

Convegno promosso da
Politecnico di Torino
Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio
Associazione Storia della Città

con il sostegno di
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Diretta streaming: il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

La disposizione di alberature lungo le strade pubbliche è sempre stata stimata valutando sia gli aspetti pratici e tecnici di impianto sia i linguaggi progettuali tesi a ottimizzare l'uso degli spazi verso risultati coerenti con i valori culturali dei luoghi, con la loro bellezza urbanistica, con il benessere percettivo. L'ombra, la protezione dei percorsi e dei suoli, i profumi, i significati simbolici legati all'uso di determinate essenze, sono solo alcuni degli aspetti che, insieme all'attenta valutazione del disegno dei luoghi, concorrevano alla programmazione delle alberature lungo le strade pubbliche. Specialisti del progetto urbano, supportati da agronomi, botanici e giardinieri, costruivano l'immagine verde delle città, con riguardo verso l'impegno economico, i programmi di manutenzione o la gestione dei vivai.

Il convegno intende contribuire alla ricognizione delle linee normative e artistiche perseguite nella storia a favore della costruzione di spazi verdi urbani e periurbani, insieme alla migliore definizione degli orizzonti estetici che, evidentemente, erano come oggi strettamente correlati con il disegno urbanistico e con la progettazione della forma tecnica delle strade.

Su queste basi il convegno accoglie in una Prima Sessione una selezione di relazioni dedicate alle varie regioni italiane, anche con riguardo alla statualità preunitaria o tardomedievale, con il fine di evidenziare casi studio, buone pratiche, esiti di progettazioni puntuali o complessive che hanno portato alla costruzione dell'immagine verde delle città. Vi trovano spazio, a fianco degli approfondimenti regionali, anche particolari temi riferibili all'ambito internazionale, inediti e innovativi, come termini di confronto con le esperienze italiane.

La Seconda Sessione fa il punto sulle questioni che riguardano i processi di tutela e manutenzione delle strade alberate esistenti, i principi per la progettazione e ideazione di nuovi viali, i metodi per la riconduzione dei viali storici all'originario equilibrio e ai loro processi di rinnovo nel tempo. Tutti aspetti molto attuali che non dovrebbero prescindere da una solida conoscenza storica della tematica.



Associazione
Storia della Città

Centro Internazionale di Studi per la storia della città
Fondi d'Archivio e patrimonio architettonico ambientale



Politecnico
di Torino

IL LIVELLO
Scuola di Specializzazione in
Beni Architettonici e del Paesaggio



Politecnico
di Torino



UNIVERSITÀ
DI TORINO



DIPARTIMENTO
INTERATENEO DI SCIENZE
PROGETTO E POLITICHE
DEL TERRITORIO

L'arte di costruire i viali alberati delle città

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

CONVEGNO INTERNAZIONALE DI STUDI

Torino / 5-6 giugno 2025

Castello del Valentino

Salone d'Onore e Sala Colonne



L'arte di costruire i viali alberati delle città

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano

La tutela e il rinnovo del bene comune

Torino / 5-6 giugno 2025

CURATORI DEL CONVEGNO

Carla Benocci, Marco Cadinu, Gabriele Corsani, Chiara Devoti

COMITATO SCIENTIFICO

Federica Angelucci, Gemma Belli, Rosario Chimirri, Elisabetta De Minicis, Stefano Mais, Stefania Ricci, Pasquale Rossi, Ugo Soragni, Donato Tamblè, Mauro Volpiano

In copertina:

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

Programma

5 giugno 2025

8:45 **Registrazione e accoglienza dei relatori**

9.15 **SALUTI ISTITUZIONALI**

Andrea Bocco – Direttore DIST

Chiara Devoti – Direttore Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del Paesaggio

Monica Naretto – Coordinatrice Dottorato di Ricerca in Patrimonio architettonico

Elena Frugoni – MiC Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino

9.45 **INTERVENTI INTRODUTTIVI**

L'arte di costruire i viali alberati delle città.

Origini storiche e processi compositivi

Carla Benocci (Associazione Storia della Città)

I valori simbolici dei viali alberati nelle città in età moderna: sacralità, utilitas, moda, politica

Gabriele Corsani (già Università di Firenze - Associazione Storia della Città)

Le alberature stradali in Italia dal XIX al XX secolo, tra istanze igieniche, estetiche e promozione della "gentilezza di classe"

Marco Cadinu (Università di Cagliari – presidente Associazione Storia della Città)

Architetture vegetali. Le strade alberate e i viali delle città storiche come patrimonio culturale, monumenti viventi esito dell'ingegno dei popoli. Lineamenti artistici, progettuali e forme attuali di interpretazione

Ugo Soragni (già dirigente generale del Ministero della Cultura, direttore rivista «Storia dell'Urbanistica»)

Le strade alberate: tutela "monumentale", pianificazione paesaggistica, sicurezza stradale

11.30 coffee break

12.00 **INAUGURAZIONE DELLA MOSTRA – Sala delle Colonne**

L'arte di costruire i viali alberati delle città.

Costruzione e tutela nel "Piemonte" storico

a cura di Claudia Cassatella e Chiara Devoti

13.00 light lunch

L'arte di costruire i viali alberati delle città

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

Torino / 5-6 giugno 2025

I SESSIONE

I viali alberati urbani e nel paesaggio, casi di studio tra storia e attualità

14.30 I SESSIONE / 1

Moderata **Ugo Soragni** (già dirigente generale del MiC, direttore rivista «Storia dell'Urbanistica»)

Alessandra Panico (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

Dalla campagna alla città: il paesaggio delle vie arborate nel tardo Medioevo

Mauro Volpiano (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

Le strade alberate e il disegno urbano nelle città piemontesi del XIX secolo

Cristina Cuneo (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

Paesaggio urbano e viali alberati nel Piemonte sud-occidentale a metà Ottocento: modelli, norme e istituzioni per la forma delle città

Elena Gianasso (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

Strade alberate per «riquadrate» la città nella regione della Cittadella di Torino

Alice Pozzati (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

I viali ottocenteschi di San Salvario (corsi Raffaello e Dante)

Giosuè Bronzino (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

Viali alberati e Cimitero Monumentale a Torino: un dialogo tra assi rettori ed esigenze funerarie

Francesca Bagliani (Politecnico di Torino)

Il progetto dei boulevards tra Torino e il contesto europeo

16.30 coffee break

17.00 I SESSIONE / 2

Moderata **Carla Benocci** (Associazione Storia della Città)

Stefano Mais (Università di Cagliari - Associazione Storia della Città)

Una commissione di fine Ottocento per il censimento delle strade alberate di Cagliari

Silvia Orione (Università di Cagliari - Associazione Storia della Città)

Il progetto di espansione di Cagliari alla fine del XIX secolo e l'impianto alberato del Viale Trieste (via San Pietro)

Gianluca Belli (Università di Firenze - Associazione Storia della Città)

Un passeggio alberato nella Firenze della Restaurazione: la via lungo le mura

Simone Quilici (Direttore del Parco Archeologico dell'Appia Antica – MiC)

Luigi Oliva (Direttore Istituto Centrale per il Restauro – MiC)

Michele Reginaldi (Funzionario Architetto, Parco Archeologico dell'Appia Antica – MiC)

Il paesaggio della via Appia antica tra conservazione e trasformazione

Federica Angelucci (Università RomaTre - Associazione Storia della Città)

"Sopra il piantare celsi, o mori in Roma" ovvero la creazione di viali alberati intra moenia tra XVI e XVIII secolo

Donato Tamblé (già Soprintendente archivistico per il Lazio - Associazione Storia della Città)

Le strade alberate e la tutela del patrimonio arboreo nello Stato pontificio, fra legislazione e prassi. Le fonti nell'Archivio di Stato di Roma

Giada Lepri (Scuola di Specializzazione BAP, Roma Sapienza - Associazione Storia della Città)

Le strade alberate durante il pontificato di papa Alessandro VII

20.00 Cena sociale - Villa Glicini, viale Carlo Ceppi, 5

6 giugno 2025

09.00 I SESSIONE / 3

Modera **Chiara Devoti** (Politecnico di Torino - DIST)

Rosario Chimirri (Università della Calabria - Associazione Storia della Città)

Oltre la tradizione... Classicismo urbano nelle quinte alberate di Calabria

Eliana Mauro (Regione Sicilia - Associazione Storia della Città)

La città-giardino balneare di Mondello: una "trama di viali" per la valorizzazione dell'ambiente naturale e naturalistico

Ettore Sessa (Università Palermo - Associazione Storia della Città)

Viali alberati, strade panoramiche e "corniches" nell'Oltremare italiano

Paola Raggi (Associazione Storia della Città)

Le strade alberate di Ancona tra fine Ottocento e inizio Novecento: Viale della Vittoria, la città borghese e Corso Carlo Alberto, la città proletaria

Anna Lambertini (Università di Firenze)

Lungo le strade alberate. Urbanistica vegetale, città-foresta e altri paradigmi del progetto di paesaggio urbano contemporaneo

Miguel Remolina (Associazione Storia della Città – Santander – Spagna)

Paseos y alamedas que construyen la ciudad. Aranjuez 1561. Madrid 1750 / Paseos e Alamedas che costruiscono la città. Aranjuez 1561. Madrid 1750

Paolo Cornaglia (Politecnico di Torino)

Budapest, viali in competizione: il Városligeti fasor e l'Andrássy út tra centro città e parco pubblico

11.00 coffee break

II SESSIONE

I viali alberati storici oggi: la tutela del patrimonio e l'amministrazione quotidiana del bene comune

11.30 II SESSIONE / 1

Modera **Marco Cadinu** (Università di Cagliari – presidente Associazione Storia della Città)

Gabriele Barucca (Soprintendente Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Cremona, Mantova e Lodi)
Viali della Rimembranza nel Mantovano. Note sul loro valore simbolico e sulla tutela di questo patrimonio vegetale

Chantal Pradines (Association ALLEES-AVENUES - Francia)
La beauté essentielle des allées d'arbres ... et plus encore

Laura Zanini (C.R.I.T.E.R.I.A srl Cagliari - Associazione Storia della Città)
Le città di fondazione del Lazio e le strade alberate. Caratteri di impianto e problematiche di tutela. I casi di Latina e Sabaudia

Alessandro Camiz (Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara - Associazione Storia della Città)
I viali alberati di Pescara e Castellammare Adriatico attraverso i Piani Regolatori: la deriva informale del progetto urbano nel secondo dopoguerra

Stefania Ricci (Associazione Storia della Città)
Il viale alberato del Valadier a Castel Gandolfo: il borgo dei Papi

13.00 light lunch

14.30 II SESSIONE / 2

Modera **Paolo Cornaglia** (Politecnico di Torino)

Gemma Belli (Università di Napoli Federico II - Associazione Storia della Città)
Dal viale di Augusto al viale delle Palme: strade alberate a Napoli negli anni del Fascismo, tra esigenze di espansione e volontà di rappresentazione

Pasquale Rossi (Università di Napoli Suor Orsola Benincasa - Associazione Storia della Città)
Strade alberate nella Napoli dell'Ottocento: riflessioni e permanenze sulla costruzione della città e del verde urbano

Claudia Cassatella, Annalisa Savio (Politecnico di Torino)
I viali alberati di notevole interesse pubblico. Norme per la tutela e necessità di adattamento al cambiamento climatico

Teresa Colletta (già Università di Napoli Federico II - Associazione Storia della Città)
Le strade alberate come paesaggi culturali storici urbani. Problematiche di politica di conservazione e strategie di gestione

Marco Ferrari (libero professionista e Politecnico di Torino)

Integrazione della lacuna e «valore di collettività» tra teoria e prassi nella conservazione delle alberate storiche: il caso del Giardino Reale di Torino

Ester Germani (libero professionista e Politecnico di Torino)

Disegno e gestione delle alberate del parco Michelotti a Torino tra permanenze e mutamenti d'uso

Matteo Borriello (Università di Napoli Suor Orsola Benincasa - Associazione Storia della Città)

Verde e spazio urbano nelle riviste di settore del XIX secolo

Chiara Devoti (Politecnico di Torino - Associazione Storia della Città)

Allee e viali nelle residenze suburbane torinesi, accesso aulico e disegno territoriale: un paesaggio sovente scomparso

17.00 coffee break

17.30 TAVOLA ROTONDA CONCLUSIVA

Carla Benocci, Marco Cadinu, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Anna Lambertini, Chantal Pradines

7 giugno 2025 - Fuori convegno

Mattina - Torino

I viali della città

Pomeriggio - Castello di Agliè

14.30 Visita di castello e giardini

a cura di Alessandra Gallo Orsi (Direttrice della Residenza)

16.30 Presentazione del volume

I giardini, il parco e la tenuta del Castello di Agliè (1624-1940)

a cura di Paolo Cornaglia e Marco Ferrari

L'arte di costruire i viali alberati delle città

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

Torino / 5-6 giugno 2025



Abstract

I valori simbolici dei viali alberati nelle città in età moderna: sacralità, *utilitas*, moda, politica

Carla Benocci

Il capitolo 46 del *Liber Eremiticae Regulae* dei camaldolesi, un vero e proprio codice forestale del XII secolo, spiega la sacralità dell'olmo, riprendendo il passo di Isaia (XLI, 19), in cui Dio dichiara di aver piantato sette alberi in solitudine: l'olmo è l'utile sostegno delle viti, vale a dire non dà frutti lui stesso ma consente a piante più fragili di produrne in abbondanza, esempio perfetto di humilitas, virtù centrale in un cristiano, come ribadito nei testi della Patristica.

Nella Penisola sono assai diffusi viali alberati con olmi, anche per la resistenza dell'albero ai fattori climatici e per la qualità della florida chioma. L'uso più adeguato al suo significato simbolico è quello ideato dai Minori francescani per il viale di S. Francesco a Ripa, nel quale piantano con cura due file di olmi per creare una vera e propria via sacra, destinata a introdurre il visitatore al luogo dove è vissuto S. Francesco d'Assisi, inserito nella chiesa a lui dedicata; la sistemazione della strada, avviata a partire da Paolo V Borghese e oltremodo contrastata per gli olmi proprio dalle clarisse, è stata mantenuta dai frati per le quinte alberate con notevole determinazione, almeno fino alla metà del XVIII secolo. Gli olmi hanno comunque svolto una funzione analoga anche in altre vie romane, come quella secentesca sul Gianicolo intorno al convento di S. Onofrio, con l'aggiunta di alcuni olmi sulla piazza in prossimità dell'ingresso alla chiesa; una composizione più articolata è stata realizzata sulla via che dalla piazza Barberini, fiancheggiando il convento dei cappuccini, giunge a S. Isidoro; la fila di olmi ne sottolinea l'andamento ma si innesta su file di olmi ortogonali e parallele, miranti a introdurre gli ingressi alla chiesa e al convento. Non manca l'uso degli olmi e dei gelsi nella celebre alberata tra S. Maria Maggiore e S. Croce in Gerusalemme, e meno sacra ma sicuramente altrettanto celebrativa è l'olmata di Genzano, che conduce al palazzo Sforza Cesarini, e quella di Oriolo Romano. La scelta delle specie arboree per i viali della Penisola non è solo simbolica ma deriva dalle caratteristiche geologiche e ambientali, oltre che dalla tradizione: la relazione Innocenziana del 1650 descrive una delle quattro strade pubbliche di Palermo, che «guarda verso oriente, abbellita d'alberi, di pioppi e platani, e va alla detta città, alla quale s'entra per un'altra porta non solo frequentata, ma una delle quattro porte principali di detta città, chiamata porta Maqueda».

L'*utilitas* delle piante è sempre gradita, oltre alle altre qualità: i gelsi, bianchi e rossi, non mancano di conclamata prudenza, consentendo la maturazione dei frutti solo nelle condizioni climatiche adeguate, ma è indubbio che i frutti rossi sono anche gustosi e se quelli bianchi sono meno pregiati le relative foglie sono il principale nutrimento dei bachi da seta: il reddito è assicurato, come l'ombra delle ricche chiome. Una diversa utilità è stata individuata dai cistercensi nell'uso degli eucaliptus, pianta conosciuta nelle loro missioni. L'abbazia delle Tre Fontane presenta un lungo confine lungo la via Laurentina ed è funestata sia dai venti marini impetuosi sia dal ristagno delle acque, con diffusa malaria: la fila di eucalipti posta lungo la strada antica rappresenta una efficace barriera per i venti, fila raddoppiata nel tempo a protezione delle chiese retrostanti, e gli alberi drenano i terreni dalle acque e offrono sollievo per la respirazione, grazie alle sostanze tratte dalle foglie. Una decisa motivazione per la scelta di nuove specie arboree per i viali urbani deriva in tempi moderni dalla volontà di adeguarsi alla moda più innovativa e raffinata, dando un'immagine moderna alla città: oltre alle palme, caratterizzanti celebri passeggiate rivierasche in età moderna, e agli agrumi, in generale aranci amari, nel ricordo di passate qualità dei luoghi, è il caso, già approfondito, degli alberi di Jacaranda messi a coltura nel Largo Carlo Felice di Cagliari, secondo la moda francese già da tempo fonte d'ispirazione anche per altri territori italiani.

L'arte di costruire i viali alberati delle città

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

Torino / 5-6 giugno 2025

Le piante possono avere un'altra singolare sorte, determinata da una forte volontà politica: se infatti l'uso dell'acanto, di romana memoria, largamente messo a coltura lungo vie capitoline e su ripidi pendii (vedi la Rupe Tarpea), assicura un consolidamento delle terre con il robusto apparato radicale, i pini, maestosa, profumata e produttiva pianta mediterranea e ricca di «romanità», assai diffusa nella campagna, crea non pochi problemi se messa a coltura sul limitare delle strade, per le radici affioranti, per la cospicua caduta di aghi e di pigne, per la durata degli esemplari, da rinnovare dopo qualche decina di anni o prima, come ben sanno i giardinieri comunali, che ne scoraggiano l'uso anche per i viali privati. La scelta fascista di metterli a coltura lungo la via dell'Impero e lungo le vie consolari ha avuto motivazioni ideologiche comprensibili; la continuazione di scelte analoghe lungo vie di grande scorrimento, dal dopoguerra in poi, ha solo dimostrato una scarsa conoscenza del problema.

Le alberature stradali in Italia dal XIX al XX secolo, tra istanze igieniche, estetiche e promozione della "gentilezza di classe"

Gabriele Corsani

Le strade alberate – urbane, periurbane o più francamente territoriali – hanno un deciso sviluppo nelle città italiane fino dall'inizio del XIX secolo. Nella breve era napoleonica, anche per la diretta influenza del modello francese, si progettano e in parte si realizzano imponenti sistemazioni a giardino delle zone marginali *intra moenia* delle città dell'Empire, come è il caso della Montagnola a Bologna (Decreto del Regno d'Italia del 25 giugno 1805). Non sempre si riscontra quella misura, come è il caso del mastodontico Foro Buonaparte di Firenze che resta confinato allo stadio di progetto. A Milano, capitale del Regno d'Italia, all'inizio del 1807 si arriva al sorprendente intervento della messa a dimora di diecimila alberi, nell'area intorno al Castello, per dare vita a un sontuoso Passeggio. Con il ritorno del governo austriaco tutti gli alberi sono rimossi. Si conclude così l'ultimo grumo dell'ascendente illuminista che sollecitava il *citoyen* alla passeggiata 'politica'. All'animo scosso dalle virtù civili succede la quieta fase della società borghese.

Architetture vegetali. Le strade alberate e i viali delle città storiche come patrimonio culturale, monumenti viventi esito dell'ingegno dei popoli. Lineamenti artistici, progettuali e forme attuali di interpretazione

Marco Cadinu

La composizione architettonica degli impianti verdi, in particolare delle "strade alberate", si configura quale vera arte. Si tratta di "Architetture Vegetali", esito di quei progetti prodotti nella storia da architetti, botanici e agronomi tesi a definire i modi con cui armonizzare le disposizioni degli alberi, gli effetti prospettici o simbolici delle loro geometrie, le complessità delle differenti configurazioni assunte nello spazio in relazione con le forme dell'urbano.

La città è quindi lo scenario imprescindibile che accoglie, con le complessità date dalle relative ostilità ambientali, l'esito di quelle arti che provengono dalla scienza di impianto dei giardini, luoghi ideali e ben più accoglienti dove la natura viene adattata alle forme artificiali immaginate del compositore.

Larghi viali dentro e fuori porta, lunghe strade di connessione territoriale, piazze sede di plurisecolari tradizioni e usi, angusti ambiti ricavati tra le strade dei centri più antichi, ospitano gli alberi sempre in relazione con episodi di architettura civile o monumentale, in armonia con l'acqua che scorre e con le fontane, con le soluzioni o i vincoli imposti dalle pavimentazioni.

Sembra oggi che tutto questo sfugga alla maggiore parte dei responsabili delle città, non solo in Italia, e che la complessità progettuale e artistica di questo patrimonio sia scivolata progressivamente nelle mani di gelfi di funzionari, preoccupati unicamente a destreggiarsi tra i regolamenti e i vincoli economici, perennemente in affanno di fronte alla sproporzione esistente tra le loro forze e il patrimonio arboreo.

Le notevoli risorse finanziarie e umane che il patrimonio arboreo urbano richiede sono oggi di norma negatte, in particolare a favore del verde disposto lungo le strade e i viali, luoghi contesi tra automobili e pedoni, quindi nelle piazze e nei luoghi ad alta densità artistica. Non mancano città e nazioni dove al contrario questo accade, dove da tempo si è compreso quanto gli investimenti nel patrimonio verde rientrino in termini diversi, in servizi ecosistemici così come in termini di prestigio e di affermazione per la generale immagine della città e – di riflesso – dei suoi amministratori.

Le “Architetture Vegetali”, patrimonio monumentale vivente delle nostre città, meritano quindi le migliori attenzioni, espresse dai “maestri” del mestiere, misurate sui cicli di vita e sulle risposte che gli alberi puntualmente restituiscono ai cittadini.

Le strade alberate: tutela “monumentale”, pianificazione paesaggistica, sicurezza stradale

Ugo Soragni

La salvaguardia e la valorizzazione delle strade alberate, con particolare riferimento a quelle poste al di fuori dei centri abitati, ha imposto, sin dalla metà del secolo scorso, la necessità di operare una sintesi tra l'esigenza di assicurare la loro conservazione e manutenzione, spesso rafforzata da “vincoli” monumentali o paesaggistici, e la rimozione dei pericoli per la circolazione asseritamente derivanti dalla presenza di filari arborei lungo arterie stradali (statali o provinciali), soggette a traffici veicolari anche piuttosto intensi.

La nota circolare n. 8321 del 1966 del Ministero dei lavori pubblici, recante *Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza stradale*, costituisce testimonianza – per certi versi piuttosto sorprendente – di quanto fosse già radicata a quella data la consapevolezza che l'ammodernamento della rete viaria nazionale dovesse accompagnarsi alla formazione di “un vero e proprio paesaggio stradale”, parte essenziale del quale avrebbe dovuto coincidere con gli “insediamenti arborei [...] nel quadro più generale della tutela pubblica dei beni culturali e ambientali del paese e della conservazione di essi al godimento della collettività”.

In quella circostanza venne posta in rilievo la preoccupazione per la conservazione del patrimonio arboreo lungo le strade statali derivante dall'applicazione generalizzata di alcune disposizioni dell'ANAS risalenti ad un paio di anni prima, aventi ad oggetto l'obbligo di assicurare una visibilità adeguata in corrispondenza di curve, incroci o intersezioni stradali. La commissione istituita per affrontare il problema (composta da giuristi, esperti di sicurezza stradale, botanici, paesaggisti e amministratori) ebbe il compito di studiare le condotte più appropriate per salvaguardare tale patrimonio arboreo, elaborando alcune soluzioni ispirate a prudenza operativa e sollecitando – in ogni caso – una costante interlocuzione con gli organi preposti alla protezione del patrimonio culturale.

A dispetto della rilevanza dell'iniziativa del 1966 i decenni successivi, anche per effetto dell'approvazione del Codice della strada del 1992 – fautore di una posizione assai meno conservativa del patrimonio arboreo stradale – hanno coinciso con l'acuirsi della contrapposizione tra i fautori della sicurezza e i soggetti preposti alla salvaguardia del nostro patrimonio culturale e naturalistico, dei quali erano oramai entrati a far parte anche i cosiddetti comitati o associazioni portatori di interessi diffusi, spesso protagonisti di intense battaglie a salvaguardia delle ricchezze ambientali e naturalistiche nazionali.

Il presente contributo intende riassumere brevemente l'evoluzione della tutela delle strade alberate italiane in rapporto alle esigenze della sicurezza stradale, ponendo in evidenza come alcune incertezze interpretative del Codice del 1992 siano state impiegate, nonostante alcuni interventi del dicastero dei lavori pubblici di segno opposto (circolare n. 2234 del 2021), per legittimare abbattimenti indiscriminati di alberature storiche.

Dalla campagna alla città: il paesaggio delle vie arborate nel tardo Medioevo

Alessandra Panizzo

La ricerca vuole indagare la configurazione delle vie arborate nel tardo Medioevo attraverso un'analisi interdisciplinare delle fonti documentarie, normative, letterarie e trattatistiche agronomiche, con l'obiettivo di comprendere se i sistemi verdi lineari fossero effettivamente concepiti e regolamentati prima della loro affermazione in epoca rinascimentale. Sebbene le rappresentazioni iconografiche della metà del Quattrocento attestino la presenza di percorsi alberati nelle aree periurbane, la questione della loro diffusione, funzione e percezione nel Medioevo rimane ancora poco indagata. Lo studio si propone quindi di verificare, attraverso un'indagine semantica dei termini latini utilizzati nei testi agronomici e statutari, se esistessero definizioni specifiche per descrivere questi spazi verdi e quale fosse la loro funzione pratica e simbolica nel paesaggio medievale.

Un primo ambito di analisi sarà costituito dai trattati agronomici medievali, nei quali si possono rintracciare indicazioni relative alla coltivazione e disposizione degli alberi lungo percorsi viari, con possibili funzioni legate alla gestione del territorio, alla produttività agricola e alla regolamentazione dell'uso dello spazio pubblico. Un ulteriore livello di indagine sarà rivolto alla letteratura, con particolare attenzione ai riferimenti

L'arte di costruire i viali alberati delle città

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano

La tutela e il rinnovo del bene comune

Torino / 5-6 giugno 2025

simbolici e metaforici legati ai percorsi alberati, che potrebbero riflettere l'inserimento di tali elementi nel contesto periurbano.

Accanto all'analisi testuale, la ricerca prenderà in esame le fonti iconografiche quattrocentesche, nelle quali emergono evidenze di vie arborate nell'area rurale. Tali rappresentazioni suggeriscono una continuità con i modelli che, a partire dal XVI secolo, trovarono piena espressione nelle ville signorili fuori città e, successivamente, negli spazi urbani. L'ipotesi che il viale alberato sia stato dapprima adottato in ambiti rurali per poi essere trasposto nel contesto delle residenze signorili e infine nei grandi centri, sarà verificata tramite un confronto tra le fonti scritte e iconografiche.

Le strade alberate e il disegno urbano nelle città piemontesi del XIX secolo

Mauro Volpiano

Questa presentazione integra – e amplia al contesto piemontese oltre la città capitale – i ragionamenti già svolti nell'incontro seminariale della nostra Associazione, che ebbe luogo nel 2021. I primi anni del XIX secolo costituiscono infatti un momento di notevole rinnovamento dei paradigmi consolidati in materia di verde urbano nelle città sabaude: il mutato rapporto tra città e paesaggio, con la demolizione progressiva delle fortificazioni, l'affermarsi di una cultura tecnica specifica per il disegno di assi e quinte verdi, dai riferimenti internazionali, il crescente riconoscimento della dimensione manutentiva, insieme al cambiamento di scala dei centri maggiori, sono alcuni dei fattori che determinano un'importante evoluzione qualitativa e quantitativa delle alberature nel quadro della progrediente modernizzazione urbana ottocentesca. È possibile riconoscere i caratteri comuni di queste modificazioni in atto nelle città piemontesi nel corso del XIX secolo? E il caso torinese costituisce un'eccezione o un modello replicabile? I riscontri d'archivio e la persistenza di segni materiali possono aiutare, se non a generalizzare una risposta, a fornire alcune utili chiavi di lettura.

Paesaggio urbano e viali alberati nel Piemonte sud-occidentale a metà Ottocento:

modelli, norme e istituzioni per la forma delle città

Cristina Cuneo

Il contributo intende affrontare in prospettiva storica e in logica comparativa, il tema della progettazione degli spazi verdi, in particolare, dei viali urbani, come elementi di abbellimento, raccordo e sviluppo del disegno delle città nelle provincie del Piemonte sud-occidentale tra il periodo napoleonico e l'Unità d'Italia. In particolare si analizzerà, con la lente della storia urbana ambientale, attraverso fonti istituzionali e fonti private anche inedite, il dibattito sul ruolo delle nuove assialità alberate e della viabilità caratterizzato da forti istanze contrapposte, quando diverse congiunture economiche e sociali investono aspetti formali (città che devono affrontare gli esiti dello smantellamento delle fortificazioni) e aspetti legati alla nuova collocazione istituzionale dei centri urbani (città che definiscono un nuovo sviluppo produttivo e commerciale).

Strade alberate per «riquadrate» la città nella regione della Cittadella di Torino

Elena Gianasso

«Se il signor Ministro desidera (e credo lodevole questo desiderio) di riquadrare la città di Torino, e di riquadrarla per mezzo del sito occupato adesso dalla Cittadella, bisogna disfare ciò che si è fatto trecento anni orsono, epoca in cui la città era perfettamente riquadrata, stante che uno dei suoi angoli occupava precisamente il sito che è ora occupato dalla Cittadella». Quando, il 27 giugno 1852, Riccardo Sineo sottolinea alla Camera dei Deputati la volontà, cavouriana, di «riquadrate» lo spazio urbano torinese, sono trascorsi pochi mesi dalla presentazione della relazione redatta dalla Commissione istituita dal Ministro della Guerra Alfonso Ferrero della Marmora con l'incarico di studiare l'ampliamento della capitale sabauda nell'area della Cittadella cinquecentesca. È in questo testo che Carlo Promis, membro della Commissione e firmatario dello scritto, precisa che i «bellissimi viali della Cittadella», graditi agli abitanti della regione di Porta Susa, saranno abbattuti, ma sostituiti da alberature che si aggiungono a quelle della «strada di circonvallazione», del previsto «Square di pubblico giardino» e dell'area dell'allora Mercato della Legna (ora piazza Solferino). Il progetto, che nell'intenzione di «riquadrate» affonda le sue radici nei disegni degli anni della Restaurazione, si colloca nell'ampio, complesso dibattito che discute un'area già ritenuta adeguata a nuovi insediamenti residenziali perché posta in una regione asciutta e ben ventilata, in una zona elevata della città dove, a lungo, non era stato possibile costruire. Dal decennio centrale dell'Ottocento, la zona è oggetto di successivi

elaborati che restituiscono il profilo degli isolati ortogonali scelti come saldatura tra il centro cittadino e i nuovi margini urbani, fondandosi sul principio dell'integrazione strutturale con la preesistenza.

Nello stesso periodo, la discussione cittadina valuta la localizzazione di un nuovo scalo ferroviario in direzione di Novara, verso Milano, la sua relazione con la stazione di Porta Nuova e con gli assi viari che la connettono con la centrale piazza San Carlo. Il dibattito parlamentare tenta di far coincidere il limite dello spazio urbano con il tracciato della ferrovia, riconosciuto anche come barriera annonaria. «In questo modo i deputati alla Camera ritenevano di poter dare una risposta alla necessità, sollecitata da Cavour in più occasioni, di «riquadrate» la città» (Comoli, Fasoli 2000, p. 46).

Il nuovo *Piano d'Ingrandimento della Città di Torino sopra i terreni circondanti la Cittadella a Levante e Tramontana* (1852), che dialoga in modo forte con il *Piano d'Ingrandimento della Capitale* redatto negli stessi anni (1851-1852) ancora con il contributo di Promis e soprattutto con le sue scelte per la regione di Porta Susa e Valdocco, individua nelle strade alberate un elemento caratterizzante che riprende e aggiorna i segni del verde che già si leggono nella cartografia e nell'iconografia precedente che raffigura la stessa area. Intorno alla Cittadella, la forma quadrangolare è tracciata e definita dalle strade alberate che, peraltro, si ripetono parallele al termine degli edificati e ritornano tra gli isolati in progetto nei fogli promisiani. Il segno, peraltro, è documentato pure dal *Progetto della cinta daziaria* che restituisce il perimetro di una linea dibattuta fin dal 1848 e approvata nel 1853: nella tavola, le vie con alberature ortogonali circondano l'area della Cittadella e, più a sud, della piazza d'armi.

Il contributo proposto intende rileggere in sequenza i successivi progetti, seguendo dibattito e approvazione, individuando il segno caratterizzante delle strade alberate nella regione intorno alla Cittadella come elemento identitario dell'area, già restituito dalle stampe settecentesche, confermato, ma modificato, dalla progressiva costruzione e trasformazione dello spazio urbano. Ponendo a confronto la preesistenza di età moderna, perlopiù settecentesca, e del primo Ottocento con le tavole consegnate alle stampe e approvate dopo il 1852 e fino all'ultimo quarto del XIX secolo, lo studio propone una nuova chiave di lettura per quella parte di Torino che «divora» i prati, «i rivellini, le scarpe e le controscarpe» dell'imponente opera fortificata voluta da Emanuele Filiberto, tracciando nuovi volumi edificati intorno a «un viale a doppia fila di olmi fronzuti», scrive Vittorio Bersezio nelle pagine del giornale *La Gazzetta del Popolo* nel 1893, teatro di uno «spettacolo animato di una festa continua».

I viali ottocenteschi di San Salvario (corsi Raffaello e Dante)

Alice Pozzati

Torino, come tutte le moderne città, nell'Ottocento si attrezza per garantire luoghi igienici e idonei al passeggio borghese: il tema del verde pubblico entra nei dibattiti comunali, orientando progetti a scala urbana ed espansioni. Il processo, avviato a inizio secolo sotto il dominio napoleonico, si intensifica dopo la Restaurazione, per raggiungere il suo apice alla metà Ottocento. San Salvario, primo settore realizzato secondo il Piano di Ingrandimento della capitale (1851-1852) di Carlo Promis, ben si presta a leggere il fenomeno. Situato a sud del nucleo consolidato, il quartiere ospita il viale più antico della città e il primo parco pubblico: l'attuale corso Marconi che dal Seicento collega il castello del Valentino alla cappella di San Salvario e il parco ottocentesco che prende il nome proprio dalla *delizia* fluviale di Cristina di Francia. A differenza della maggior parte dei viali di età contemporanea, spesso realizzati sul tracciato degli spalti fortificati, l'asse piantumato di San Salvario, nell'Ottocento, diventa una «matrice» funzionale alle esigenze di uniformità formale della Municipalità. Gli ampliamenti torinesi hanno la peculiarità di essere progettati e costruiti in continuità con la struttura storica della città: gli assi direttivi intramoenia sono estesi oltre la cinta fortificata dismessa e poi demolita, garantendo la continuità fisica del tessuto edilizio, apprezzabile da foto aeree e cartografie. In alzato, le norme per la costruzione dei palazzi e l'uso ricorrente di elementi urbani (piazze e viali) assicurano decoro e omogeneità. Proseguendo verso sud, a sei e dodici isolati da corso Marconi, sono progettati e piantumati altri due viali dalle dimensioni analoghe: gli attuali corso Raffaello e corso Dante. Il loro sviluppo, approfondito nel saggio proposto, contribuisce a definire l'immagine verde della città di Torino, a fine Ottocento come oggi.

Viali alberati e Cimitero Monumentale a Torino: un dialogo tra assi rettori ed esigenze funerarie

Giosuè Bronzino

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

Il progetto dei boulevards tra Torino e il contesto europeo

Francesca Bagliani

I "filari" di alberi, nominati anche "viali alberati" e nella cultura francese definiti col termine *boulevards*, sono da sempre nella storia urbana strumenti di progettazione e di valorizzazione del disegno della città e della progettazione di giardini privati e pubblici.

Sin dalla realizzazione del celebre *Cours de la Reine* a Parigi, tracciato nel 1616 per volere della sovrana Maria de' Medici come passeggio esclusivo della nobiltà in carrozza entro le mura urbane poi divenuto pubblico, fino a tutto il patrimonio di piantumazioni arboree dei giardini formali italiani, francesi e più in generale europei tra il XVI e il XVIII secolo, l'albero rappresenta un elemento di progetto centrale nei tracciati di spazi, accessi e barriere. I progetti di quinconce, filari, visuali e profondità prospettiche arboree e arte topiaria, sono stati per secoli materia esclusiva dei giardinieri e degli arboricoltori, grandi conoscitori della botanica e dello sviluppo dell'elemento vegetale, delle sue necessità fisiologiche, del loro portamento, e dell'adattamento alle potature.

Nel XIX secolo con l'espansione delle città europee oltre le fortificazioni, in via di demolizione, nuove figure professionali si affacciano sulla scena della progettazione urbana *verdoyant*: gli ingegneri. Già noti alla fine del XVIII secolo per l'uso del ferro nell'ingegneria edile con l'utilizzo dei calcoli matematici, a metà Ottocento diventano figure di riferimento anche per l'infrastrutturazione verde delle città con una progettazione tecnica, urbanistica e botanica molto raffinata che si avvale del contributo di diverse figure professionali.

L'ingegnere J.C. Adolph Alphand nella Parigi haussmaniana diventa nel 1854 ingegnere capo del settore municipale "Promenades et Plantations de la Ville de Paris" e pubblica i famosi due volumi *Les promenades de Paris* dedicati al suo immenso e capillare lavoro di realizzazione di un sistema di verde urbano con una precisa gerarchia di parchi, giardini, aree verdi e alberate nella nuova capitale di Napoleone III. I volumi riportano disegni precisi in scala con valore esecutivo, eseguiti con grande perizia: sezioni, planimetrie e scorci prospettici.

Nella seconda metà dell'Ottocento in Germania l'ingegnere H. Joseph Stübgen pubblica importanti manuali sulla progettazione del verde in ambito urbano e i capitoli dedicati alla progettazione delle strade alberate diventano veri e propri manuali di progettazione con sezioni quotate, funzioni distributive, scelta delle essenze e modalità di gestione.

In relazione al contesto europeo anche la municipalità di Torino affronta, a partire dall'epoca napoleonica, il tema dei *boulevards* e delle alberate quali strumenti di definizione di nuovi spazi urbani di espansione, definiti da un "decoro" ornamentale arboreo e da un valore igienico-sanitario (grazie alla funzione della fotosintesi clorofilliana a garanzia di una produzione costante di ossigeno). La manualistica specifica si avvale degli studi scientifici per aumentare le superfici arboree nel contesto urbano. Nell'espansione della Torino ottocentesca un caso emblematico diventa il Viale del Re: avvalendosi di diverse figure professionali – che devono garantire decoro e igiene in linea con i modelli europei – il viale del Re diventa oggetto di un acceso dibattito politico tra conservazione e innovazione: da viale extraurbano preposto al *loisir* in carrozza a *boulevard* di scorrimento con traffico e funzioni diversificate: il progetto di alberate urbane.

Una commissione di fine Ottocento per il censimento delle strade alberate di Cagliari

Stefano Mais

Grazie a una perizia tecnica del 1897 è possibile ricostruire l'esatta geografia dei viali alberati della città di Cagliari alle fine dell'Ottocento. Il censimento restituisce un quadro urbano pienamente in linea con le caratteristiche delle città europee del tempo: vie e viali riccamente piantumati e curati conferiscono a Cagliari una caratura estetica elegante e aggiornata ai piaceri della borghesia, la quale riconosce in queste strade alberate luoghi ameni per il passeggio, il godimento paesaggistico e l'ozio. Lo stato dell'arte sulle strade alberate di Cagliari è riportato dagli ingegneri Antonio Marini, Vincenzo Muscas ed Enrico Pani, quest'ultimo protagonista di molte opere pubbliche di rilievo in Sardegna tra il secondo Ottocento e il primo Novecento. I tecnici vengono nominati dal Tribunale Civile di Cagliari all'interno del contenzioso tra il Municipio e la *Cagliari Gas & Water Company*, concessionaria della costruzione e dell'esercizio delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione di gas e acqua in città. La società inglese è dapprima amministrata dal console William Craig, responsabile di alcuni innovativi programmi di trasformazione della Cagliari ottocentesca, e ha poi come rappresentante l'intraprendente ing. Sophus Simmelkjaer tenacemente attivo nella gestione e difesa della società. La causa contro la *Cagliari Gas & Water Company* è avanzata principalmente in merito all'irrigazione di viali alberati e parchi pubblici, onere non presente nell'iniziale accordo con il Comune.

Il progetto di espansione di Cagliari alla fine del XIX secolo e l'impianto alberato del Viale Trieste (via San Pietro)

Silvia Orione

Il Viale Trieste di Cagliari, già denominato Stradale di San Pietro, costituisce un significativo esempio di espansione urbana ottocentesca lungo la direttrice occidentale verso Sassari, in un territorio caratterizzato da una stratificazione storica complessa attestata dall'epoca romana alle fasi giudicale e moderna, fino alla protoindustrializzazione di inizio Ottocento. L'area, fertile e irrigua, si configurava come una valle attraversata da antichi tracciati, rettificati e riordinati con l'apertura del nuovo asse viario, concepito in funzione dell'ingresso in città della Strada Reale Carlo Felice nel 1822. La progettazione del Viale Trieste è in discussione dai primi decenni del XIX secolo e assume il duplice ruolo di collegamento tra il centro cittadino e il borgo di Sant'Avendrace, uno spazio già allora attestato quale passeggio urbano. Il progetto del nuovo Viale attraversa lo spazio rurale ad occidente della città, con principio dalla nuova Piazza del Carmine e in relazione con la nuova Stazione Ferroviaria. La bellezza del nuovo Viale è fondata sull'effetto urbano dato dalla grande alberatura prevista fin dalla sua origine. L'iter realizzativo prende avvio formalmente nel 1873 con gli atti di esproprio necessari al tracciamento, l'alberatura, introdotta tra il 1876 e il 1877, venne rimossa nel 1912 per la posa della rete fognaria e ripristinata negli anni successivi, accompagnando la graduale edificazione residenziale del primo Novecento.

Un passeggio alberato nella Firenze della Restaurazione: la via lungo le mura

Gianluca Belli

A Firenze il tema dei passeggi pubblici è oggetto di grande attenzione già nella seconda metà del Settecento, quando si contano numerosi spazi e strade destinati espressamente a questo scopo. Durante il regno di Pietro Leopoldo la dotazione cittadina di aree dove poter passeggiare si arricchisce anzi di alcuni episodi significativi, tra i quali in particolare il cosiddetto *Parterre*, ricavato dalla sistemazione dello spazio prospiciente la porta a San Gallo e già occupato dalla chiesa e dal convento omonimi, convertito in giardino pubblico tracciandovi alcuni viali inghiaiai e piantandovi olmi, secondo l'uso francese.

A questa dotazione di spazi pubblici si pensa di aggiungere, già durante la dominazione napoleonica, il tracciato di una strada lungo il lato interno delle mura, nel quadro di una serie di iniziative che hanno lo scopo di fornire una occupazione ai braccianti privi di impiego. Il progetto della strada, pensata espressamente come passeggio protetto dai rigori invernali ma usufruibile anche nelle serate estive, si deve a Giuseppe Del Rosso; i lavori, iniziati nel 1811, consistono non solo nel tracciamento dello stradone, ma soprattutto nel livellamento del terreno lungo le mura, in più punti ingombro da grandi ammassi di terra e di detriti accumulati dopo l'alluvione del 1557.

Al tracciamento dello stradone, che segue tutto il circuito delle mura a nord dell'Arno e parte di quelle a sud del fiume, fa seguito un progetto di alberatura. L'iniziativa viene presa nel 1815, immediatamente dopo la fine del periodo francese, e consiste nella piantumazione lungo la strada di filari di gelsi e acacie, secondo la proposta avanzata dal giardiniere Angiolo Trentanove. La scelta delle specie evidentemente obbedisce anche a ragioni di natura economica. I gelsi, in particolare, verranno sfruttati per ricavarvi le foglie impiegate nella coltivazione dei bachi da seta, e la loro raccolta sarà sottoposta già nel 1818 a concessione.

Gli stradoni alberati lungo l'interno delle mura sopravvivranno fino agli anni Sessanta dell'Ottocento, quando saranno sostituiti da quelli più ampi e articolati previsti dal progetto di Poggi nell'ambito del progetto di ampliamento di Firenze, per i quali costituiranno però un interessante precedente.

Il paesaggio della via Appia antica tra conservazione e trasformazione

Simone Quilici, Luigi Oliva, Michele Reginaldi

I pini della via Appia costituiscono oggi un elemento altamente caratterizzante il paesaggio della via antica, inscindibile nell'immagine rispetto alla strada basolata e ai monumenti che la costeggiano; ad introdurre, nei primi anni del Novecento, le essenze arboree in alcuni tratti della via fu l'architetto Munoz, con l'intento di creare un giusto contrappunto alla consistenza materiale dell'antico, così da amplificarne la memoria e la rievocazione simbolica. Nel corso del secolo si è assistito però, oltre al consolidarsi di un immaginario legato ai valori della via antica, anche al graduale mutare della propria immagine: da intenzionale sistemazione paesaggistica, adatta ad incorniciare i monumenti antichi in un gioco di visuali e prospettive, verso una prevalente rinaturalizzazione della via e del suo intorno. Oggi, a distanza di oltre cento anni dalle prime piantumazioni, avendo raggiunto molti esemplari arborei il proprio termine di esistenza, ci accorgiamo sempre più della condizione di un paesaggio in trasformazione, anzi della necessità del suo governo e della sua gestione (Farinelli, 2024); nell'azione del Parco Archeologico dell'Appia antica si evidenzia così l'intento della necessaria conservazione del patrimonio, ma anche una riflessione volta ad orientare l'inevitabile trasformazione del suo paesaggio.

"Sopra il piantare celsi, o mori in Roma" ovvero la creazione di viali alberati intra moenia tra XVI e XVIII secolo

Federica Angelucci

La piantumazione ad alberi di mori-gelsi, tra XVI e XVIII secolo, ha sempre una valenza economica prima che estetica, dovuta al fogliame che si contraddistingue per essere l'unico nutrimento per i bachi da seta. La produzione del pregiato tessuto, attestata a Roma ancora nel Settecento ed oltre, si basava sulla bachicoltura e conseguentemente sulla presenza, in città, di gelsi. A tal fine le autorità civili si facevano spesso carico, in linea con le leggi del governo centrale, di promulgare delle norme per la salvaguardia delle piante di moro esistenti e per la messa a dimora di nuove: un *Bando sopra il piantare celsi, o mori in Roma*, del 1592, regolamentava l'impianto delle alberature e sdoganava l'utilizzo della pianta in città tanto ad uso ornamentale quanto, soprattutto, ad uso produttivo.

Lo studio evidenzia come la piantumazione dei mori-gelsi occupasse luoghi limitrofi alle porte urbane, tanto da costeggiare un centinaio di piante in prossimità di alcune di esse, ma anche come terreni piantumati a gelsi fossero contigui a strade di grande percorrenza e ad aree della città dalla favorevole posizione commerciale. È il caso di Via Marmorata, fondamentale asse di percorrenza fin dall'antichità romana, che si apre nel quadrante meridionale della città.

Dallo studio della cartografia storica, e già nella edizione aggiornata nel 1661 da Giovanni Giacomo De Rossi della veduta di Antonio Tempesta, la strada spiccava per la caratterizzazione dovuta alle alberature che la fiancheggiavano lungo il tratto tra Porta San Paolo e il Bastione di Paolo III, per proseguire, poi, in direzione dell'arco di S. Lazzaro.

L'alberata evidenziava, con una forte valenza estetica, il tracciato tra i due poli ed esaltava la visione prospettica del percorso con alberi piantati ad intervalli costanti nel segmento dal bastione alla porta urbana. Sia nel tratto curvilineo e più irregolare sia nel tronco retto, le piante segnavano il tracciato delimitandolo dai terreni circostanti. La via, seppur interna al circuito murario, era lontana dal fitto tessuto cittadino tanto da apparire, ancora nel Catasto urbano Gregoriano ottocentesco, costeggiata da terreni coltivati. La lettura dei brogliardi consente di individuare le singole culture e riconoscere la presenza di piantagioni di mori-gelsi in alcuni dei terreni adiacenti la strada, tra questi, anche l'appezzamento oggi occupato dal Cimitero Acattolico.

La descrizione della qualità degli spazi verdi è molto accurata nei documenti preparatori al *Plan Relief du Siège de Rome*, modello tridimensionale realizzato nel 1851 e conservato presso il *Musée des Plans-Reliefs* di Parigi. L'analisi di tale corpus documentario, integrata alla consultazione di fonti storiche anche di tipo economico e amministrativo, permette la ridefinizione di un settore urbano che ancora alla vigilia dell'Unità d'Italia manteneva un prevalente carattere agricolo. Un paesaggio vegetale nel quale l'uso differenziato delle specie arboree diviene strumento di pianificazione e di disegno urbano la cui conoscenza lascia intravedere una possibile futura ricaduta operativa.

Le strade alberate e la tutela del patrimonio arboreo nello Stato pontificio, fra legislazione e prassi.

Le fonti nell'Archivio di Stato di Roma

Donato Tamblé

Attraverso l'esegesi delle fonti documentarie presenti in vari fondi dell'Archivio di Stato di Roma si può ricostruire la politica dello Stato pontificio in materia di tutela del patrimonio arboreo. Grande considerazione veniva, infatti, data agli alberi e alle piante, sia dal punto di vista della salubrità dell'aria, sia del riparo che offrono ai venti nocivi, oltre che sotto il profilo "dell'economica sussistenza dello Stato". Da qui l'obbligo di conservazione integrale per i proprietari delle macchie e dei boschi, col divieto di tagli arbitrari e non autorizzati. L'interesse pubblico in materia prevaleva sempre sul privato e alla tutela economica, di competenza del Camerlengo, si affiancava quella ecologica legata alla salubrità dell'ambiente e all'igiene pubblica, di competenza della Congregazione speciale di sanità. La tutela territoriale e campestre si estese anche agli insediamenti urbani, nei quali alle motivazioni economiche, naturalistiche e di salubrità, si aggiunsero motivazioni estetiche e urbanistiche.

L'abbellimento degli spazi urbani e delle strade di collegamento fra paesi e città si affermò sempre più dal Settecento in poi ed ebbe un particolare sviluppo nel periodo dell'occupazione francese. Dopo la Restaurazione, a Roma la Presidenza delle Strade e la Commissione per gli abbellimenti della Città si occuparono, ciascuna con le proprie competenze, di giardini e di alberature. Gli stessi pontefici da Pio VII a Pio IX ebbero un ruolo diretto nella realizzazione delle alberate cittadine e delle passeggiate pubbliche. Gli interventi normativi, le ideazioni progettuali e le soluzioni pratiche, desumibili dalla documentazione, ci danno il quadro di una precisa sensibilità al tema nei suoi vari aspetti.

Le strade alberate durante il pontificato di papa Alessandro VII

Giada Lepri

Malgrado l'affermazione di Stendhal, secondo il quale la maggior parte delle strade e dei viali alberati a Roma si doveva all'intervento del governo francese, a partire dalla seconda metà del 500, numerose sono le strade alberate realizzate, in larga parte con olmi, specie arborea di cui rimane traccia anche nella toponomastica cittadina, come nel caso della "contrada dell'olmo" o della "strada dell'olmo in treio". Sicuramente però un vero e proprio progetto concertato di viali alberati viene realizzato durante il pontificato di papa Alessandro VII (1655-1667) Chigi, nell'ambito del programma di sistemazione urbanistica della città portata avanti da questo pontefice. Fra queste vi è la strada alberata, o meglio le due doppie file di olmi, realizzata all'interno del Campo Vaccino, visibile in alcuni disegni esistenti nella Biblioteca Vaticana, e che va collegata al progetto di sistemazione dei Fori in occasione della visita di Carlo V a Roma durante il pontificato di Paolo III Farnese, e che in qualche modo potrebbe essere assimilata ad una sorta di passeggiata archeologica. Visibile nella celebre veduta di Lievin Cruyl del 1665, ed in numerose vedute tra la fine del Seicento e l'inizio del secolo successivo, l'olmata doveva essere eliminata per la realizzazione del *Jardin du Capitole*, ideato da Gisors e Berthault, quest'ultimo esperto di arte dei giardini, e arrivati a Roma nel 1811. Distrutta nel 1849 durante la Repubblica Romana, l'olmata di Campo Vaccino verrà ripristinata da Pio IX nel 1855.

Sempre nei dintorni del Foro romano, papa Chigi prevede anche la realizzazione di strade alberate nei pressi della chiesa di San Giorgio al Velabro, così come documentato, anche in questo caso da dei disegni presenti nella Biblioteca Apostolica Vaticana. La scelta dell'olmo, ben adatto anche a quell'aspetto "campestre" delle vaste aree non edificate all'interno delle mura, rispondeva ad un'esigenza estetica ma anche pratica, grazie alla sua chioma che permetteva di avere l'ombra necessaria durante le stagioni più calde. L'intento principale di Alessandro VII era quello non solo di sistemare una parte di disabitato, in particolare il settore sud orientale, ma anche di creare dei collegamenti tra le diverse chiese che in alcuni casi assumono quasi

L'arte di costruire i viali alberati delle città

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano

La tutela e il rinnovo del bene comune

Torino / 5-6 giugno 2025

l'aspetto di parchi suburbani. Infine vengono previste anche delle strade alberate *extra moenia*, come quella che doveva costeggiare la via Nomentana sino alla basilica di S. Agnese, che, così come notato da Richard Krautheimer, mostrano in qualche modo l'intenzione di Alessandro VII di "controllare" il territorio immediatamente al di fuori delle mura.

Oltre la tradizione... Classicismo urbano nelle quinte alberate di Calabria

Rosario Chimirri

Sin dal Medioevo in Calabria la natura esprime un forte senso di trascendenza e il sacro si rivela attraverso le sue forme e i suoi stessi elementi, fra cui l'albero, che rappresenta un forte punto di riferimento e di aggregazione in numerosi insediamenti grazie ad una notevole carica simbolico-rappresentativa, conservata anche col passaggio dal paganesimo al cristianesimo, a parte casi in cui sarà sostituito da chiese ed edicole. Al contempo alberi piantati in sequenza lungo strade di campagna, fiumi, canali, ricalcando l'andamento, attestano l'origine territoriale di tali impieghi, in una sorta di 'sincretismo' tra natura e cultura.

Dal Classicismo, se da un lato perdurano culti degli alberi, che si protraggono sino ai nostri giorni, dall'altro iniziano a registrarsi timide esperienze progettuali di strade e sistemazioni alberate rettilinee, riscontrabili in ambito rurale, parti integranti di complessi religiosi del clero regolare.

Più tardi, oltre alle ricostruzioni illuministiche successive al terremoto del 1783, definite da strade rettilinee e incrociate su piazze simmetriche rinvigorite da alberature in serie che traggono polarità biassiali o ad unica direzione, rilevanti saranno tra Ottocento e Novecento gli sforzi di governi cittadini e committenti facoltosi volti a 'nobilitare' le città, in particolare i capoluoghi, come Cosenza, Catanzaro, Vibo Valentia, Reggio – si tratta di un caso a parte in seguito al terremoto del 1908 – con inserzioni di assi stradali alberati prospicienti nuove quinte di edifici riecheggianti i caratteri architettonici ed urbanistici del Rinascimento e del mondo classico.

Da qui le due Calabrie: quella dei paesi, che ancora ricalca tradizioni dell'abitare secolari, in cui l'albero continuerà a rappresentare il cosmo nella sua interezza; l'altra di carattere maggiormente urbano, dove le alberature stradali, che magari traggono un'emergenza architettonica, divengono traccia e visione di un allontanamento dalla 'perifericità' fisica e culturale secolare della regione.

La città-giardino balneare di Mondello:

una "trama di viali" per la valorizzazione dell'ambiente naturale e naturalistico

Eliana Mauro

Fondata a Bruxelles da imprenditori italiani e belga, la società anonima *Les Tramways de Palerme* ottiene nel 1909 una concessione di 50 anni per la trasformazione della spiaggia di Mondello, a nord della città di Palermo, in stazione turistica balneare da collegare alla città attraverso il Parco borbonico della Real Favorita. Il piano regolatore per Mondello (antico pantano bonificato) e per la "spianata" di Valdesi (ai piedi del Monte Pellegrino) presentato nel 1911, è incentivato dalla legge nazionale del 1910 per l'incremento delle stazioni turistiche, diede luogo ad una concessione con il Comune con la previsione di una serie di obblighi a carico della società anonima. La stazione turistica, racchiusa tra il mare e le montagne, avrebbe dovuto operare una compensazione di tipo naturalistico, affidata alla creazione di un giardino in posizione centrale e, soprattutto, alle alberature dei nuovi viali, oltre che ai giardini di corredo delle villette che si sarebbero andate a realizzare.

Nell'ambito del piano regolatore – a evidente commistione morfologica con maglia regolare nell'area di Valdesi e ad arco adattato alla spiaggia nei terreni dell'antico pantano – i lunghi viali alberati e il "tipo" edilizio del villino borghese con giardino minimo che si moltiplica all'infinito proponendo diverse soluzioni stilistiche e spaziali, sono stati gli elementi fondamentali della nuova connotazione paesaggistica che ancora oggi ne caratterizza l'immagine.

Viali alberati, strade panoramiche e "corniches" nell'Oltremare italiano

Ettore Sessa

Le nuove sistemazioni viarie urbane, spesso con viali alberati, per le città dell'Oltremare italiano sono state una componente davvero significativa nell'ambito del piano di "valorizzazione" dei territori acquisiti dal Regno d'Italia, quasi sempre con violente operazioni militari, in Africa, nei Balcani e nell'Egeo a partire dal 1885.

La vicenda dell'Oltremare italiano protrattasi fino al 1960, con una interruzione di sette anni prima della ripresa dell'ultimo decennio di amministrazione fiduciaria della Somalia Italiana durante la prima stagione della Repubblica Italiana, non ha tuttavia conosciuto una continuità di azioni da parte dell'amministrazione metropolitana nell'impegno e nei modi di qualificazione urbanistica o di rifondazioni urbane nei territori dominati. Tuttavia una componente comune degli interventi urbanistici condotti in questo lungo arco temporale è stata la presenza, pur con dissimili ricorrenze e soprattutto risultati, di viali alberati quale segno caratterizzante i programmi di qualificazione della nuova immagine della città dell'oltremare.

Al modesto impegno gestionale dei possedimenti durante il periodo umbertino succede un discreto attivismo nel periodo giolittiano che tuttavia non porta che a contenuti piani regolatori di ampliamento e a modeste sistemazioni di settori urbani, innegabilmente ancorati a logiche convenzionali e a modalità progettuali manualistiche. Le cose non cambieranno neanche durante il primo quinquennio di presa del potere da parte del fascismo fino a quando, a partire dal biennio 1927-1928, con la riorganizzazione ed il potenziamento istituzionale del Ministero delle Colonie, strumentale al nuovo corso della politica aggressiva del regime, cambia anche il profilo gestionale dello stato italiano che, ora, fa della promozione di efficienti criteri di pianificazione di città e territori il suo punto di forza sia per la valorizzazione delle potenzialità economiche dell'oltremare, sia per distinguere la nuova vocazione italiana all'imperialismo nell'ambito del "club" delle altre più antiche potenze coloniali. Ancora in bilico fra le remore di una progettazione di matrice positivista, ascrivibili al persistere di logiche legate all'*Edilizia Cittadina*, e rinnovamento disciplinare su basi scientifiche proprie della subentrante disciplina urbanistica, soprattutto in relazione agli esiti del *Primo Congresso Nazionale dell'Urbanistica* tenuto a Roma nel 1937 (con una specifica sezione di «Urbanistica Coloniale») e alla "Fondazione dell'Impero" dopo la conquista dell'Abissinia, nell'Oltremare italiano opera una variegata compagine di progettisti quali A. Alpago Novello, G. Bosio, O. Cabiati, V. Cafiero, O. Cavagnari, G. Ferrazza, I. Guidi, I. Lambertini, F. Orzali, F. Poggi, G. Ulrich e C. Valle oltre ad un nutrito novero di componenti degli uffici tecnici dei vari governatorati. Proprio nell'ultima e particolarmente controversa stagione del Ventennio, con l'affinarsi della pratica urbanistica mercè il "laboratorio" dell'Oltremare, le sistemazioni a "viali alberati" smetteranno di essere relegate alle sole finalità rappresentative per assumere un ruolo di tipologia infrastrutturale funzionale all'idea di rinnovamento dei "meccanismi" fondativi della città "italica" di moderna concezione.

Le strade alberate di Ancona tra fine Ottocento e inizio Novecento:

Viale della Vittoria, la città borghese e Corso Carlo Alberto, la città proletaria

Paola Raggi

I viali che determineranno gli assi lungo cui si svilupperà della città di Ancona nel Novecento si trovano in due aree distinte della città. Entrambi discendono dalla visione di sviluppo futuro della città prevista l'ingegnere Michele Bevilacqua nel piano di riorganizzazione della città del 1845, che prevedeva l'ampliamento delle mura nella piana degli Orti, e verso il piano di S. Lazzaro, inglobando molto in anticipo rispetto alle successive previsioni, vaste aree. L'intento era quello di integrare le due parti di città, quella storica, e la nuova, lungo piano San Lazzaro, risolto con un collegamento in galleria che attraversava il colle Astagno. Il nuovo collegamento doveva consentire, oltre al passaggio di vetture e pedoni, quello della ferrovia Roma-Ancona, di cui si prevedeva la realizzazione in quegli anni.

Corso Carlo Alberto, del 1883, ha origine lungo il preesistente tracciato che collegava la città a Osimo passando per Camerano, ed è probabilmente concettualmente impostato sin a dal 1845 anno in cui l'ing. Michele Bevilacqua iniziò la sistemazione della spiaggia tra il Lazzaretto e il ponte del fosso Conocchio, ricavandone un pubblico giardino e il primo viale pubblico della città con sistemazioni a verde e bagni marittimi.

Dall'esame delle carte topografiche dell'epoca risulta chiaro l'intento di creare un pubblico passeggio che, partendo dai suddetti giardini si sviluppava lungo la direttrice di Corso Carlo Alberto per poi, probabilmente, proseguire ad anello ricollegandosi alla città, a sud-est. Il viale troverà la sua definitiva connotazione con il piano urbanistico del 1886 che individua nella zona di Piano San Lazzaro il progetto di sviluppo della città con lo scopo di trasferire la popolazione dal centro storico a seguito delle demolizioni per il diradamento per ragioni sanitarie. Gli effetti di questa scelta di espansione scaturivano anche dalla localizzazione della stazione ferroviaria, costruita nel 1861 e dalla successiva disordinata urbanizzazione della Valle Miano.

Viale della Vittoria, realizzato intorno al 1820, discende dal piano di ampliamento del 1918 che identifica in tale strada, allora denominata viale Adriatico, l'asse di sviluppo della città ad est intorno a cui viene

L'arte di costruire i viali alberati delle città

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano

La tutela e il rinnovo del bene comune

Torino / 5-6 giugno 2025

disegnato l'impianto a scacchiera dell'omonimo quartiere; il viale collega Piazza Cavour, progettata nel 1810 dall'architetto Guido Cirilli e pensata come spazio di passaggio verso la nuova espansione urbana, fino alla falesia della costa est, e termina sul il parco del Passetto a picco sul mare. Il collegamento determinato dall'arteria verso il mare invece di risultare sull'asse mediano delle due preesistenti strade tra loro parallele, ed in asse con via Vittorio Emanuele e la costa ovest, è spostato diagonalmente. Al termine del viale, Guido Cirilli progetta un Monumento ai Caduti ampio spazio aperto sul mare. Il nuovo quartiere, localizzato sul viale aveva esplicitamente una destinazione borghese contrapponendosi così a quello della città proletaria che si estendeva lungo Corso Carlo Alberto.

Lungo le strade alberate. Urbanistica vegetale, città-foresta e altri paradigmi del progetto di paesaggio urbano contemporaneo

Anna Lambertini

Spazi lineari pensati per connettere e collegare, le strade alberate strutturano lo spazio della città e concorrono in maniera essenziale a definire disegno e funzionamento dei paesaggi urbani.

Seguendo un breve itinerario critico attraverso le strade alberate di alcune città europee, il contributo si propone di fare emergere principi, criteri e obiettivi di qualità che guidano, nel progetto urbano contemporaneo, la realizzazione e la gestione di questa peculiare categoria di spazio aperto pubblico. Rilette come formidabili dispositivi paesaggistici e fondamentali componenti delle reti della connettività ecologica, le strade alberate sono state caricate nel XXI secolo di rinnovati significati sul piano estetico, ecologico, socio-simbolico, storico-culturale, anche sulla base di persuasivi (e ambigui) paradigmi e modelli interpretativi di città.

Paseos y alamedas que construyen la ciudad. Aranjuez 1561. Madrid 1750

Paseos e Alamedas che costruiscono la città. Aranjuez 1561. Madrid 1750

Miguel Remolina

La comunicazione ripercorre tre episodi promossi dai re di Spagna a Madrid che prevedono la creazione di *paseos* e *alamedas*, destinati a diventare strade urbane.

Ad Aranjuez, nel 1561 Filippo II commissionò all'architetto Juan Bautista de Toledo la creazione di nuovi giardini. Ciò portò alla creazione delle lunghe *Paseo de la Reina* ad est, con rotatorie e piazzette, e alla disposizione delle *Doce calles* (dodici strade) a ovest del Palazzo Reale.

Da questi primi assi alberati, con una seconda operazione urbanistica intorno al 1750, fu creato un grande tridente di viali basato sul preesistente *Paseo de la Reina*. Qui nacquero le strade della nuova città di Aranjuez. La disposizione di questo tridente fu influenzata dai progetti di Versailles, promossi dai Borboni francesi, che erano direttamente imparentati con i re spagnoli.

Intorno allo stesso anno, il 1750, Ferdinando VI e soprattutto Carlo III (che prima di essere re di Spagna era stato re di Napoli) favorirono la creazione di una serie di viali alberati su cui si sarebbe basato il futuro sviluppo della zona meridionale di Madrid. Il *Paseo de Atocha* a est e quelli di *Puente de Toledo* e *Delicias* a sud furono progettati con tracciati a ventaglio e figure geometriche tipiche dei giardini barocchi, ma che si trasformarono subito in strade, dando vita a una delle reti stradali caratteristiche della Madrid del XVIII secolo.

Budapest, viali in competizione: il Városliget fasor e l'Andrássy út tra centro città e parco pubblico

Paolo Cornaglia

Considerato il primo parco pubblico a committenza pubblica in Europa, il Városliget (Bosco della città) di Budapest nasce nel 1817, sulla base di un concorso, ponendosi al termine di un asse che prosegue – oltre la cinta daziaria – una delle vie più commerciali della città, collegata all'altro estremo al ponte di barche che porta a Buda. La connessione fra città e parco si caratterizza come viale alberato a doppio filare fra terreni destinati a vigneti, e intercetta il parco nel suo accesso monumentale, il *circus*, pensato dal progettista Heinrich Nebbien con grandi propilei colonnati.

Questo asse perde centralità nel 1871, quando il piano regolatore di quell'anno progetta un grande viale monumentale alternativo, il Sugár út (Viale radiale, oggi Andrássy út), pensato non tanto come arteria ma come viale di parata della grande borghesia e dell'aristocrazia attraverso l'architettura. Questo nuovo viale alberato è concepito in tre sezioni distinte: una prima con due filari di alberature lungo i marciapiedi delle

grandi palazzate, una seconda (dopo una piazza ottagonale) con doppio filare e, una terza (dopo una piazza circolare) caratterizzata da doppio filare, palazzate con giardino antistante e infine ville prestigiose. Nel 1896 il viale viene consacrato come accesso principale al parco, sede della grande esposizione del Millennio, relegando in secondo piano il circo e il Városligeti fasor. Quest'ultimo, in realtà, pur perdendo centralità, diviene asse di un quartiere di ville ancora più prestigiose, passando a quadruplicare filare di alberature, oggi ippocastani. L'Andrássy út, innervato con una metropolitana elettrica sotterranea nel 1896, con il preciso intento di non disturbarne il carattere aulico con linee tranviarie, ha visto nei decenni passati la sostituzione dei filari di platani con esemplari di frassini, ora in parte in corso di sostituzione con bagolari americani.

Viali della Rimembranza nel Mantovano.

Note sul loro valore simbolico e sulla tutela di questo patrimonio vegetale

Gabriele Barucca

Parlare di parchi e viali della Rimembranza è sempre questione dai significati complessi: componenti di rilievo dello schema evolutivo della città nel corso della prima metà del Novecento e dunque afferenti alla trattatistica urbanistica, sono stati simboli silenziosi della cultura e della memoria collettiva di un popolo e, nella loro molteplice accezione, insostituibili testimonianze della storia di tante Comunità piccole e grandi. Questi spazi verdi di fruizione pubblica costituiscono un tema di ricerca importante e fondamentale di cui la storiografia, almeno fino ad oggi, si è ampiamente occupata riguardo a tante realtà italiane; nel caso mantovano la ricerca offre ancora margini d'indagine che questo contributo cerca di portare avanti definendo un primo, sintetico quadro d'insieme. Com'è noto, appena insediatosi al governo, Mussolini iniziò a impartire ufficialmente le prime linee guida in materia di celebrazione della memoria dei caduti della Grande Guerra. Tra queste iniziative un posto di assoluto rilievo è riservato alla creazione "in ogni città, in ogni paese, in ogni borgata, [dell]a Strada o [del] Parco della Rimembranza. Per ogni Caduto nella grande guerra, dovrà essere piantato un albero; gli alberi varieranno a seconda della regione, del clima, dell'altitudine", secondo quanto prescrive il 27 dicembre 1922 il sottosegretario alla pubblica istruzione Dario Lupi.

Per quanto riguarda la realtà mantovana, complessivamente dal 1923 al 1931, sono documentate sessantasette cerimonie inaugurali, ma probabilmente i parchi e i viali della Rimembranza dovettero essere in realtà molti di più. Alcuni dei viali sopravvissuti sono stati oggetto di recenti interventi di restauro e i relativi progetti sono stati autorizzati dalla competente Soprintendenza dopo interlocuzioni e approfondimenti con le Amministrazioni proprietarie e con i progettisti. Questi progetti di restauro prevedevano generalmente l'abbattimento delle piante in precarie condizioni statiche e fitosanitarie, la potatura di quelle in buono stato ma anche l'inopportuno utilizzo delle aree circoscrisse all'impianto originario del viale con l'inserimento di strutture interferenti come piste ciclabili, parcheggi, sottoservizi. L'illustrazione di aspetti legati alla tutela, conservazione e gestione di questi viali della Rimembranza concluderà l'intervento.

La beauté essentielle des allées d'arbres ... et plus encore

Chantal Pradines

I viali alberati fanno parte del nostro patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale. Dalla metà del XX secolo, sono diminuiti in modo massiccio in alcuni Paesi o regioni, più moderatamente in altri. La ragione principale è da ricercarsi nelle politiche di "sicurezza dei bordi stradali", che vietano la presenza di oggetti fissi sul ciglio della strada che potrebbero peggiorare gli effetti del deflusso degli incidenti stradali. Tuttavia, la graduale scomparsa dei viali alberati ha portato a modifiche delle normative al fine di rallentare il declino. Ma senza sempre riuscirci davvero. Tenendo conto dei recenti studi sulla sicurezza stradale, dell'effetto essenziale della bellezza sulla salute mentale e dei grandi temi della conservazione della biodiversità e della lotta al cambiamento climatico, si possono trovare le chiavi per arrestare il declino e per la ripiantumazione. Questo è il cuore della Dichiarazione di Carcassonne, già sostenuta da diversi rappresentanti eletti europei. Concretamente, rendere visibili i viali, i loro valori e l'impegno della società nei confronti di questo patrimonio e renderli economicamente attraenti attraverso il turismo e l'arboricoltura di qualità permetterà ai viali alberati di recuperare un posto importante nei nostri paesaggi. Azioni di questo tipo esistono in molti Paesi europei. L'obiettivo del progetto di itinerario culturale europeo per i viali alberati, il cui principio è stato convalidato in occasione della conferenza internazionale "La bellezza essenziale dei viali alberati" alla fine del 2023, è quello di dare maggior peso a queste azioni.

Le città di fondazione del Lazio e le strade alberate.

Caratteri di impianto e problematiche di tutela. I casi di Latina e Sabaudia

Laura Zanini

L'articolo esplora la rilevanza delle strade alberate nei progetti di fondazione novecentesca delle città di Latina e Sabaudia, focalizzandosi sugli effetti scenografici e prospettici che queste strutture urbane generano nel contesto dei principi del razionalismo. Analizzando l'introduzione di viali alberati come elemento architettonico e paesaggistico, il lavoro indaga come tali soluzioni siano state impiegate per enfatizzare la visibilità e la percezione della città, creando un legame tra spazio pubblico e natura. Attraverso un'analisi comparativa delle due città, si evidenziano le scelte progettuali che, pur all'insegna della razionalità e funzionalità, mirano a un'estetica di grande impatto, in cui la simmetria, la geometria e l'inserimento del verde contribuiscono a rafforzare il senso di ordine e monumentalità. L'articolo sottolinea quanto le strade alberate non solo rivestano un ruolo decorativo, ma siano anche strumenti di orientamento visivo e prospettico, capaci di definire la composizione spaziale e la percezione della città, rendendo le due fondazioni emblemi di un'architettura che sa fondere modernità e tradizione paesaggistica.

I viali alberati di Pescara e Castellammare Adriatico attraverso i Piani Regolatori: la deriva informale del progetto urbano nel secondo dopoguerra

Alessandro Camiz

A parte il piccolo centro storico, Pescara è per lo più una città moderna, sviluppatasi a partire dall'annessione al Regno d'Italia, e per questo rappresenta un caso studio di significativa rilevanza per osservare come la tecnica urbanistica sia cambiata da allora ai giorni nostri, delineando tendenze, derive e indirizzi. L'esame dei viali alberati e delle essenze arboree presenti nella città di Pescara, (che era distinta in Castellammare Adriatico a nord del Fiume e Pescara a sud, prima della unificazione avvenuta nel 1927) consentirà di tracciare una storia eloquente attraverso il Novecento del declino di tale tecnica urbanistica. Dal piano di Tito Altobelli per Castellammare Adriatico del 1885, al piano per il quartiere Pineta 1912 di Antonino Liberi, al piano di ricostruzione di Luigi Piccinato 1954, al piano vigente, si potrà notare come i pochi viali alberati ancora esistenti appartengono alle fasi anteriori della pianificazione fondativa della città. Questi impianti arborei, seppur in maniera frammentaria, strutturano ancora oggi l'impianto cittadino per forme urbane compiute e significative. Per la parte meridionale di Pescara le Via d'Annunzio, Via Tirino, Viale Vittoria Colonna, Via Amerigo Vespucci e il Lungomare, definiscono con le loro alberate una ossatura verde del tessuto urbano di notevole rilievo paesaggistico. Per la parte settentrionale, già Castellammare Adriatico, possiamo riconoscere un impianto analogo in Viale Regina Elena, Viale Regina Margherita, Via Edmondo de Amicis e Corso Umberto I, con un disegno forse meno unitario del sistema precedentemente descritto. Seppure oggi l'amministrazione comunale stia confermando alcuni esempi esistenti, e definendo nuove strade alberate, è legittimo domandarsi perché questa tecnica del progetto urbano sembri gradualmente scomparire nell'esame diacronico dei Piani regolatori. È forse tale aspetto correlabile alla deriva informale della progetto urbano che dal secondo dopoguerra ha prevalentemente caratterizzato la progettazione degli spazi pubblici nelle città italiane?

Il viale alberato del Valadier a Castel Gandolfo: il borgo dei Papi

Stefania Ricci

Nel 1949 viene istituita la Strada statale 140 del Lago Albano, la strada si dirama dalla strada statale 7 Via Appia, in località Due Santi nel comune di Marino ed è lunga circa due chilometri, arriva a Castel Gandolfo ricalcando il tracciato di quella strada progettata nel primo ventennio del XIX sec., da Giuseppe Valadier (1762-1839). La strada, per via dei filari di olmi che erano stati piantati, era detta *L'Olmata del Papa*, in quanto era, ed è anche oggi, la strada che i pontefici percorrevano in carrozza e poi in automobile, per raggiungere la loro residenza nel centro di Castel Gandolfo, inoltre nella carta IGM Foglio 150 Frascati III NE, rilievo del 1875, la strada è segnata come Olmata.

Nel 1805 Giovanni Raimondo Torlonia (1754-1829) acquista *Villa Delizia Carolina*, dalla Principesca Famiglia Giustiniani; G. Moroni nel suo *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica da San Pietro sino ai nostri*

giorni (1841), scrive che il Principe «...Siccome d'animo grande, osservando, che la via per la quale i Papi si conducono a Castel Gandolfo è in alcuni punti alquanto ripida, immaginò e condusse a fine una comoda strada non solo per proprio uso, ma eziandio per quello de' sovrani Pontefici allorquando fosse loro piaciuto profittarne; strada, che dal sito detto de' due santi, percorrendo gli estesi pascolari di Marino e di Castel Gandolfo, giunge fino alla sommità del colle. Per renderla viepiù piacevole, fiancheggiata venne da spessi alberi di olmo...».

Nel 1820, il Fea nel volume *Varietà di Notizie Economiche Fisiche Antiquarie Sopra Castel Gandolfo, Albano, Ariccia, Nemi, Loro Laghi ed Emissarii Sopra scavi recenti di antichità in Roma, e nei contorni, fabbriche scoperte, sculture, e iscrizioni trovate ec. ec.*, pubblica il progetto del Valadier per la suddetta strada: «...Roma. Questo di 23 luglio 1817. Giuseppe Valadier Architetto. Pianta Topografica della nuova strada fatta fare da sua Ecc. il sig. Duca di Bracciano, che dal ponte dei due Santi, che resta per la strada corriera d'albano, conduce per il così detto pascolare alla terra di Castel Gandolfo...».

Oggigiorno la strada è costeggiata da alti pini domestici, che ne hanno ovviamente cancellato l'immagine originaria, l'*Olmata del Papa*.

Dal viale di Augusto al viale delle Palme: strade alberate a Napoli negli anni del Fascismo, tra esigenze di espansione e volontà di rappresentazione

Gemma Belli

Il 9 maggio 1940, alla presenza del re Vittorio Emanuele III, apre a Napoli la prima Mostra triennale delle Terre d'Oltremare. Il vasto complesso, realizzato con lo scopo di esaltare agli occhi del mondo il ruolo dell'Italia come potenza colonizzatrice, e far conoscere agli italiani le risorse dei territori colonizzati, viene ubicato nel quartiere di Fuorigrotta a occidente della città. Anche in relazione al piano urbanistico elaborato in quegli anni dalla commissione presieduta da Luigi Piccinato, la Mostra deve però costituire pure il volano per la crescita del capoluogo partenopeo verso i Campi Flegrei, oltre la collina di Posillipo, e rappresentare il centro della moderna espansione verso i Campi Flegrei. Il collegamento è affidato a due assi che attraversano la collina in traforo: uno, il viale Giulio Cesare, a carattere commerciale, è destinato allo scorrimento veloce; l'altro il viale di Augusto, a carattere rappresentativo, e attraversato da filari di palme, viene studiato specificatamente per garantire un magniloquente accesso alla Mostra ed è concepito in una studiata continuità con il sistema del verde; quest'ultimo nel vasto complesso espositivo acquista un ruolo decisivo, e la progettazione è affidata a Luigi Piccinato e Carlo Cocchia. In particolare, l'asse del viale di Augusto si pone in relazione con il viale delle Palme, tra i portanti dell'impianto del polo fieristico.

Il contributo intende analizzare il disegno di tali viali alberati nelle reciproche relazioni e in rapporto all'impianto conferito al nuovo quartiere, oltre che in relazione ai viali del Parco della Rimembranza a Posillipo, area collegata alla Mostra dalla funivia, oggi in disuso, progettata da Giulio De Luca. A partire dalla ricostruzione storica di un articolato progetto, nel quale anche il sistema di risalita meccanica contribuisce alla fruizione del paesaggio artificiale creato, il presente contributo intende considerare il destino all'attualità di tale patrimonio, pure alla luce di un acceso dibattito che coinvolge le istituzioni comunali, la comunità scientifica e l'opinione pubblica.

Strade alberate nella Napoli dell'Ottocento: riflessioni e permanenze sulla costruzione della città e del verde urbano

Pasquale Rossi

Il contributo propone una riflessione legata al sistema di piantumazione e di decoro urbano per la costruzione di nuovi assi stradali nell'ambito della definizione di una "città borghese".

Nel caso napoletano questo aspetto diventa essenziale sia per gli interventi compiuti durante il Decennio Francese (1806-1815) che durante la metà del secolo con la restaurazione borbonica.

La valutazione di alcuni esempi di progettazione urbana e i temi legati all'"igiene pubblica", affrontati in particolar modo dopo l'Unità d'Italia, rappresentano ulteriori elementi di valutazione critica per la situazione contemporanea e per la necessità e sostenibilità di progetti di verde urbano.

I viali alberati di notevole interesse pubblico.

Norme per la tutela e necessità di adattamento al cambiamento climatico

Claudia Cassatella, Annalisa Savio

La tutela paesaggistica dei viali alberati (in ambito urbani o rurale) ha sempre posto numerose sfide operative, per via della naturale dinamica delle piante (crescita e portamento, invecchiamento, patologie), dei cambiamenti nelle funzioni urbanistiche (ad esempio, il tipo di circolazione) e del contesto urbano (ad esempio, il ruolo scenico), dell'obsolescenza e sostituzione dei componenti materiali dello spazio (pavimentazioni, arredi, e simili). Inoltre, la gestione del vincolo può intrecciarsi variamente ad altre norme di settore (dalla sicurezza stradale, alla tutela ambientale). I vincoli più recenti, decretati ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, prevedono una disciplina d'uso prescrittiva che, pertanto, deve identificare gli aspetti del bene imprescindibili e le regole per mantenerne il valore non interpretabili e destinate a durare a lungo.

Il contributo, partendo da alcuni casi di studio di dichiarazioni di notevole interesse pubblico di viali alberati, intende fornire una rassegna di norme di tutela (legate alle motivazioni e dunque al tipo di valore paesaggistico individuato) e una riflessione sulla loro operatività. La più recente stagione di pianificazione paesaggistica e le norme nazionali sul verde urbano, che stanno sostenendo la produzione di piani e regolamenti per il verde, spingono a interrogarsi sulle più opportune forme di regolazione per la salvaguardia del patrimonio costituito dai viali alberati.

Le strade alberate come paesaggi culturali storici urbani.

Problematiche di politica di conservazione e strategie di gestione

Teresa Colletta

L'intervento proposto riguarda la terza parte del Convegno sulla tutela del patrimonio e l'amministrazione del bene. I viali alberati e le alberate storiche sono una eredità che riconosciamo come patrimonio culturale, individuandone la loro geometria e unità progettuale, con l'obbligo di prendersene cura attraverso processi di conservazione, restauro, nonché migliorativi e di valorizzazione.

La tutela paesistica delle strade alberate va affrontata sotto diversi aspetti: ambientale, storico, estetico e culturale. Queste strade rappresentano spesso elementi di pregio paesaggistico che contribuiscono alla qualità del territorio, al benessere delle comunità e alla salvaguardia della biodiversità.

Nel riconoscere uno stretto rapporto tra strade alberate e progettazione urbanistica sulla base di documentati studi di tecnica di progettazione nella scelta del verde urbano, vanno considerati dei Paesaggi storici culturali di grande rilevanza identitaria. Analizzeremo i vari aspetti della tutela dal valore storico e culturale, alla protezione ambientale alla loro manutenzione e sicurezza-prevenzione dal rischio, ben conoscendo le criticità esistenti: conflitti con la viabilità, cambiamenti climatici, valutazione dello stato di salute delle alberature e pianificare interventi sostenibili. Metteremo in risalto l'opportunità di assoggettare le strade alberate ritenute di valore e pregio a "vincolo paesistico" talché le Soprintendenze possano agire per tutelare l'immagine identitaria della città. L'importanza delle norme esistenti per la Tutela del Paesaggio e dell'Ambiente in Italia. L'opportunità del "vincolo paesaggistico" per le alberate storiche, tramite il "Codice dei Beni Culturali e del paesaggio", (Legge del 2004, detto anche "Codice Urbani", Parte terza: Beni paesaggistici, articoli 131-159). Sarà evidenziato che in Europa non esiste una tutela unitaria e specifica a livello sovranazionale per le strade alberate storiche, ma ci soffermeremo sulle diverse iniziative e normative nazionali e regionali messe in atto in Germania e in Francia in modo autonomo per operare una valida protezione.

A livello internazionale l'introduzione nel 1992 nella Convenzione UNESCO per il Patrimonio Mondiale (1970) del concetto di "paesaggio culturale" include elementi naturali e antropici, tra cui le alberature storiche. Rilevante a riguardo la "Carta sul paesaggio" del 2000 per l'interpretazione e messa in valore dei beni "alberati" come paesaggi culturali storici. A questo riguardo terremo in considerazione le Dichiarazioni e le Linee Guida dell'ICOMOS (*International Council of Monuments and Sites*) per l'attività di identificazione, documentazione e valutazione dei paesaggi culturali storici tramite l'attività del comitato scientifico internazionale e nazionale dell'ICOMOS ISCL (*Comité scientifique International des paysages culturels*).

Gli studi sulle alberature monumentali e sulla loro gestione sono stati discussi in diverse conferenze ICOMOS, con contributi di numerosi esperti di paesaggio sul tema della conservazione delle alberature storiche, analizzandone il valore estetico, culturale ed ecologico. Alcuni studi si concentrano sulla gestione sostenibile

delle alberature storiche nei contesti urbani e rurali. Importanti sono Il Documento di Firenze (1982) sui Giardini Storici riconosce il valore storico delle alberature nei giardini e nei parchi. La Carta di ICOMOS-IFLA sul Paesaggio Storico Urbano (2011) menziona il ruolo del verde storico nella struttura e identità delle città. Come esempio di censimento, catalogazione, manutenzione e restauro del patrimonio verde urbano e territoriale è di rilievo il convegno mondiale "3RD World Meeting on Terraced landscape choosing the future" nell'ottobre 2016 nelle tre sedi di Venezia, Padova ed in Campania a Maiori e a Ischia. In quelle sedi si sono posti a confronto ricerche e documentazioni sulle problematiche del sistema dei sistemi di paesaggio terrazzato nell'ottica di promuovere finanziamenti e specifiche misure a livello europeo riguardanti la conservazione e il restauro e valorizzazione di questi paesaggi.

Integrazione della lacuna e «valore di collettività» tra teoria e prassi nella conservazione delle alberate storiche: il caso del Giardino Reale di Torino

Marco Ferrari

Il contributo prende in esame l'origine, le trasformazioni, la consistenza odierna e le prospettive di conservazione delle alberate del Giardino Reale di Torino – impostate da Le Nôtre e De Marne tra il 1697 e il 1702 e reiterate nel corso dei secoli XVIII e XIX – quali elementi fondamentali della composizione in grado di ottenere grandi fughe prospettiche care alla scuola francese, ovviando brillantemente all'irregolarità del recinto fortificato e ingannando il visitatore circa l'effettiva estensione del giardino. Il taglio dei giardini eseguito tra il 1916 e il 1923 per il collegamento tra piazza Castello e corso San Maurizio, la realizzazione di parcheggi e depositi interrati a servizio della Prefettura, della Biblioteca Reale e dell'Archivio di Stato, nonché l'acuirsi di fitopatologie come la grafiosi dell'olmo negli anni Settanta, hanno portato a importanti obliterazioni. La situazione generale delle allee, penalizzate nei valori storici, compositivi ed estetico-paesaggistici, ha recentemente indotto, nell'ambito del progetto finanziato dal PNRR *Programmi per valorizzare l'identità dei luoghi: parchi e giardini storici*, a riflessioni sulla metodologia di approccio alla loro conservazione, tra materia e immagine, tra teoria e prassi, valutando sia sostituzioni puntuali volte a colmare le numerose lacune, sia l'eventualità di un rinnovamento complessivo per lotti in virtù di un valore di collettività, così come raccomandato dalla *Carta ICOMOS-IFLA dei giardini storici* del 1981.

Il contributo intende dunque offrire, attraverso un confronto tra letteratura di taglio interdisciplinare e interventi internazionali, una riflessione concreta sulla conservazione delle alberate storiche nella loro duplice dimensione di componente materiale e immagine composta, dimostrando quanto, trattandosi in origine di consociazioni coetaneiformi e quindi artificiali, la loro conoscenza e una manutenzione consapevole costituiscano fattori imprescindibili per imparare a gestirne il passato e a pianificarne il futuro.

Disegno e gestione delle alberate del parco Michelotti a Torino tra permanenze e mutamenti d'uso

Ester Germani

Le alberate che attraversano il parco Michelotti a Torino offrono la possibilità di riflettere sul tema della tutela del patrimonio arboreo grazie al riconoscimento delle valenze storiche e compositive assunte dal sistema dei filari, tuttora leggibile nell'attuale contesto urbano nonostante le numerose trasformazioni d'uso che hanno interessato l'area tra XIX e XXI secolo.

Tra il 1816 e il 1817, l'ingegnere idraulico Ignazio Michelotti viene coinvolto nella realizzazione della diga ad arco sul Po, a valle del ponte di piazza Vittorio, al fine di convogliare le acque del fiume nel canale «dei mulini» e alimentare sia le ruote motrici del mulino «delle catene» costruito nel 1779, sia i restanti opifici e impianti produttivi dislocati lungo i tre chilometri e mezzo di sviluppo dell'infrastruttura idraulica. Venuta meno la sua funzione negli anni Trenta del Novecento, il canale viene dismesso e interrato, lasciando tuttavia alcune tracce nel disegno del parco Michelotti che diviene un giardino pubblico per il *loisir* e per il passeggio all'ombra di due alberate, entrambe costituite da un doppio filare. Al viale di *Platanus x acerifolia* che attraversa l'area centrale del parco si affianca un secondo percorso anch'esso alberato e reiterato, come mostrano alcune fotografie databili negli anni Cinquanta, con la messa a dimora di esemplari di *Ginkgo biloba*, specie dalle peculiari caratteristiche ornamentali. Il valore identitario e paesaggistico delle due alberate è tale da essere preservato anche a seguito dell'allestimento del giardino zoologico, inaugurato nel 1955 e ampliato nel corso degli anni fino a occupare l'intera superficie del parco. La costruzione delle vasche e delle strutture destinate a ospitare gli animali così come dell'edificio dalle peculiari connotazioni formali e spaziali

L'arte di costruire i viali alberati delle città

Il viale alberato nella storia e il progetto dello spazio pubblico urbano

La tutela e il rinnovo del bene comune

Torino / 5-6 giugno 2025

destinato ad Acquario-Rettiliario, progettato nel 1959 da Ezio Venturelli, si giustappone al sistema dei filari che risulta ancora un elemento compositivo strutturante del disegno complessivo del giardino zoologico. La chiusura dello zoo nel 1987 apre a nuove ipotesi di destinazioni d'uso che interessano gli spazi del Michelotti. Tra il 2018 e il 2022, l'area è infine interessata da lavori per la sua sistemazione a parco pubblico, promossi dalla Città di Torino e in occasione dei quali le alberate sono state oggetto di controlli e potature per la loro messa in sicurezza e integrate con la piantumazione, laddove possibile, di giovani esemplari nei tratti che presentavano lacune.

In riferimento all'articolato palinsesto del parco Michelotti, il sistema delle alberate rappresenta un elemento di continuità, persistente nonostante il significativo impatto antropico e animale seguito all'inaugurazione del giardino zoologico. Al presente, l'alberata di *Ginkgo biloba*, leggibile nel suo assetto a duplice filare, ad eccezione della porzione sud del parco prossima a Piazza Borromini, offre un passeggio da una prospettiva privilegiata in stretto dialogo con i Murazzi e con la fascia fluviale del Po. L'alberata di *Platanus x acerifolia* risulta in maniera maggiore compromessa nell'unità compositiva ma sono ancora identificabili i singoli e vetusti esemplari che accompagnano l'attraversamento del parco tra le permanenze delle strutture riconducibili all'allestimento dello zoo. Riconosciuti tali valori, ulteriori riflessioni si aprono sui temi della conservazione e della gestione delle alberate, al fine di preservarne le valenze storiche nel quadro delle esigenze e problematiche connesse con l'odierna fruizione pubblica e quotidiana del settore. Ai vincoli che insistono sul «sistema delle aree protette dalla fascia fluviale del Po» si aggiunge la tutela degli esemplari arborei ricadenti nell'area in passato occupata dal giardino zoologico, aspetto che rende particolarmente complesso gestire il patrimonio arboreo esistente. In ultimo, l'inserimento delle funzioni richieste dallo spazio pubblico urbano all'interno del palinsesto del parco Michelotti invita a nuovi interrogativi sulla compatibilità tra la domanda sociale posta in essere dalla fruizione del luogo e le istanze legate alla conservazione e alla tutela delle due alberate nelle loro valenze percettive, estetiche e botaniche.

Verde e spazio urbano nelle riviste di settore del XIX secolo

Matteo Borriello

Nel corso del XIX secolo gli interventi urbani che coinvolgono gran parte delle capitali europee portano a un ripensamento dello spazio abitato, in linea con le esigenze della nuova società borghese. La classe professionale di tecnici, che ha come obiettivo ultimo la realizzazione di nuovi assi stradali e quartieri residenziali in risposta alle istanze tecniche e igieniste, non trascurava aspetti legati al tema del verde, che influenza la volontà di delineare il volto nuovo delle città.

Teoria e tecnica dell'elemento green sono oggetto di trattazione all'interno dei periodici di settore, riviste e bollettini di Sodalizi, attraverso i quali è possibile ricercare e comprendere possibili indirizzi di metodo e buone pratiche.

Allee e viali nelle residenze suburbane torinesi, accesso aulico e disegno territoriale: un paesaggio sovente scomparso

Chiara Devoti

Viali alberati e allee rappresentano una nota costante nell'ambito delle residenze extraurbane, come aulico segno di un diverticolo dalla viabilità più importante o come quinta scenica al fondo della quale fare emergere la villa o il parco. Presenti sia nella cosiddetta "parte piana delle città", sia sulla "montagne", ossia sulla leggiadra (così sistematicamente nelle parole dei viaggiatori) collina, le due aree che contraddistinguono la città capitale, rappresentano un segno territoriale forte, talvolta conservatosi anche in presenza di un reimpiego o financo una scomparsa della residenza a cui conducevano. Disegnate, accuratamente definite, fino alla scelta puntuale delle varietà arboree, di queste talvolta non resta che il ricordo nella cartografia o nelle vedute. Il contributo si prefigge di considerare in particolare il caso della perduta residenza di *Miraflores* (Mirafiori), che presentava una lunga allee di accesso, aperta in un'esedra all'arrivo di fronte al castello e completata nel disegno articolato e complesso del parco ricavato nell'ansa del Sangone da parte opposta, tutti elementi ora completamente cancellati e insospettabili nel paesaggio delle sponde del torrente così come è venuto definendosi dopo l'abbandono della funzione legata al *loisir* della corte.

Per raggiungere il Castello del Valentino

Dalla stazione di Porta Nuova

Tram numero 9 direzione corso Massimo d'Azeglio (ultima fermata prima del capolinea)

Dalla stazione di Porta Susa

Tram numero 10 fino alla fermata di corso Vittorio Emanuele II, quindi tram numero 9 direzione corso Massimo d'Azeglio (ultima fermata prima del capolinea) oppure

Metropolitana direzione Bengasi, fermata Marconi e a piedi fino al Castello

