Amministrazione comunale incaricava il Civico Servizio tecnico dei Lavori pubblici di studiare un progetto di coordinamento e di integrazione del piano del 1906-1908 con il nuovo limite daziario: la cinta del 1912, con la relativa vastissima delimitazione territoriale del suolo edificabile, insieme al *Piano Regolatore e di Ampliamento della parte pianeggiante a sinistra del fiume Po e alla destra dello stesso sino alla nuova cinta daziaria della Città di Torino (1913-1920)*, al *Piano Edilizio Regolatore e di Ampliamento di parte della zona di territorio collinare della Città di Torino (1913-1918)*, e alle successive varianti e relative planimetrie, hanno fissato gli elementi su cui si è basata la costruzione della città fino al *Piano Regolatore Generale Comunale della Città di Torino* del 1959.

La cinta daziaria del 1912 veniva soppressa nel 1930, a seguito della legge sui dazi che trasformava tutto il territorio nazionale in un unico "comune chiuso". Anche la cinta del 1912 ha lasciato un segno forte sul territorio urbano: dopo la sua dismissione, sul sedime lasciato libero si realizzava una serie di corsi concatenati con andamento anulare e concentrico rispetto al tracciato della cinta daziaria del 1853.

Per ulteriori informazioni, e-mail:

Alessandro Ravina: alessandro.ravina@virgilio.it