



PROVINCIA
DI TORINO

CONSULTA PERMANENTE DEI CONSIGLIERI ED AMMINISTRATORI



Levio Bottazzi

Luigi Des Ambrois de Névache

Consigliere Provinciale di Torino protagonista del Risorgimento



Edizioni SGI Torino

Levio Bottazzi

Luigi Des Ambrois di Névache

Consigliere Provinciale di Torino protagonista del Risorgimento

Prefazione a cura di Marco Canavoso

Premessa a cura di Sergio Bisacca e Antonio Saitta

Contributo di Laura Odiard Des Ambrois

Edizioni SGI Torino



Proprietà letteraria: © 2014 SGI Edizioni

Prima edizione

In copertina: foto di Luigi Des Ambrois



CONSULTA PERMANENTE DEI CONSIGLIERI ED AMMINISTRATORI



*A Gigi Rivalta
per i suoi preziosi consigli anche in
occasione dell'avvio di questa ricerca*

Ringraziamenti

Alla signora Laura Odiard Des Ambrois per i molti consigli ed informazioni gentilmente forniti.

Al personale dell'Archivio Storico e della biblioteca G. Grosso della Provincia di Torino per l'aiuto prestato durante la ricerca.

All'Archivio Storico della Città di Torino (ASCT) per il materiale cartografico ed al Museo del Risorgimento per la copia dell'arazzo sulla firma dello Statuto.

Al prof. Roberto Borgis per le informazioni tratte dal suo volume "Luigi Des Ambrois de Névache".

Infine un particolare ringraziamento ad Angela Liccione ed alla Segretaria della Consulta Patrizia Pignatelli per la preziosa collaborazione fornita.



	pagina
1. Premessa	1
2. Il “Regio Editto” di Des Ambrois per i Comuni e le Province - 27/11/1847	6
3. La Commissione Des Ambrois del 1860 per un progetto regionalista dello Stato	12
4. L'attività nel Consiglio Provinciale di Torino	16
Consiglio Divisionale di Torino (1849 - 1858)	16
Consiglio Provinciale di Torino (1860 - 1861)	24
La delegazione all'Expo di Londra del 1862 e la nascita del “Museo Industriale” di Torino	25
5. L'attività in Consiglio Comunale di Torino (1848 - 1857)	29
1848 - Consiglio Decurionale	29
1848 - L'episodio dei “voraces” a Chambery nei verbali del Consiglio Decurionale	30
1849 - 1857 Consiglio Comunale	32
6. Des Ambrois e la nascita delle ferrovie Sabaude (1844 – 1858)	38
Il ritardo del Piemonte e la “svolta” attuata dal Ministro Des Ambrois	40
Linea Torino - Genova e diramazione Alessandria - Novara - Lago Maggiore	44
Ruolo di queste ferrovie nelle vittorie di Magenta e S. Martino e Solferino nel 1859	48
Lo stabilimento ferroviario Taylor e Prandi a San Pier d’Arena	51
L'avvio del progetto per il traforo del Frejus	54
La localizzazione delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa	60
7. Relazione della commissione Des Ambrois sulla seconda ferrovia dal Piemonte al Litorale (1858)	67
8. Le iniziative come Ministro ed i suoi riflessi nel dibattito in Consiglio Provinciale	71
Legge 30 ottobre 1847 sulla libertà di stampa	71
Patrimonio boschivo, agricoltura e l'Istituto agrario-forestale e veterinario di Venaria Reale	75
La nascita dell'attuale “distretto industriale” di Cluses in Savoia	81
9. Des Ambrois e la politica urbanistica a Torino	
Le R. Patenti del 1846 ed il “Piano Regolatore di ampliamento della città” del 1848	84
La politica urbanistica a Torino prima di Des Ambrois	85
Sovraffollamento e condizioni igienico-sanitarie a Torino prima del 1846	87



	pagina
1845-1848 - I progetti urbanistici di ampliamento della Capitale	90
Il piano di Vanchiglia - R. Patenti 12 settembre 1846	92
Il Piano per San Salvario - R. Patenti 7 agosto 1846	95
Il “Piano Regolatore di ampliamento della Città” del 1848	97
Il “Piano d’ingrandimento della Capitale” 1851-1852 ed i suoi collegamenti con i provvedimenti urbanistici precedenti	106
10. Le riforme nella Pubblica Istruzione	110
“Scuole di Metodo” per la formazione dei Maestri elementari	112
Scuole femminili	116
Scuole serali per operai	116
Istruzione Tecnica Superiore e Università	118
11. Il Sistema Metrico Decimale - SMD	124
12. “La Generala” e la “R. Società pel patrocinio dei giovani liberati dal correzionale”	126
“La Generala - Correzionale agricolo per giovani discoli” - 1845	126
“R. Società pel patrocinio dei giovani liberati dalla casa di educazione correzionale”	128
13. Indagini sul “cretinismo negli Stati Sardi” e sulla Pellagra	129
“Cretinismo”	129
La Pellagra	132
14. Provvedimenti di Governo emessi dal Ministro Des Ambrois	134
Anno 1844	135
Anno 1845	136
Anno 1846	138
Anno 1847	140
Anno 1848	143
15. Considerazioni conclusive	145
Allegati	149
Tavole fuori testo	163



Sfogliando questo libro su Luigi Des Ambrois de Nevache, si capisce quanto il processo unitario nazionale sia stato un insieme articolato e complesso alla cui composizione felice – accanto alla retorica degli squilli di trombe e del tintinnar di spade insieme ai ritratti apologetici dei padri della Patria – abbia contribuito, nella realtà quotidiana di quei tempi, l'organizzazione di un nuovo Stato: il Regno d'Italia, frutto di un'idea unitaria che discendeva da un ideale, da un sogno caro a molti.

Un'aspirazione però di due tinte diverse: da un lato l'idea repubblicana, che trovò il suo più alto momento nell'eroica e sfortunata Repubblica romana del 1849, dall'altro la monarchia sabauda che nel 1861 concretizzò l'opera.

E furono tanti coloro i quali, seppur su sponde diverse, seppero superare le divisioni (anche senza mai cancellarle) per portare a compimento il fine ultimo, quello dell'Italia unita.

Torino nel decennio di preparazione fu fulcro e coagulo dell'impegno di tanti "da più parti d'Italia giunti" per questo cammino irto di difficoltà, ma illuminato dalla speranza, figlia di un costante lavoro quotidiano.

L'accurato volume di Levio Bottazzi, attivo componente della Consulta permanente dei consiglieri ed amministratori della Provincia di Torino, risulta proprio essere dettagliata testimonianza di un'epoca chiave del nostro Paese, letta attraverso la poliedrica attività di Luigi Des Ambrois de Nevache che fu, nel senso alto un uomo di Stato.

Come ricorda la lapide posta a sua memoria nel 1875, un anno dopo la sua scomparsa, sotto i portici di Piazza Castello a due passi proprio dall'aula del Consiglio provinciale, Des Ambrois compì il suo cursus honorum come membro di quest'assemblea provinciale, ministro di Carlo Alberto, con cui collaborò alla stesura dello Statuto, infine come componente del primo ministero costituzionale, deputato al Parlamento nazionale e presidente del Senato.



Per molti studiosi però il suo merito maggiore – e non a caso la lapide lo ricorda perfettamente – fu quello di proporre “la prima idea del traforo delle Alpi dal sovrano sapientemente accolta” .

Un politico attento al mondo, si direbbe oggi, convinto che il progresso, così come la considerazione all'estero e il ruolo di una nazione dovesse passare necessariamente nella sua capacità di essere propositiva in fatti ed opere, agganciandosi al corso delle cose nel resto d'Europa per affrontare la sfida della modernità: e cioè collegamenti veloci per dare spinta ed impulso alle industrie nascenti, pensando anche a quelle che ad esempio in Piemonte si nutriva l'ambizione di veder sviluppare.

Così accadde e in qualche modo poi la perdita di ruolo di capitale di Torino riuscì ad essere rimodellata una manciata di decenni dopo quando il Torinese divenne perno e fulcro tra i più importanti dell'industrializzazione nazionale.

A uomini come Luigi Des Ambrois, al loro sguardo verso il futuro intriso di certezze arricchite di speranze, si deve in parte tutto questo e le pagine di Levio Bottazzi oltre all'interesse storico documentario che trasudano sono anche uno sprone per confidare nel futuro del nostro territorio.

Sergio Bisacca

Presidente Consiglio Provinciale

Antonio Saitta

Presidente della Provincia di Torino



L'impegno della Consulta Permanente dei Consiglieri Provinciali è stato, fin dalla sua fondazione, nell'autunno del 2002, quello di promuovere e valorizzare le competenze e l'impegno prodotto, nel corso di quasi centosettanta anni di storia, dagli uomini e dalle donne che hanno rivestito l'incarico di Amministratori Provinciali, al di là delle diverse opinioni politiche e culturali.

In un tempo in cui la Provincia si appresta a trasformarsi, in una confusione di provvedimenti spesso in contraddizione, nella Città Metropolitana (per la quale la riforma sembra voler mantenere gli stessi confini, quelli definiti 300 anni fa dal Trattato di Utrecht), questo impegno alla conservazione della memoria appare ancora più attuale: la presentazione del ruolo di Luigi Des Ambrois de Nevache nella sua poco conosciuta veste di Consigliere Provinciale, curata in questo volume dal Vice Presidente della Consulta Levio Bottazzi cui va la mia gratitudine, sincera e non formale, per l'impegno faticoso e puntuale, vuole essere il segno dell'attenzione per un aspetto fino ad ora trascurato del grande statista piemontese.

Un ruolo in cui Des Ambrois, ancora una volta, mette in luce una singolare capacità di guardare con lungimiranza al futuro del territorio interpretando con grande intelligenza le esigenze di una Società in divenire, figlia di una trasformazione epocale, quella che, in pochi decenni, ha generato le pietre miliari della Storia d'Italia, dallo Statuto Albertino all'Unità Nazionale.

L'augurio è quindi che i lettori vogliano apprezzare questo lavoro, la certezza invece è quella di avere riportato alla luce un pezzo della nostra storia.

Marco Canavoso

Presidente Consulta Permanente Consiglieri della Provincia di Torino



Luigi Francesco Des Ambrois de Névache è ricordato dagli ‘addetti ai lavori’, principalmente storici e biografi, come un grande amministratore, ministro e uomo di Stato. Spiccavano in lui un profondo senso di giustizia, una cristallina onestà e nobili ideali politici, civili, religiosi, ai quali si affiancava una forte volontà congiunta a un’intelligenza laboriosa e lungimirante.

Per queste ragioni è considerato uno dei principali attuatori della trasformazione del Regno di Sardegna in uno Stato moderno e all’avanguardia in Europa.

Al pari di altri uomini politici del suo tempo fu anche appassionato storico, scrittore e studioso: dalla sua penna fra l’altro uscirono un’autobiografia, Note e Ricordi Inediti, uscita in italiano nel 2011, e Notice sur Bardonnèche, volumetto sulla storia di Bardonecchia e della Valle di Susa, edito in italiano nel 2013.

Tuttavia la sua natura schiva e ombrosa lo portò a rifuggere da qualsiasi sorta di autocelebrazione, addirittura ad evitare quasi di parlare in pubblico adducendo difficoltà di espressione e di respirazione; egli preferiva sicuramente il lavoro dietro le quinte, seppur duro ed estenuante, alle manifestazioni pubbliche e perciò il suo nome è rimasto, ed è ancora, sconosciuto alla maggioranza e soltanto accennato nei testi scolastici.

Per tali ed altri motivi di carattere personale, sono molto grata e riconoscente alla Consulta Permanente dei Consiglieri ed Amministratori della Provincia di Torino, in particolare a Levio Bottazzi, per questa interessantissima pubblicazione, minuziosa ed arguta, poiché rende il merito ad un personaggio che sicuramente ha dedicato alla sua città, alla sua regione ed alla sua Patria ogni minuto della propria operosa esistenza.

Laura Odiard Des Ambrois



1 Premessa

Le celebrazioni del centocinquantenario dell'Unità d'Italia hanno consentito di rivalutare almeno in parte il ruolo che Luigi Des Ambrois ha svolto durante il periodo di trasformazione dello Stato Sabauda negli anni immediatamente precedenti il 1861, tanto che recentemente è stato inserito dal Governo italiano nell'elenco dei 150 migliori servitori dello Stato.

Una sintesi della sua attività è contenuta nella lapide a lui dedicata posata nel 1875, ad un anno dalla morte, sotto i portici della Prefettura di Torino:

MINISTRO DEL MAGNANIMO CARLO ALBERTO
 PROPOSE LA PRIMA IDEA
 DEL TRAFORO DELLE ALPI
 DAL SOVRANO SAPIENTEMENTE ACCOLTA
 FU TRA I PRINCIPALI COMPILATORI
 DELLO STATUTO FONDAMENTALE DELLA MONARCHIA
 FECE PARTE DEL PRIMO MINISTERO COSTITUZIONALE
 DEPUTATO AL PARLAMENTO NAZIONALE
 MINISTRO PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI STATO
 NEGOZIATORE DEL TRATTATO DI ZURIGO
 PLENIPOTENZIARIO A PARIGI
 PRESIDENTE DEL SENATO

Poco conosciuta la sua partecipazione al Consiglio Comunale di Torino dal 1848 al 1857 ed ancora meno quella al consiglio Divisionale di Torino (che comprendeva le Province di Torino, Pinerolo e Susa) dal 1849 al 1859 e, dopo la riforma del 1859, a quello provinciale di Torino dal 1860 al 1863.

La stessa “*scheda*” a lui dedicata dal Senato nell'elencare gli incarichi ricoperti dal 1833, ricorda, per la Provincia solo il periodo dal 1860 al 1863, anche se contraddittoriamente riporta, senza indicare date, la sua carica a Vice presidente del precedente Consiglio Divisionale che presupporebbe, ovviamente, la qualifica di consigliere.

Come Consulta Permanente dei Consiglieri ed Amministratori della Provincia di Torino avevamo già collaborato alla pubblicazione sia dell'edizione anastatica della sua “*Commemorazione*” scritta da Achille Mauri e pubblicata dalla tipografia del Senato nel gennaio 1875 e sia l'edizione italiana del suo scritto “*Note e Ricordi inediti*” apparso sino allora solo in francese.

Si è poi ritenuto opportuno avviare una ricerca per illustrare l'attività svolta nei Consigli Provinciale e Comunale di Torino che è stata poi integrata da una sintesi su alcune precedenti iniziative da Lui svolte come Ministro ed a volte solo accennate nei suoi “*Ricordi*”.

Per questa parte di lavoro si è cercato di utilizzare il più possibile le fonti d'informazione dell'epoca anche perché si è constatato che, contrariamente a quanto successo nei decenni successivi, i riferimenti diretti a Des Ambrois erano allora numerosi riconoscendo al Ministro la diretta paternità delle decisioni assunte dal Governo.

Sintesi ritenuta opportuna non solo per meglio comprendere le ragioni della sua capacità di intervenire



in Consiglio su molti argomenti riguardanti settori tra i più diversi, ma anche per sottolineare il ruolo da protagonista nella fase pre-statutaria del Regno definita da qualche storico come la “*preistoria costituzionale*” del Regno di Carlo Alberto che precedette l’emanazione dello Statuto. (1)

Su questo periodo, e più in generale sull’intero regno di Carlo Alberto, l’autore di “*Note e Ricordi*” esprime un giudizio preciso.

Ricorda che il Re cercò inizialmente l’appoggio dei liberali con alcune riforme, tra le quali l’istituzione del Consiglio di Stato che però, ben presto, verrà bloccato da leggi finalizzate a “*proibirgli ogni velleità di eccessiva indipendenza*”. (2)

Colpa del ministro dell’Interno conte dell’Escarène del quale “*intriganti del partito reazionario e dei gesuiti*” si erano rapidamente “*impadroniti della mente*”. Il risultato fu che “*dopo due anni di regno Carlo Alberto era già nelle mani della reazione*”. (3)

La situazione migliorò con l’allontanamento di quel Ministro, sostituito dal Pralormo, ma restò il giudizio negativo almeno per il periodo iniziale confermato dall’affermazione che “*tutto il Regno di C. Alberto, ma soprattutto i primi dieci anni, testimonia la servitù o per lo meno la soggezione che si era posto nei confronti del clero*” (4) che osteggiava riforme di tipo liberale.

Al conte Pralormo “*succeffe il conte Gallina che continuò la stessa politica sfumata seppur con un tocco più liberale, poi il cav. Des Ambrois sotto il cui Ministero si operarono le principali riforma in senso liberale prima del cambio di Governo.*” (5)

La commemorazione in Senato del 1875 fornisce un lungo elenco di provvedimenti e riforme importanti che consentono di integrare quanto contenuto nei suoi “*Ricordi*” ove, forse per esigenza di sintesi o forse ancor più per modestia di carattere, l’autore non ne fa cenno. Modestia ricordata in Senato quando nella Commemorazione si accenna all’avvio degli studi per il traforo del Moncenisio.

“*Ma la modestia sua gli vietò sempre di darsene quell’onore che gli spettava, e forse di codesta di lui benemerenza si sarebbe smarrito ogni ricordo, se il Sella non ne faceva motto nell’occasione sopradetta, e se dopo la morte di lui non si diffondevano i cinquanta esemplari stampati in Firenze dal Civelli di una sua dotta scrittura dettata in francese intitolata –Notice sur Bardonnèche- e da lui gelosamente occultata fuorchè agli amici più intimi*” (6)

Elenco d’iniziative riportato in Senato certamente preciso ed attendibile perché espresso alla presenza di molti testimoni diretti di quegli avvenimenti.

La prima concreta esperienza operativa del futuro Ministro fu quella conseguente all’assunzione il 2 ottobre 1841 dell’incarico di “*Intendente generale*” del Dipartimento di Nizza Marittima nel quale dimostrò

1 Paolo Colombo “I presupposti dello Statuto Albertino. Dai moti del 1821 alle riforme del 1847”, *Historia Constitucional* n° 3 - 2002, pag 147

2 Luigi Des Ambrois “Note e ricordi inediti” Ed: Flaminia 2011 pag. 110– in seguito come “Ricordi”

3 idem pag. 129

4 idem pag. 133

5 idem pag. 131

6 Achille Mauri “Commemorazione di Des Ambrois” – Senato del Regno 1875 ed. anastatica pag. 27 - in seguito come “Commemorazione”

le sue capacità di amministrare una importante provincia del regno sabauda attuando, tra l'altro, il piano regolatore della città di Nizza prevedendo la "*Promenade des Anglais*" e il "*Quai des Etats-Unis*", ed un piano per la regolazione delle acque del fiume Var utilizzando probabilmente per questo gli studi giovanili in idraulica e meccanica.

Piano, quest'ultimo, di notevoli dimensioni per l'epoca, approvato da Carlo Alberto con Lettere Patenti del 25 maggio 1844 e così descritto da un contemporaneo del futuro Ministro.

"L'opera consiste nella formazione di una levata di ghiaia lunga 22.500 metri, rivestita dalla parte del fiume di forti massi di pietra da poter sostenere una via larga 7 metri. Quest'argine dallo sbocco del Varo al mare si distende sin oltre il villaggio di S. Martino, che già distrutto in parte da questo fiume, sarà ora assicurato dalle sue inondazioni del pari che la miglior parte del terreno di Nizza; sull'alveo poi del fiume si guadagna un tratto di oltre mille giornate che possono ridursi facilmente a coltura. L'argine stesso considerato come strada, è di non minore utilità, poiché dà accesso ai carri nel centro della Contea di Nizza, là dove si stenta oggi a camminar così muli; oltre a ciò esso cinge quella parte dell'estremo confine, e restringendo quel fiume colà massimamente, dove è stabilito il ponte di S. Lorenzo per la comunicazione dei Regi Stati e la Provenza, rende più solido il ponte e più sicura la via. Io debbo queste notizie all'egregio Uomo, che regola le nostre cose dell'Interno, il signor Cavaliere Des Ambrois." (7)

Nell'agosto del 1844 Carlo Alberto lo chiamò a reggere "*il Ministero dell'interno dal quale dipendevano la Pubblica Istruzione, i Lavori Pubblici, l'Agricoltura ed il Commercio.*" Le decisioni assunte nel poco più di tre anni che rese questo ministero sono numerose e tutte di estrema importanza.

La riforma della Pubblica Istruzione, l'introduzione del sistema metrico per pesi e misure, l'avvio della legislazione sulla pesca marittima e fluviale oltre a quella forestale con la contestuale realizzazione dell'Istituto di Venaria Reale riunendovi le scuole di Veterinaria, Agricoltura e Arte Forestale,

La trasformazione della Corte dei Conti, il passaggio della Polizia dal Ministero della Guerra a quello dell'Interno, l'importante intervento sulla libertà di stampa, sull'ordinamento carcerario e sulle carceri minorili od ancora gli interventi sulla sanità. Di particolare interesse, come si vedrà in seguito più dettagliatamente, la legge sui consigli Comunali e Provinciali del 1847, che non venne però attuata perché superata dallo Statuto, ma che servirà come base per quella successiva del 1848.

Nel campo delle "*strade ferrate*" le fondamentali scelte per costituire il complesso ed efficiente "*sistema ferroviario sabauda*" oltre all'avvio degli studi per il traforo del Frejus saranno sinteticamente riassunte in un successivo capitolo che precederà quello sulla "*Relazione*", poco o nulla conosciuta, della commissione governativa presieduta da Des Ambrois sulla individuazione del tracciato di una seconda ferrovia dal Piemonte al mare ritrovata nella raccolta dei Verbali Consiliari della Provincia di Torino del 1858.

Amedeo Moscati in uno scritto di un secolo dopo così riassume quanto fatto come Ministro dell'Interno. "*All'amministrazione Des Ambrois hanno riferimento le importanti riforme allora compiute o iniziate in tutti i rami dei pubblici servizi con larghezza di vedute e comprensione dei tempi e meritatamente con le R.R. Patenti del 9 ottobre 1847, con le quali il Des Ambrois veniva assunto alla carica effettiva di titolare, cioè Primo Segretario di Stato dello stesso Ministero, ne venivano poste in rilievo l'ampiezza di cognizione, specialmente nella*



materia economica, integrità di carattere, perspicacia d'ingegno, maturità di consiglio." (8)

Non a caso che proprio a Lui il 30 ottobre 1847 venne affidato l'incarico di illustrare sulla "Gazzetta Piemontese" le grandi riforme attuate in quei giorni con l'articolo, definito nella commemorazione al Senato del gennaio 1875, di "succosa semplicità".

Curioso l'incidente tipografico nel quale incorse la prima pubblicazione dell'articolo. Due giorni dopo, il 1° Novembre, la "Gazzetta Piemontese" lo ripubblicò integralmente, però in forma corretta, facendolo precedere da una nota nella quale si ammetteva che "nel precipizio della compilazione alcuni paragrafi dell'importante articolo di sabato scorso si trovarono per inavvertenza collocati fuor di luogo" e pertanto questo veniva riproposto nel "testo che ci venne ufficialmente comunicato per la stampa."

Poco dopo con R. Patenti del 7/12/1847 fu nominato Ministro dei Lavori Pubblici, carica che conservò sino al 19 agosto 1848.

Nel 1848 redasse il "Proclama" del 8 febbraio con il quale C. Alberto annunciava lo Statuto ed ove se ne indicavano già, in 14 articoli, i contenuti essenziali o, come lui stesso scrisse nei "Ricordi", ne "faceva conoscere i fondamenti". Subito dopo, assieme ai Ministri Alfieri e Boselli, redasse lo stesso Statuto.

Un importante riconoscimento al lavoro svolto da Des Ambrois nella stesura dello Statuto avvenne un secolo dopo nella prestigiosa sede dei lavori della Costituente.

Nella sua relazione dell'undici febbraio 1947 alla Presidenza dell'Assemblea Costituente Meuccio Ruini ricorda che **"un mio predecessore al Consiglio di Stato, il Des Ambrois, poté in pochi giorni fabbricare un progetto. Oggi non vogliamo copiare ed ad ogni modo le cose non sono così semplici."**

Si ricordano inoltre gli incarichi assunti durante il periodo nel quale fu Consigliere Provinciale (1849-1862) anche per comprenderne meglio le motivazioni che lo portarono, a volte, ad assentarsi dai lavori del consiglio.

Nel febbraio del 1849 fu nominato Presidente di Sezione del Consiglio di Stato, del quale ne divenne Vice Presidente il 24 dicembre 1851 e Presidente il 26 novembre 1859, carica che conservò sino alla morte.

"Con Des Ambrois comincia l'era di una vera presidenza non regia, che sempre più ha determinato la vita e i lavori del Consiglio, passato da organo consultivo del Re a organo consultivo del Governo, a organo < di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela dell'Amministrazione > come recita l'art. 100 della nostra Costituzione." (9)

Des Ambrois è inoltre, tra i presidenti del Consiglio di Stato, quello nominato in più giovane età, a 53 anni appena compiuti, contro un'età media all'atto della nomina degli altri di 67 anni.

È anche quello nato in un comune più piccolo ed il secondo per durata di mandato, anche se potrebbe essere considerato il primo se si tenesse conto degli otto anni di Vice presidente del Re, con, in realtà, compiti effettivi di Presidenza. (10) Su sua designazione, agli inizi degli anni '70, il giovane Giovanni Giolitti venne nominato "referendario" al Consiglio di Stato.

Sempre nel 1849, dopo aver rinunciato alla carica di Primo Ministro a favore del D'Azeglio, venne nominato senatore il 18 dicembre.

8 A. Moscati "I Ministri del '48" Ist. Per la storia del Risorgimento - Comitato Napoletano 1948 p. 49

9 C. Cavallo "I Presidenti del Consiglio di Stato" ed Giuffrè p. 1

10 idem pag. 4

Nel 1859 fu a Zurigo come plenipotenziario nella trattativa di pace per la seconda guerra d'Indipendenza e subito dopo con veste analoga a Parigi sino al febbraio 1860. Dal 1850 alla morte fu contemporaneamente membro di più Commissioni del Senato.

Saranno inoltre ricordati alcuni interventi poco conosciuti come ad esempio quelli sulla localizzazione delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa, o sullo sviluppo di iniziative da Lui accennate nei suoi "Ricordi" come la scuola per orologiai a Cluses che hanno consentito la formazione di uno dei più importanti "distretti industriali" attuali della Francia, o ancora le vicissitudini dell'Istituto di Agraria, Veterinaria ed Arte Forestale da lui istituito a Venaria e poi abolito da Cavour, l'importante decreto sulla libertà di stampa firmato con Avet, il ruolo assunto nella importante fase di sviluppo urbanistico di Torino, culminata nell'approvazione del "Piano Regolatore dell'Ampliamento della Città" del 1848. Od ancora le riforme nella Pubblica Istruzione, l'introduzione del Sistema Metrico Decimale, gli interventi per i "giovani discoli", per l'apertura della "Generala" o l'avvio della Società per i giovani "liberati dalla casa correzionale", le iniziative in campo sanitario come l'istituzione del "Consiglio Superiore di Sanità" o le ricerche sulla pellagra e il "cretinismo". Sono infine riportati i provvedimenti di Governo emessi da Des Ambrois come ministro.

Al termine del volume si è ritenuto opportuno, dei molti documenti prodotti da Des Ambrois come Ministro, riprodurne integralmente tre riguardanti il breve periodo dall'ottobre 1847 al giugno 1848: l'importante articolo sulla "Gazzetta Piemontese" illustrante le riforme del 30 ottobre 1847 (**Allegato 1**); il "Proclama" di Carlo Alberto del 8 febbraio 1848 con il quale si annunciava la successiva promulgazione dello Statuto (**Allegato 2**); la Relazione sul progetto di legge per la costruzione della ferrovia Torino – Chambery e l'avvio degli studi per quelle verso Milano e gli Stati Pontifici presentato alla Camera dei Deputati il 16 giugno 1848 (**Allegato 3**). Si riporta inoltre (**Allegato 4**) la scheda del Senatore Des Ambrois predisposta dal Senato della Repubblica che contiene un dettagliato elenco delle cariche politico-amministrative e delle onorificenze che lo hanno interessato oltre, alla sua morte, la commemorazione tenuta dal Vice Presidente del Senato Francesco Maria Serra il 5 dicembre 1874.



2 Il “Regio Editto” di Des Ambrois per i Comuni e le Province –27/11/1847

I primi consigli Comunali, Provinciali e Divisionali dello stato sabaudo che si insediarono nel 1849 vennero eletti in base alla legge Pinelli del 27 ottobre 1848.

Questa legge, com'è noto, era stata preceduta un anno prima dal Des Ambrois con la legge del 27 novembre 1847 che, salvo l'elezione diretta per le province, ne anticipava per buona parte i contenuti.

Ne è qui effettuata una breve sintesi nell'intento di evidenziare la capacità del Des Ambrois di tratteggiare, pur nei limiti della legislazione pre-statutaria, un organico disegno che, partendo dal basso, collegava Comuni, Province e Consiglio di Stato.

Quando Des Ambrois fu nominato Ministro degli Interni l'organizzazione del Regno Sardo era sostanzialmente ancora quella regolamentata dal provvedimento reale del 1818 con il quale veniva adottato il modello napoleonico basato su quattro livelli amministrativi.

La Divisione corrispondente al Dipartimento, la Provincia all'Arrondissement, il Mandamento al Cantone ed il Comune.

In realtà erano intervenuti provvedimenti successivi tra i quali quello di Carlo Felice che aveva deciso *“di avocare agli intendenti la nomina di tutti i consiglieri comunali, anziché permettere ai consigli in carica di cooptarli liberamente”*(1) introducendo così elementi di ulteriore autoritarismo.

Il nuovo Ministro ritenne urgente provvedere all'introduzione di riforme in senso liberale ed egli stesso ricordò che anche *“il Re stesso aveva capito che la legislazione relativa ai comuni aveva bisogno di una revisione. Egli desiderava avvicinarsi all'ordinamento lombardo. Ne aveva parlato con il Cavaliere Des Ambrois fin dalla prima udienza concessagli. Il Ministro formò dunque una commissione per studiare le riforme relative alla legislazione in vigore; ne risultò un progetto di editto che si tradusse in una completa revisione”*.(2)

Prosegue poi soffermandosi abbastanza diffusamente sui contenuti di questo progetto e questo in apparente contrasto con la estrema concisione nel descrivere gli avvenimenti di allora e proprio questo elemento sembra confermare l'importanza che l'Autore intendeva assegnare alle necessarie riforme degli Enti Locali.

Per i Comuni il progetto elaborato si *“tradusse in una completa revisione”* della situazione precedente.

S'intendeva introdurre l'elezione diretta *“dei consigli da parte degli elettori pur sempre eletti in base al censo, ma anche in funzione della loro capacità.”*

Venne data loro maggiore autonomia di bilancio ed i loro atti furono sottratti dalla tutela della Magistratura sostituendola con quella dell'autorità amministrativa. *“Si abolìla distinzione delle classi (nobiltà e borghesia) che cominciava a diventare odiosa e si abolirono di conseguenza tutti i privilegi.”*(3) L'importanza di questa riforma ed i problemi che essa avrebbe sollevato è confermata da questa breve frase dei *“Ricordi”*.

1 A. Barbero “Storia del Piemonte” Einaudi ed. 2008, p. 388

2 « Ricordi » cit. p. 11

3 idem p.12

“Il progetto di legge era stato portato a termine, ma il Re esitò ad approvarlo. Esso ottenne la sua approvazione solo nell’ambito delle riforme del 1847” quando ormai serpeggiavano i primi moti in Italia ed Europa che anticipavano quelli del ’48.

Infatti “in quello stesso mese di ottobre, il movimento intellettuale generale in Italia e in tutta Europa fece sentire la necessità di introdurre nel governo tutte le migliorie possibili per andare incontro all’opinione pubblica in tutto ciò che poteva reclamare di veramente giusto e ragionevole.

A quel punto si tornò a discutere il progetto di legge comunale che fu finalmente approvato e persino ampliato in alcuni punti.”(4) Versione dei fatti di allora che Des Ambrois aveva già fornito nell’articolo del 30 ottobre 1847 pubblicato dalla “Gazzetta Piemontese” nel quale illustrava le riforme approvate da Carlo Alberto.

Emerge in questo susseguirsi d’avvenimenti come Des Ambrois avesse da tempo percepita l’esigenza di riforme che però solo il precipitare degli eventi indusse Carlo Alberto ad accettare. L’autore dei “Ricordi” si sofferma ad illustrare le modifiche introdotte per le Province.

“Poi si applicarono gli stessi principi ai consigli provinciali ed all’amministrazione delle Province. Questi diventarono veri e propri enti morali indipendenti, ma sotto il controllo del governo. I consigli provinciali furono costituiti su base elettiva. Furono invece mantenute le Divisioni Amministrative, come associazioni legali e permanenti di Province, costituenti esse stesse degli enti morali controllati come gli altri. Infine su questi elementi si instaurò un’ulteriore innovazione che provocò gli entusiasmi degli uni e le critiche e i timori di altri. All’interno dei consigli di divisione il Re avrebbe dovuto scegliere i membri del Consiglio di Stato, rimasto corpo consultivo. La monarchia in questo modo sarebbe stata ridimensionata e contemporaneamente rafforzata dall’autonomia e dall’influenza dei Comuni, delle Province e delle Divisioni. I consigli di questi enti morali diventavano un palcoscenico per dare vitalità ai piccoli centri, alimento e soddisfazione delle ambizioni locali. Il Consiglio di Stato, come espressione dei corpi elettivi, acquistava così più popolarità e poteva costituire una vera garanzia per i sudditi”(5)

Secondo il R. Editto del 1847 “i Consiglieri Provinciali sono scelti da Noi per un terzo tra i Sindaci della Provincia, e per due terzi fra i candidati proposti dai Consigli Comunali.” (art. 167)

Restava il potere del Sovrano, limitato però a scelte tra gli eletti direttamente nei Consigli Comunali.

Per quanto riguarda i Comuni è opportuno ricordare alcuni degli importanti compiti a loro assegnati tendenti a separare il potere civile da quello ecclesiastico.

Per i Sindaci: “tenere i Registri dello Stato Civile per tutte le nascite, matrimoni e morti qualunque sia il culto delle personetutto ciò senza pregiudizio della prova esclusiva dei libri quanto al battesimo ed alla celebrazione del matrimonio in faccia alla Chiesa.” (art. 6) Per i Consigli Comunali: la nomina dei “maestri e le maestre di scuola, i cappellani, i medici, i chirurghi, le levatrici, i maestri di musica.” (art. 69)

A Des Ambrois non sfuggiva ovviamente il valore politico di questa profonda riforma che non solo era in grado di favorire il graduale passaggio alla monarchia costituzionale prevista poi dallo Statuto, ma addirittura introduceva elementi che oggi definiremmo di “federalismo” e con un Consiglio di Stato che, benché solo organo consultivo, assumeva già il ruolo che oggi si vorrebbe assegnare ad un trasformato “Senato delle Autonomie”.

4 idem p. 12-13

5 idem p. 13



“Ecco una prova di ciò che al tempo veniva detta monarchia consultiva. Poteva essere un utile stato di transizione per preparare il passaggio al regime costituzionale verso il quale l’opinione pubblica tutta spingeva e che il Re non era ancora deciso ad accettare. Ma mancò il tempo per metterlo in pratica. Gli eventi precipitarono e si dovette passare rapidamente allo stato costituzionale.”(6)

La “Commemorazione” in Senato indica chiaramente la piena consapevolezza che si aveva del proprio Presidente in quanto importante uomo di Stato.

“Giò il Des Ambrois della buona riuscita dell’opera sua: opera veramente grande e salutare e che basterebbe a qualificare in lui un preclaro uomo di Stato, ed attese con tutto lo zelo a recarla prontamente ad effetto. Ma sovra tutto si comprese del pensiero ch’essa non poteva esser altro se non la preparazione a riforme ben maggiori, e si pose tosto a studiare i modi di venirne a capo.”(7)

Si trattava della preparazione dello Statuto, preceduta dalla stesura del “proclama” del 8 febbraio 1848. La storia di quelle giornate è narrata nei “Ricordi” dai quali emerge il ruolo determinante dell’Autore. Purtroppo sulle riforme del 1847, ed in particolare di quella su comuni e province, già ai tempi del Des Ambrois era emersa la convinzione che la paternità fosse da assegnare ad altri.

“L’avvocato Gioannetti, allora assai popolare, era stato assunto per la redazione definitiva della legge allo scopo di predisporre l’opinione pubblica in suo favore. Da ciò si diffuse la notizia erronea che egli fosse l’autore della legge e questa voce prese corpo, poiché egli aveva avuto la pazienza di scrivere di sua mano l’ultima edizione.”(8)

Ancora oggi si riconosce generalmente il valore di quella prima inapplicata legge, arrivando anche a rilevare che era per certi versi migliore della successiva legge del 17 marzo 1848 perché quest’ultima conteneva, addirittura *“in misura più accentuata, i limiti di censo e di capacità intellettuale della prima.”*(9)

Se ne continua però ad assegnare la paternità esclusiva all’avv. Giacomo Giovanetti. Anche Adriana Petracchi nel suo importante testo *“Le origini dell’ordinamento comunale e provinciale italiano”* del 1962, nel definire questa legge un *“audace testo”* e addirittura di *“portata storica”*(10) condivide l’ipotesi che fu il Giovanetti ad elaborarla.

L’autrice ricorda come già nel “Preambolo” dell’Editto del 1847 *“il legislatore mostra chiaramente di considerare consigli provinciali, consigli divisionali e consiglieri di Stato straordinari, tutti come strumenti per la conoscenza degli interessi locali”* e *“facendo del Consiglio de Stato una specie di parlamento-consulta.”* (11)

“Pochi ricordano che la riforma liberale, culminata nello Statuto del 1848, cominciò in realtà l’anno prima con la legge sulle amministrazioni locali.”(12)

La legge del 1847, abolendo l’esistente divisione tra nobiltà e borghesia, apre la facoltà di essere elettore *“non più solo ai titolari di proprietà immobiliari, ma anche ai proprietari di beni mobili ed ai professionisti.”*(13)

6 idem p. 13

7 Commemorazione cit. p. 35

8 “Ricordi” p. 13

9 A.M. Ghisalberti “Storia d’Italia” Utet- La Repubblica 2011 vol. 17 p. 40

10 Adriana Petracchi “Le origini dell’ordinamento comunale e provinciale italiano” 1962 p. 82

11 idem p. 98

12 idem p. 100

13 idem p. 102

Il sistema definito dall’Editto del 1847, come diceva il suo “Preambolo”, intendeva “*fondere in un sol getto l’ordinamento comunale, provinciale divisionale*” assumendo così la figura “*di una piramide unitaria destinata a legare ed integrare Comuni, Province, Divisioni ed amministrazione centrale secondo un disegno forse unico per coerenza nella nostra storia amministrativa.*”(14)

Des Ambrois accenna al fatto che il Re, per la legge del 1847, “*desiderava avvicinarsi all’ordinamento lombardo*” mentre la Petracchi ricorda la probabile influenza nella formulazione di quell’Editto la presenza, spesso ignorata, nello Stato Sabauda di “*Consigli Provinciali*” imposti dal Congresso di Vienna nel 1815 come condizione per “*la cessione di Genova al re di Sardegna il 12 dicembre 1814*” e concepiti “*come organi di rappresentanza degli interessi comunali: quindi come corpi essenzialmente intermedi.*”(15)

Interessante rilevare come i vincitori di Napoleone si preoccupassero di garantire ai territori della ex repubblica genovese una struttura più democratica di quella che si riteneva sarebbe stata “*restaurata*” nel resto del regno di Sardegna.

Il confronto tra l’Editto del ’47 e la successiva legge Pinelli del ’48 evidenzia inoltre come nella seconda, per compensare “*l’adozione del principio dell’elettività per ogni tipo di corpo deliberante si reputa necessario controbilanciare la spinta centrifuga di queste autorità non-burocratiche mediante il rafforzamento del controllo centrale.*”(16)

Rafforzamento del controllo centrale accentuato ulteriormente dalla legge Rattazzi del 1859 non ostante che il Parlamento avesse negli anni precedenti esaminato progetti di legge di ben diversa natura e tra questi anche il progetto Cavour – Santarosa.

La Petracchi però, come già accennato, conferma l’interpretazione che l’Editto del 1847 venne “*elaborato dal Giovanetti*” (17) senza mai citare il Des Ambrois, salvo il riferimento ad una lettera indirizzatagli dal Cavour il 23 gennaio 1860 a proposito delle difficoltà che stavano nascendo nel faticoso processo unitario: “*Je ne vous parle pas de l’interieur où tout est désordre et confusion.*”(18) Non a caso il Primo Ministro scrive a Des Ambrois, conoscendone le posizioni, quasi a voler giustificare la volontà accentratrice che lo animava in quegli ultimi mesi perchè preoccupato del rapido estendersi del processo unitario anche al Mezzogiorno.

Sulla paternità del provvedimento il Dizionario Bibliografico Treccani alla voce Des Ambrois lo indica come estensore della legge, mentre in quella del Giovanetti riporta lo scritto del Cavour: “*a voi più che ad altri, debbasi attribuire l’entrata risoluta del nostro governo nella via salutare delle riforme amministrative e politiche.*”

Lettera al Giovanetti scritta da Cavour non molto dopo lo scontro, ricordato da molti storici, in merito alla realizzazione della ferrovia Torino-Savigliano e che può aver contribuito all’affermarsi dell’equivoco sull’effettivo autore di questa legge di riforma delle Amministrazioni Locali.

Sui rapporti tra Des Ambrois e Cavour, nel periodo in cui il primo era Ministro, si possono però ricordare altre probabili occasioni di scontro e tra queste, come si vedrà più avanti, quella riguardante le divergenze

14 idem p. 103

15 idem p. 97

16 idem p. 102

17 idem p. 100

18 idem p. 288



all'interno dell'Accademia di Agricoltura che coinvolsero il futuro Primo Ministro, ben descritte da Rosario Romeo in *“Cavour ed il suo tempo”*, che videro il Des Ambrois, anche se indirettamente, schierarsi con la parte avversa promuovendo la scuola di Venaria, e forse anche le stesse vicissitudini della localizzazione della stazione di Porta Nuova quando, secondo De Pieri, venne coinvolto anche il padre di Cavour, Michele, allora Vicario di Polizia.⁽¹⁹⁾

Probabilmente questi scontri non intaccarono però la reciproca stima come sembrarono dimostrare i molti episodi in cui Cavour ricorse a Des Ambrois per affidargli, come vedremo, importanti incarichi. Ritornando all'effettiva paternità della legge su Comuni e Province si può ricordare che la diffusione della notizia sul complesso di riforme varate nel 1847 venne comunque affidata a Des Ambrois nel già ricordato articolo del 30 ottobre sulla *“Gazzetta Piemontese”*, una sorta di organo ufficiale del Regno Sardo e trasformata poi nella attuale *“Gazzetta Ufficiale”*.

Articolo che suscitò l'entusiasmo *“che popolazioni calme e fredde del Piemonte non sembravano capaci di esprimere. Le piazze e le vie della capitale erano letteralmente ingombre di uomini e donne di ogni classe sociale che acclamavano il Re ed il Governo.”* (20)

Entusiasmo che si estese immediatamente al Consiglio Comunale, come confermano i Verbali contenuti negli *“Ordinati”* della Città. Durante *“l'adunanza”* della Congregazione del 30 Ottobre *“giunse l'annuncio dato dalla Gazzetta Piemontese delle provvide e paterne leggi che piacque all'Amato Nostro Sovrano di accordarsi”*.

(21) Nel successivo Consiglio Comunale del 12 Novembre si decise di erigere un monumento al Sovrano stanziando 50.000 £, e di proporre una festa cittadina ordinando *“si faccia una abbondante distribuzione di pane, carne ed elemosina a favore dei poveri”*. (22)

Interessante la sottolineatura più volte effettuata nei Consigli Comunali del 12 e del 30 Novembre, rispetto ai pur molto importanti aspetti di novità contenuti nelle nuove leggi, di quella sui *“benefici”* che porterà *“la conchiussione della Lega Doganale”*.

Si trattava della Lega Doganale tra Stato Pontificio, il Regno di Sardegna ed il Granducato di Toscana, firmata il 3 Novembre a Torino, respinta però dal Regno delle Due Sicilie e dal Duca di Modena.

Forse si riteneva di poter ottenere da questa Lega Doganale effetti analoghi a quelli che caratterizzavano in quegli anni lo Zollverein tedesco, voluto dalla Prussia nel 1834 e avversato dall'Austria, che favorì la successiva unificazione degli stati germanici.

Resta però evidente il fatto che su quelle riforme Carlo Alberto fece completo affidamento sul ministro valsusino affidandogli poi la stesura del già ricordato *“Proclama”* del 8 febbraio e successivamente, unitamente ai Ministri Borelli ed Alfieri, quella dello Statuto.

Per contro il Giovanetti contrario, almeno inizialmente, al varo di una costituzione considerandola *“una svolta istituzionale prematura e pericolosa”* (23) non ebbe alcun ruolo nella sua elaborazione e questo sembrerebbe contraddire la stessa affermazione del Cavour prima ricordata.

19 De Pieri *“Il controllo improbabile”* Franco Angeli ed. 2005 p. 154

20 *“Ricordi”* cit. p. 14

21 Archivio Storico Città di Torino ASCT *“Ordinati”* 1847 p. 639

22 idem p. 743

23 vedi voce Giovanetti in Dizionario Bibliografico Treccani

Nell’attuale fase d’accesso dibattito sul ruolo delle Province come ente intermedio e sulla eventuale loro soppressione sarebbe opportuno, oltre a chiarire finalmente chi fu l’effettivo autore delle Regie Patenti del 27/11/1847, esaminarne attentamente i contenuti perché questi potrebbero addirittura fornire spunti all’attuale dibattito visto che quel provvedimento fu, almeno secondo la Petracchi, “*forse l’unico tentativo*” nella nostra storia amministrativa di legare in un coerente sistema i diversi livelli amministrativi e di governo periferici e centrali, con un Consiglio di Stato espressione degli interessi degli enti locali.

Alla “*piramide*” ricordata dalla Petracchi: Comuni – Province – Divisioni – Consiglio di Stato, parrebbe sufficiente sostituire alle Divisioni le Regioni ed al Consiglio di Stato d’allora l’auspicato oggi Senato delle Regioni o delle Autonomie che ci si potrebbe avvicinare all’obbiettivo oggi preferito da molti del passaggio dall’attuale Stato Centrale ad uno Federale.



3 La Commissione Des Ambrois del 1860 per un progetto regionalista dello Stato

Il Governo Cavour nel 1860 preso atto che la troppo “centralista” legge Rattazzi aveva sollevato numerose proteste in particolare nella Lombardia, ricorse nuovamente a Des Ambrois allora presidente del Consiglio di Stato.

In precedenza, durante il Governo La Marmora, il Ministro Rattazzi grazie ai poteri eccezionali ottenuti dal Parlamento, aveva fatto approvare per decreto la nuova legge del 23/10/1859 per Comuni e Province, estesa poi anche alla Lombardia.

“La legge Rattazzi.....ridusse di molto le funzioni della Provincia rispetto alla vecchia Divisione piemontese, poiché tolse a questa le spese obbligatorie (tra le quali quelle stradali) per affidarle al governo centrale, e le lasciò scarsi poteri d’amministrazione attiva.”

Legge che *“soprattutto in Lombardiasuscitò subito molto malcontento”* per il suo carattere accentrato rispetto alla *“legislazione austriaca risalente a Maria Teresa”*. (1)

Cavour, ritornato nel 1860 Primo Ministro, *“era convinto di procedere all’unificazione amministrativa con un metodo meno sbrigativo di quello usato dal Governo La Marmora – Rattazzi”*. (2)

Il Ministro dell’Interno Farini presentò il 16 maggio alla Camera un progetto di legge per costituire una *“Sezione”* presso il Consiglio di Stato con *“il compito di proporre un piano Regionalista alternativo alla legge Rattazzi”*. (3)

Il progetto fu trasformato dal Parlamento nella legge 4133 del 24/6/1860 prevedendo una Commissione temporanea anziché una Sezione che avrebbe avuto invece carattere permanente.

Il 14 luglio, con R. Decreto 4203, si fissavano in venti i componenti la Commissione dei quali dodici nominati dal Re su proposta del Ministro degli Interni e otto Consiglieri di Stato nominati direttamente dal Ministro. (4) La Presidenza fu affidata a Des Ambrois.

Il Ministro Farini inaugurò i lavori della Commissione il 13 agosto 1860 con una lunga e articolata *“Nota”* (5) con la quale esprimeva i criteri che il Governo intendeva porre a base del progetto di riforma.

La *“Nota”* ipotizzava uno Stato diviso in *“regioni, provincie, circondari, mandamenti e comuni.”*

“Il Comune sarà mantenuto sostanzialmente qual è di presente Il mandamento è una circoscrizione giudiziaria, il circondario è una circoscrizione politica, la Provincia è una circoscrizione politica e amministrativa che comprende più circondari.”

Si intendeva attribuire alla Provincia: tutte le strade non comunali, fiumi, canali, l’istruzione secondaria e tecnica, la beneficenza non comunale o privata, la pubblica igiene, cura e sorveglianza dei boschi, miniere, terme.

1 Candeloro “Storia dell’Italia Moderna” – Vol V ed. Frtrinelli 1970 p. 109/110

2 idem p. 114

3 C. Pavone “Amministrazione centrale e periferica da Rattazzi a Ricasoli” ed. 1964, Giuffrè p. 276

4 idem p. 277

5 “Nota” pubblicata integralmente da C. Pavone cit. p. 279 e seg.

“Più provincie insieme riunite formano una regione, la cui circoscrizione deve rispondere ai naturali e tradizionali scompartimenti italiani, per esempio: Piemonte, Lombardia, Emilia, Toscana, Liguria, Sardegna”.

Elenco di Regioni che coincideva in quel momento all'intero Regno Sabaudico tenendo conto che l'annessione di Emilia e Toscana era avvenuta solo poche settimane prima con i Plebisciti del 11 e 12 marzo.

“Ogni regione è sede di un Governatore che rappresenta il potere esecutivo” ed a cui avrebbero dovuto fare capo politicamente gli Intendenti delle Province. *“La Commissione giudicherà se convenga lo adunare presso il governatore una poca numerosa congregazione di delegati delle provincie”.*

Poco prima Farini si era chiaramente espresso su questo punto. *“Dirò, per le generali, non essere mio avviso, che alle accennate grandi circoscrizioni territoriali (le regioni) si convenga il dare una rappresentanza elettiva, come quella che ben si addice alle provincie ed ai comuni.”*

Chiara la volontà nel *“differenziare”* l'eventuale futura regione *“dalla memoria di quegli antichi stati che tenevano l'Italia frastagliata e soggetta ad un forzato e quasi inestricabile sistema di servitù”* evitando così pericolose tentazioni autonomiste che potevano mettere in pericolo l'unità nazionale.

La Commissione si mise rapidamente al lavoro tanto che, in poco più di due settimane, Des Ambrois poté inviare al Ministro il 31 agosto con apposita lettera di accompagnamento un documento contenente alcune prime proposte.

Nella lettera Des Ambrois riferiva che sulle regioni in Commissione erano state espresse *“due opinioni radicalmente contrarie”*: l'una concordando sulla necessità di costituirle come *“ente morale”*, l'altra preferendo che fossero le province ad amministrare *“gli interessi”* non di competenza statale e con le regioni, al più, *“semplici divisioni governative”*.

La Commissione, con una maggioranza di undici componenti, scelse la prima opzione. La minoranza di otto componenti comprendeva Des Ambrois *“che presiedeva l'adunanza”*.

Si chiedeva pertanto al Ministro, prima di entrare in ulteriori dettagli della proposta, di esprimere un parere sull'accettazione o meno della soluzione scelta dalla Commissione. In un *“post scriptum”* si precisava che la maggioranza era salita a 14 e la minoranza scesa a 5.

Nell'ipotesi della Commissione si conveniva sull'elenco delle regioni fatto dal Ministro nella sua *“Nota”*, con riserva però sull'Emilia non considerata una tradizionale regione.

I commissari regionali dovevano essere eletti dai Consigli provinciali (3 per provincia) e si elencavano le competenze da attribuire ai Governatori ed alle Commissioni Regionali.

Farini rispose a Des Ambrois il 18 settembre invitando *“la Commissione temporanea a voler fare gli studi necessari”* al fine di fornire al Governo ulteriori dettagli della proposta. Il Ministro era ormai in procinto di accompagnare il Re a Napoli dove sarà nominato Luogotenente e Cavour affidò successivamente il Ministero degli Interni a Minghetti il 31 ottobre.

Per meglio comprendere le mutevoli condizioni nelle quali si trovava ad operare il Governo e la Commissione del Consiglio di Stato è opportuno accennare a quanto stava accadendo in Italia in quei mesi.

Quando Farini aveva presentato il 16 maggio al Parlamento la proposta della Commissione solo due mesi prima si erano tenuti i Plebisciti per l'annessione di Toscana ed Emilia e cinque giorni prima Garibaldi era sbarcato a Marsala. Quando la Camera approvò la legge 4133 il 24 giugno ormai la Sicilia era quasi interamente conquistata. Quando Farini aprì il 13 agosto con la sua *“Nota”* i lavori della Commissione, si era ormai alla vigilia dello sbarco di Garibaldi in Calabria, avvenuto cinque giorni dopo.



Des Ambrois inviò il documento della Commissione al Ministro una settimana prima che Garibaldi entrasse in Napoli e Farini rispose il 18 settembre, lo stesso giorno in cui l'esercito sabauda sconfiggeva quello pontificio a Castelfidardo.

Quando il 28 novembre Minghetti presentò in Commissione la sua "Nota" ormai era già avvenuto un mese prima l'incontro di Teano, il Plebiscito nell'ex regno borbonico e, poco dopo, quello nelle Marche ed Umbria.

Naturale pertanto che il progetto Farini, nato per le sei regioni allora costituenti il nuovo regno sabauda, doveva essere adeguato alla nuova situazione ed alle nascenti preoccupazioni per la situazione nel Mezzogiorno causate dalla rivolta dei contadini a Bronte il 4 agosto e le prime avvisaglie del brigantaggio.

Preoccupazioni che rafforzavano il partito favorevole ad uno stato centralizzato ed in questa situazione l'adesione di Des Ambrois all'ipotesi di minoranza della Commissione potrebbe essere spiegata non solo per la sua nota posizione a favore del ruolo centrale da assegnare alle province, ma anche dalla consapevolezza che un progetto troppo spostato sulle regioni poteva, come in realtà avvenne, essere respinto senza neppure poter modificare gli elementi di eccessivo centralismo contenuti nella legge Rattazzi.

La commissione proseguì i suoi lavori e nell'autunno fu integrata con i rappresentanti delle aree meridionali ormai unite al regno sabauda. Minghetti nella sua "Nota" (6) del 28 novembre esordiva ricordando che la Commissione aveva affrontato il tema "più grave e delicato" delle regioni "rivolgendosi" a Farini la sua proposta.

"Ma gli eventi politici in quel momento eran sì gravi che il Ministro medesimo, senza esprimere un suo giudizio, pregava la Commissione di proseguire il suo lavoro". Minghetti ritenne che *"la riforma deve avere per fine di stabilire e consolidare l'unità politica, militare e finanziaria del regno, e discentrare al possibile l'amministrazione"*.

Propose di mantenere *"in generale la circoscrizione delle provincie italiane quale si trova"*, attribuendo ai prefetti poteri più ampi, ma assegnando *"eziandio alle provincie stesse molte ed importanti prerogative che la legge 23 ottobre 1859 ha loro diniegate"*.

Non essendo però la provincia *"così vasta e copiosa di ricchezze è uopo formare un'altra aggregazione"*: la Regione, che il Ministro intende come *"consorzio permanente di provincie"*.

Minghetti richiese alla Commissione di predisporre due progetti di legge rispettivamente per le regioni e per comuni e province. Furono a questo punto create alcune sottocommissioni *"che svolsero una notevole mole di lavoro. La giunta dell'Interno, in particolare, formulò un progetto di legge comunale, provinciale e regionale altri progetti elaborati in sede non plenaria riguardavano i consorzi, la finanza locale, le opere pie, il contenzioso amministrativo, le pensioni, l'imposta immobiliare, il lotto, la cassa depositi e prestiti, il debito pubblico, l'industria, commercio, professioni, arti e mestieri, la rendita non fondiaria."* (7)

La Commissione in seduta plenaria esaminò i singoli progetti. **Si prevede, tra l'altro, il voto alle donne "quando pagano nel comune una contribuzione fondiaria, o di arti commerciali" e quando sono maggiori di età non maritate o separate dal marito.**(8)

6 idem p. 291 e seg.

7 idem p. 278

8 idem p. 71

Per le regioni si ribadì che i suoi membri non dovessero rappresentare l'intero ente ma le singole province e questo anche per evitare il rischio di un accentuato carattere federalista dello Stato.

Il 27 febbraio Minghetti annunciò alla Commissione che avrebbe presentato in Parlamento i progetti di legge sul riordinamento amministrativo con contenuti però in più punti divergenti da quelli proposti.

La commissione terminò i lavori il 4 marzo 1861. Des Ambrois però fu ancora coinvolto, in quanto senatore, nella approvazione avvenuta nella seduta del 19 luglio 1861 delle “*disposizioni transitorie*” sulle quali era ripiegato il Governo dopo che era stata letta una relazione dal De Foresta a nome “*dell'ufficio centrale*” di cui faceva parte il Des Ambrois stesso.

Poche settimane dopo, “*il 22 agosto Minghetti trasmise al Consiglio di Stato i progetti di decreti sulla perificazione dei capi di provincia e sulla delega ad essi di facoltà ministeriali. Il 27 la sezione Interni esprime il proprio parere; e il 28 e 29 ci fu in adunanza generale la discussione Presente Minghetti, presiedeva il Des Ambrois.*” (9)

9 idem p. 462



4 L'attività nel Consiglio Provinciale di Torino

I primi Consigli Provinciali i cui componenti furono eletti anziché nominati si insediarono nel 1849 secondo le modalità di elezione e funzionamento previste dalla legge Pinelli del 7 ottobre 1848, successiva allo Statuto e che rimarrà in vigore sino alla legge Rattazzi del 1859.

Secondo la legge del 1848, come già accennato, le province non erano dotate di personalità giuridica mentre la condizione di Ente Morale, dotato perciò di proprio patrimonio, era riservata alla sola Divisione.

L'Intendente generale, che dipendeva dal Governo, era contemporaneamente a capo della Divisione e delle province che la componevano. La Divisione di Torino era composta dalle province di Torino, Pinerolo e Susa.

La legge Rattazzi abolirà le divisioni accorpando più province, a loro volta trasformate in Mandamenti. La nuova Provincia di Torino comprenderà, oltre alle tre che ne costituivano la Divisione, anche le ex province d'Aosta e di Ivrea.

Il rapporto con il Governo, inizialmente demandato all'Intendente e poi trasferito al Prefetto, verrà a cessare solo con la legge del 30/12/1888. Verranno però conservate al Prefetto molte competenze di *“sorveglianza correttiva o suppletiva, e talvolta di rappresentanza dei diritti dello Stato.”*⁽¹⁾

Ancora con il TU 269 del 1908 tutte le sessioni del Consiglio Provinciale erano *“aperte e chiuse in nome del Re dal Prefetto”* (art. 227)

Negli archivi della Provincia sono presenti i verbali delle sedute di consiglio ad iniziare dall'insediamento nel 1849. I volumi che raccolgono i verbali contengono, oltre a quelli del Consiglio Divisionale, anche quelli del Consiglio Provinciale di Pinerolo ed a volte quelli di Susa.

Di seguito sono esaminati, anno per anno, i verbali del Consiglio Divisionale riportando, in modo sintetico, gli interventi di Des Ambrois e la sua eventuale elezione in Commissioni od alla Vice Presidenza del Consiglio.

Per i verbali del Consiglio Divisionale, il numero della pagina indicato nelle note bibliografiche si riferisce alla indicazione progressiva e manoscritta posta in alto a destra e non a quella dei singoli verbali componenti il volume.

Consiglio Divisionale di Torino (1849 - 1858)

1849

Nelle elezioni del 1849 Luigi Francesco Des Ambrois de Névache venne eletto nel Consiglio Divisionale di Torino contemporaneamente in due collegi: quello di Susa ed uno di Torino, e pertanto nelle giurisdizioni di due province diverse.

Vennero anche eletti, tra gli altri: Roberto D'Azeglio, Camillo Cavour, Cesare Balbo, Luigi Cibrario, il generale Giuseppe Dabormida e l'abate Vincenzo Gioberti.

Il Consiglio Divisionale, convocato con decreto reale del 28 aprile 1849, s'insediò il 15 giugno

¹ Mazzoccolo “La nuova legge Comunale e Provinciale” ed. Hoepli 1912 p. 665

trovandosi immediatamente ad affrontare il problema della doppia elezione di Des Ambrois che impediva il raggruppamento del “*plenum*” di 30 componenti.

Una circolare ministeriale del 9 ottobre 1848 prevedeva di “*proclamare la nomina in quella provincia dove l'eletto avesse conseguito maggior numero di voti.*”

Des Ambrois ritenne, per contro, che “*la maggior abbondanza di voti non deve però intendersi per confronto di numero a numero ma fatto caso del loro rapporto col numero degli elettori della provincia, stimando perciò preponderante la sua nomina con voti 531 a Susa con quella ottenuta con 665 a Torino, la cui popolazione è quintupla dell'altra.*”(2)

Molti consiglieri erano però d'altro parere ed allora si demandò all'Intendente Generale la soluzione del problema. Questi, nella seduta del 18 giugno, “*partecipa al Consiglio aver proclamato a trentesimo membro il Cav. Gioan Battista Cossato*”(3) di Torino, accettando così l'interpretazione data da Des Ambrois che aveva ottenuto “*in Susa la massima maggioranza*” degli elettori.

Intanto nella precedente seduta del 15 giugno, oltre alla nomina della Presidenza (a Presidente il marchese Cesare Alfieri e Vice, Alessandro D'Angrogna) si nominò anche la Commissione Bilancio nella quale furono eletti, tra gli altri, Cavour (15 voti) e Des Ambrois (13 voti).

Nella seconda seduta del Consiglio del 18 giugno Des Ambrois intervenne nel dibattito sul bilancio come “*membro di minoranza della Commissione*”.(4)

Nella terza seduta del 20 giugno si aprì un ampio dibattito sul “*miglioramento del servizio forestale*” che prevedeva a bilancio uno stanziamento di £ 12.560.(5)

Prendendo atto della “*crescente devastazione dei boschi*” la commissione bilancio ne vede “*le cagioni principali nell'insufficiente vigilanza dei comuni, cui appartengono i boschi in gran parte, nella vastità dei distretti affidati alle guardie forestali, ossia nel poco numero di queste, nella tenuità delle loro paghe e pertanto nella loro scarsa idoneità, nella frequenza delle assolutorie che si pronunciano contro gli imputati di furti nei boschi.*”

Si propose di intervenire presso il Governo “*accìò vi ponga riparo con una provvida revisione della legge e nuova organizzazione degli agenti, assicurandoli di pensioni di riposo, quand'anche dovesse risulturne qualche maggior aggravio alle provincie.*”

Des Ambrois, unitamente ad Alfieri e Chiapusso, intervenne ritenendo “*al contrario che non giovi sperare un rimedio alla sola vigilanza comunale, sia già perché ne corre l'obbligo ai municipii e non l'adempono, sia perché in molti comuni i boschi sono tenuti meno qual proprietà del pubblico, che dei singoli individui ond'è composto, sia pure pei riguardi che spesso affievoliscono l'azione degli amministratori comunali e che nei luoghi adetti a tal genere di furti rendono impossibili le prove, come risulò addietro un'inchiesta fatta in proposito dal Ministero dell'Interno nel 1843; doversi combinare per l'interesse generale di cui si tratta una più forte azione centrale, non esclusa quella dei Comuni, e tentarvi di associare l'interesse privato col mezzo degli affittamenti.*”

Emerge chiaramente dall'intervento l'esperienza che Des Ambrois proprio su questi temi si era procurata

2 Atti Consiglio Divisionale Torino Vol. 1849-50 p. 119

3 idem p. 122

4 idem p. 133

5 idem p. 141-144



nello svolgere il ruolo di Ministro degli Interni ed in particolare lavorando ad una nuova legge forestale.

In un successivo dibattito su quale delle due strade verso la Francia (da Pinerolo o da Susa) debba essere classificata “*Reale*”, viene data notizia di una lettera del comune di “*Brianzone*” a Des Ambrois nella quale si richiede di privilegiare quella di Susa.

Des Ambrois, rispondendo a chi ritiene di dover sospendere ogni decisione per verificare se esistano accordi con la Francia per favorire la strada da Pinerolo, “*crede che col governo francese non possano essere impegni, salvo trattative verbali praticatesi un tempo per agevolare le comunicazioni pel Monte Ginevra senza preferenza di direzione*”.(6)

Con votazione a scrutinio segreto “*per indicare la preferenza del suffragio od alla strada di Cesana per Pinerolo e Sestrières, od all'altra per la valle Dora*” il consiglio preferì la seconda con 13 voti contro 5.

Des Ambrois intervenne poi sull'eventuale provincializzazione della strada Torino-Chieri. In merito all'ipotesi di rinvio della delibera, pur concordando, propose però di “*votare subito il sussidio*” approfondendo, nello stesso tempo, l'influenza sul traffico che avrà la progettata ferrovia tenendo conto “*esser dubbio se si aprirà il tratto di strada d'unione tra Chieri ed essa; che d'altronde non è ancora stabilito verso qual punto la strada di Chieri prenderà la sua particolare continuazione, e pertanto sarebbe imprudente un voto decisivo nell'uno o nell'altro senso; essere pertanto preferibile concedere il sussidio e nulla più.*”(7)

Dopo quest'intervento il Consiglio “*delibera di sospendere ogni determinazione relativa alla classe cui debba ascriversi la strada da Torino a Chieri, concedendo un sussidio di £ 4.040 ai comuni che la mantengono in consorzio, e ciò senza pregiudizio della sua classificazione futura.*”

1850

Nella prima adunanza del 1850 (16 settembre) Des Ambrois fu eletto nella commissione Bilancio (11 voti) unitamente a Cavour (14 voti). Il 26/9 si aprì un ampio dibattito sul “*progetto di legge forestale*” che prevedeva di ridurre i vincoli sul disboscamento.

Intervenendo Des Ambrois osservò “*che non solo devesi pensare alla conservazione della legna come combustibile, ma eziandio come oggetto necessarissimo per le grosse costruzioni di ogni genere, per la fabbricazione di mobilio, e massime nelle circostanze nostre di avviamento alla costruzione di strade ferrate.*”

Ricorda “*che in Francia nel 1790 erasi emancipata la proprietà privata dai vincoli che suole imporre la legge forestale, ma essersi bentosto dovuto richiamare in osservanza la prima legge, poiché l'esperienza aveva di qual grave danno fosse all'interesse generale quella emancipazione.*”

Prosegue notando “*come presso di noi, se la legge del 1822 colpiva di molte restrizioni i privati nell'esercizio del diritto di proprietà sui boschi, queste restrizioni avevano cessato colla promulgazione della legge del 1833 e, secondo il progetto di legge sovra di cui si discute, limitandosi quelle restrizioni alla proibizione di dissodamenti e di disboscamenti*”. Proibizione che egli “*credeva necessaria, almeno in linea transitoria.*”(8)

In particolare sui boschi di proprietà comunale, rispondendo a chi riteneva bastassero “*le disposizioni*

6 idem p. 152

7 idem p. 159

8 idem p. 567 - 568

della legge comunale per la conservazione dei boschi”, osservò “che per la conservazione e riproduzione dei boschi erano necessarie disposizioni speciali che non si avevano nella legge comunale.”⁽⁹⁾

Fu adottata la seguente “proposizione”: “il Consiglio riconosce che le disposizioni della legge comunale non sono sufficienti a garantire la conservazione e riproduzione dei boschi, ma richiedersi per le proprietà boschive dei Comuni, Opere Pie, e Corpi Morali maggiori cautele” accettando così integralmente la posizione espressa da Des Ambrois.

1851

Nel 1851 il Consiglio Divisionale di Torino si riunì in un'unica sessione dal 20 al 23 ottobre eleggendo a Presidente il barone De Margherita ed a Vice il cav. Boncompagni.

Interessante rilevare come la presenza in Consiglio di molti parlamentari o funzionari con alte cariche nello stato (tra gli altri, oltre a Des Ambrois, Camillo Cavour, Cesare Balbo, Roberto D'Azeglio, Luigi Cibrario, Vincenzo Gioberti, G. Battista Nigra, Maurizio Luserna di Rorà) ponga al Presidente De Margherita alcuni problemi di comportamento quando il Ministero dell'Interno chiese di rispondere ad undici quesiti su un progetto di legge comunale e provinciale.

Il Presidente, illustrando i lavori della Commissione appositamente creata “per preparare la risposta ai quesiti legislativi sovra varii punti dell'amministrazione comunale e provinciale” e prendendo atto che la legge era stata lungamente discussa in Parlamento, ritenne doveroso fare la seguente considerazione: “ed è perciò che la vostra Commissione, composta di membri che tutti hanno l'onore di appartenere ad uno od all'altro dei rami del Parlamento, avendovi anzi nel di lei seno due dei membri dell'or detta Commissione della Camera dei deputati, l'uno dei quali ne fu appunto il degnissimo relatore, non poté non rilevare, come se non contraria alla rigorosa legalità per non esservi testo di legge che apertamente vi contraddica, consentendolo anzi i termini generali ed indistinti in cui è concepito l'art. 215 della presente legge comunale, certo cosa alquanto gelosa riesca il darsi dal Consiglio divisionale il suo parere sopra oggetti già alla parlamentare discussione recati.”⁽¹⁰⁾

Si discuteva del progetto di legge presentato in Parlamento dal Ministro Galvagno il 2/11/1850 che, come ricorda la Petracchi, conteneva modifiche alla legge del 1848 intendendo alleggerirne la centralizzazione amministrativa limitandosi però ad una dichiarazione di principi senza voler attuare “un codice compiuto” delle Amministrazioni Comunali e Provinciali,

Si prevedeva di sciogliere i Consigli Divisionali e di eleggere i Consiglieri Provinciali per Mandamenti. Inoltre s'ipotizzava la creazione di un “Consiglio delegato Provinciale” eletto dal Consiglio che, secondo la Petracchi, “avrebbe dovuto presentarsi come la resurrezione del Consiglio di Credenza divisionale istituito con R. Editto 27/11/1847”, (quello firmato da Des Ambrois), e poi abolito dalla legge 7/10/1848.⁽¹¹⁾

Nel frattempo una Commissione Parlamentare aveva presentato il primo maggio 1851 un nuovo disegno di legge che differiva notevolmente dal Progetto Galvagno.

9 idem p. 569

10 Atti C. Provinciale vol. 1851/52 p. 323

11 A. Petracchi cit. p. 134



Anche questa Commissione, criticando la legge del 1848 *“fa largo ricorso all’Editto 27/11/1847 apertamente rivalutandone alcune norme”*. (12)

Il Parlamento, dopo un lungo dibattito, decise di rinviare il problema alla sessione dell’anno dopo. Resta comunque significativo il fatto che Governo e Parlamento, pur avanzando proposte tra loro diversificate, rivalutino entrambi già nel 1851 l’Editto Des Ambrois del 1847 ritenendo opportuno ricuperarne alcuni elementi rispetto alla legge Pinelli del 1848.

La raccolta dei verbali del 1851 contiene inoltre un documento di 36 pagine di particolare interesse che riporta molti e dettagliati dati statistici sulle scuole primarie ripartiti per singolo comune.(13)

1852

Nel 1852 venne convocata un’unica sessione dal 2 al 10 novembre con quattro *“adunanze”* complessive. Nella prima seduta Des Ambrois fu eletto Vice Presidente con 10 voti su 17 ed anche membro della Commissione Bilancio i cui lavori verranno presentati nelle sedute del 6 e 9 novembre.(14)

Di particolare interesse la parte dedicata alle *“spese straordinarie d’acque e strade”* con proposte della Commissione Bilancio per attuare notevoli incrementi di spesa rispetto alle proposte iniziali dell’Intendente Generale.

Le nuove spese riguardavano ulteriori sistemazioni di strade, ponti ed argini e tra queste: un ponte sulla Stura presso Altessano, la sistemazione della strada da Exilles alla Francia ed un curioso *“stanziamento di £ 3000 per la costruzione d’una stalla e rimessa in ampliamento al casotto di Sestrières onde si possano riparare i passeggeri coi loro carri e bestie in occasione di cattivo tempo”*

1853

Un decreto di Vittorio Emanuele II del 10 febbraio 1853 convoca i consigli Provinciali di Torino e Pinerolo e quello Divisionale di Torino *“in sessione straordinaria per deliberare sovra un nuovo progetto testé presentato dalla ditta Piking, per la costruzione di una strada ferrata dalla Capitale a Pinerolo. Le sedute del consiglio Divisionale saranno aperte il 7 e potranno durare fino a tutto il 12 dello stesso mese di marzo”*.

Il decreto reale è un’ulteriore conferma del ruolo che il governo assegnava alle province per le decisioni riguardanti la costruzione di nuove *“strade ferrate”* ed anche per la erogazione almeno di parte dei finanziamenti richiesti dai privati.

La seduta ebbe inizio alla data prevista con molti consiglieri assenti tra i quali Des Ambrois. Nel dibattito alcuni consiglieri sostennero che spettasse al Governo fornire un contributo maggiore per coprire la quota pubblica richiesta dalla Piking perché i Comuni e le stesse Province non erano in grado di farvi fronte integralmente.

Il consiglio si riunì nuovamente in sessione ordinaria il 20 settembre, proseguendo poi il 27 – 28 – 29

12 idem p. 136

13 Atti C. Prov: vol 1851/52 p. 261 – 297

14 idem p. 841

dello stesso mese eleggendo presidente De Margherita e vice Mosca.

Des Ambrois fu presente nelle sedute del 27 e 29 settembre. Tra i temi in discussione quello sull'opportunità di abolire le Divisioni, rilevando qualche consigliere che *“abolendosi le Divisioni, sarebbe necessario di aggrandire la cerchia delle Provincie, giudicando notevole lo spargimento del territorio in molte piccole provincie”*.⁽¹⁵⁾

1854

La *“tornata ordinaria”* del 1854 si ridusse a tre sole *“adunanze”* (13-20 e 22 novembre). Furono eletti presidente il barone De Margherita e vice il marchese Alfieri. Des Ambrois fu sempre presente e nella prima seduta intervenne sulla proposta di erogare un sussidio per l'allargamento della Strada Pinerolo-Torre Pellice.

Rilevò che *“non si conosce nessun calcolo preventivo”* mentre in *“quanto alla manutenzione non si potrebbe far altro di quel che si è fatto per la strada di Ceres, deliberando cioè di concorrere per un terzo, tanto più che maggiore è la miseria di quella popolazione.”*

Il Consiglio deliberò accettando questa proposta.⁽¹⁶⁾ Successivamente, in merito *“al voto del Consiglio di Susa per un aumento delle guardie forestali”* Des Ambrois sostenne le conclusioni della Commissione Bilancio respingendo le osservazioni fatte da alcuni consiglieri che ritenevano inutile questo aumento e proponevano in alternativa l'espropriazione dei boschi privati. Rilevò come *“la Commissione si attenne pienamente alle precedenti deliberazioni di questo Consiglio; che del resto la sorveglianza delle selve divenute demaniali non sarebbe più agevole di quella delle Comunità, e che i boschi sarebbero forse ancor più depauperati”*.

Dopo quest'intervento *“il Consiglio adotta le conclusioni della Commissione, che sono di sollecitare provvedimenti legislativi atti a migliorare il servizio delle guardie forestali, coll'ordinarle in brigate, dar loro sufficiente retribuzione, provvedendo di una giubilazione, quando meritevoli ed incapaci al lavoro, regolarne le condizioni di ammissione e prendere tutte le altre determinazioni che sembreranno più acconce alla conservazione dei boschi”*.⁽¹⁷⁾

Il 22/11 Des Ambrois intervenne anche sulla proposta di costruire una nuova strada da Pinerolo verso Saluzzo per favorire la *“comunicazione”* verso Alba. ⁽¹⁸⁾

1855

La *“tornata ordinaria del 1855”* si limita a tre sole *“adunanze”* (5 – 16 – 17 ottobre). Nella prima seduta é eletto al *“primo squittinio”* De Margherita a presidente (10 voti) ed in seconda votazione Mosca a vice (12 voti). Des Ambrois, pur risultando assente, é eletto nella *“Commissione per tutte le materie estranee al Conto ed al Bilancio”*.

Importante in questa sessione la presentazione delle *“Notizie statistiche sovra alcuni rami della Pubblica*

15 Atti C, Prov: vol. 1853/54 p. 445

16 idem p. 841

17 idem p. 843

18 idem p. 851



amministrazione della Divisione di Torino nel 1855". Per ogni comune delle tre Province (Torino, Pinerolo e Susa) sono riportati numerosi dati tra i quali: popolazione, elettori e votanti, milizia, scuole, beni e terreni comunali (anche incolti), imposte, tributi, redditi comunali, dazio. (19)

1856

Nel 1856 si tennero tre sole adunanze (7 - 12 - 14 luglio). Des Ambrois é eletto vice Presidente (13 voti) e membro della Commissione Bilancio, Alfieri di Sostegno con 12 voti é eletto presidente.

Il 12 luglio Des Ambrois intervenne lungamente sul punto: "*Sussidi e concorsi alla strada Nazionale da Susa al Monginepro*" ed in particolare sulla ripartizione degli oneri tra le province di Torino e Susa. "*Trattandosi in oggi non già di aprire una strada nuova, ma d'ingrandire e migliorare nell'interesse generale del grande commercio tra il Piemonte e la Francia meridionale una strada già esistente, e bastante fin d'ora alle comunicazioni interne della Provincia di Susa, quella di Torino sarebbe interessata alle spese da farsi in grado almeno eguale a quella di Susa*".

Se gli interessi sono eguali "*è giusto che entrambe vi contribuiscano in proporzione dei loro mezzi, della maggiore entità della popolazione e del territorio che godono, dei benefici effetti dei miglioramenti decretati.*"(20)

Successivamente Des Ambrois intervenne anche sulla domanda dell'avv. Sollier "*tendente ad ottenere modificazione al progetto di strada pel tronco da Susa al Molino Riva*". (21) Progetto che poteva interessare "*l'Arco di Cesare*".

Su questo problema la Commissione Bilancio presentò un apposito documento (22) nel quale si ricordava che il Consiglio aveva già espresso perplessità al transito sotto l'Arco con delibera del 17 ottobre 1855 e lasciava, per la complessità del problema, "*la totale determinazione al Governo*" e pertanto non poteva che riconfermare l'indirizzo precedente.

1857

Sessione di tre sole adunanze (5 - 12 e 14 ottobre) alle quali Des Ambrois è sempre presente. Fu eletto vice Presidente con 8 voti (Alfieri Presidente con 12) e nella Commissione Bilancio.

Intervenne sulla domanda di contributo del "*Comitato promotore di una ferrovia tra Savona e Torino*" e questo in prosecuzione di un dibattito già avviato nel 1856.

Alla richiesta di accettare la deliberazione del Consiglio Provinciale di Torino "*propone la seguente formula, cioè la votazione della proposta di £ 200mila, purché si intenda questa passività esclusivamente al Bilancio passivo della Provincia di Torino*". (23)

"*Chiusa la discussione si venne ai voti; con 10 voti su 18 si approvò la deliberazione del Consiglio Provinciale di Torino circa il proposto concorso di £ 200mila per la ferrovia di Savona, non che la proposta del consigliere*

19 Atti C. Prov. vol. 1855/56 p. 213 - 215

20 idem p. 614 - 615

21 idem p. 629

22 idem Allegato C p. 673

23 Atti C.P. vol. 1857/58 p. 248

Des Ambrois".

A proposito di questo dibattito occorre ricordare, come si vedrà più avanti, che il Parlamento stava esaminando quali tracciati ferroviari scegliere come secondo collegamento, oltre a quello esistente con Genova, tra Torino ed il Mare ed aveva chiesto al Governo di prevedere una apposita Commissione che verrà istituita dal Ministero dei Lavori Pubblici il 19 dicembre e presieduta da Des Ambrois.

I lavori del Consiglio proseguirono poi con la Relazione (24) della Commissione Bilancio sul problema urgente dei *"guasti considerevoli cagionati dalla Stura alle adiacenze del ponte sulla strada Provinciale di Vercelli ed alla parallela ferrovia rompendone un breve tratto. Sopravvenuta la prima del 16 agosto ultimo"* ne seguì una seconda il 28 settembre che provocarono entrambe danni al ponte ferroviario ed agli argini tali per *"cui non potendo togliersi con lavori immediati, si vuole portarla (la ferrovia) provvisoriamente sulla strada ordinaria."*

La Relazione contiene anche la ricostruzione dei rapporti tra la Società Ferroviaria e la Pubblica Amministrazione nell'intento di individuare le modalità di partecipazione alla spesa per la ripartizione dei danni.

1858

Des Ambrois non assiste alle tre adunanze della sessione di settembre (20 – 22 e 28), nelle quali viene nominato Alfieri e Vice Revel mentre nelle tre di novembre è assente alla prima del nove nella quale è però eletto Vice Presidente con 13 voti (Alfieri Presidente con 12) e nella Commissione Bilancio.

Nel 1858 sono presentati due importanti documenti che sono allegati agli *"Atti"*. Il primo contiene i dati ricavati dal *"lavoro colossale"* del censimento della popolazione della Provincia che sono di particolare interesse.

Il secondo riguarda la *"Relazione della Commissione incaricata di esaminare i progetti di una Seconda Ferrovia dal Piemonte al Mare"* che, come già ricordato, venne presieduta da Des Ambrois e che concluse rapidamente i suoi lavori il 29 aprile 1858.

Occorre rilevare che un anno prima, nel maggio 1857, Des Ambrois aveva presentato una Relazione altrettanto, se non più importante, sul progetto del traforo del Frejus e sul *"sistema meccanico"* proposto per l'esecuzione (quello del Sommeiller), pubblicata però solo nel 1863.

La corposa Relazione sul secondo raccordo tra Torino ed il Mare, che certamente Des Ambrois volle consegnare anche al Consiglio Divisionale per fornire interessanti elementi di valutazione nelle decisioni sulle ferrovie secondarie, è di estremo interesse anche perché pressoché sconosciuta e verrà, anche se in modo necessariamente sintetico, riassunta in un apposito capitolo di queste note.

1859

I verbali del 1859 non sono reperibili nell'archivio della Provincia. Occorre ricordare che nell'ottobre di quell'anno venne varata la legge Rattazzi che abolirà le Divisioni.

24 idem Allegato A p. 253



Consiglio Provinciale di Torino (1860 - 1861)

1860

La nuova Provincia di Torino, in applicazione della legge del 23 ottobre 1859, risultò composta dalle precedenti Province costituenti la vecchia Divisione (Torino, Pinerolo e Susa) a cui si aggiunsero quelle di Aosta ed Ivrea, a loro volta trasformate tutte in Circondari.

I 60 consiglieri di Torino, eletti nelle elezioni del gennaio, furono così suddivisi.

n° 29 per Torino (di cui 7 nel capoluogo)

n° 5 per Aosta

n° 10 per Ivrea

n° 10 per Pinerolo

n° 6 per Susa

“Des Ambrois de Névache S. E. Cav. Francesco Luigi, Senatore del Regno, Presidente del Consiglio di Stato, Gran Cordone dell’Ordine Mauriziano” venne eletto alla “unanimità” (987 voti) nel Mandamento di Oulx-Cesana.

Unanimità raggiunta anche dal senatore Luigi Cibrario a Viù (489 voti) e dal consigliere di Stato Luigi Genina a Ceres (561 voti). Des Ambrois è superato nel numero di voti solo dal deputato Vittorio Villa a Chieri. (1217 voti)

Da rilevare che i meno votati furono i 7 consiglieri di Torino Città dal conte Lorenzo Ceppi, consigliere di Stato, con 127 voti e l’ing. Pietro Spurgazzi con soli 18.

Nella prima riunione del 5 marzo fu eletto Presidente Miglietti (To – Moncenisio) con 36 voti su 52.

Des Ambrois, anche se assente, risultò secondo con 11 voti. (25) Venne poi eletta la Deputazione Provinciale composta da otto membri ordinari e quattro supplenti. Il più votato fu Giacinto Cottin di Torino con 45 voti.

Nelle successive riunioni (14 aprile, 3 settembre, 10 – 11 e 17 novembre) Des Ambrois è presente. All’inizio della sessione autunnale (3 settembre) fu rieletto Miglietti Presidente (24 voti) e Des Ambrois risultò ancora secondo (26), mentre fu il più votato nella Commissione Bilancio (21 voti).(27)

Intervenne (seduta del 3/9) nel dibattito riguardante la modalità d’elezione dei Revisori: “*se necessita la maggioranza assoluta come per la Deputazione*” o se può bastare quella relativa “*come per le altre commissioni*”.

“*Il Consigliere fa notare che in questa particolare circostanza il Consiglio Provinciale è surrogato al cessato Consiglio Divisionale: ora da questo si usò sempre di nominare i Revisori dei Conti a maggioranza relativa, crede perciò che si possa, senza violazione di legge, seguire la stessa norma*”.(28) Il Consiglio approvò questa interpretazione.

25 Atti C.P. vol 1860 p. 12

26 idem p. 78

27 idem p. 82

28 idem p. 82

Quello che stupisce nella lettura dei verbali del 1860, è l'assenza nel dibattito di qualunque riferimento a quanto stava succedendo nel Mezzogiorno a seguito dell'impresa dei "Mille", quando ormai Garibaldi, conquistata la Sicilia, era già sbarcato in Calabria il 18 agosto.

1861

Nelle due adunanze della prima sessione straordinaria del 1861 (4 aprile e 20 luglio) Des Ambrois è presente solo alla seconda.

Il dibattito venne in buona parte dedicato alla richiesta del Governo di costituire una Associazione tra le Province per finanziare il progetto di risarcimento dei danni che le guerre di indipendenza provocarono ai cittadini. Emerse perplessità sul fatto che fossero le Province e non lo Stato a dover rimborsare questi danni ed il Consiglio decise di nominare una Commissione per approfondire il problema e della quale Des Ambrois venne nominato Presidente con 18 voti.⁽²⁹⁾

La Relazione della Commissione (30) contiene concetti analoghi a quelli che il suo Presidente ebbe poi ad esprimere in aula.

Intanto il principio che la quota prevista per ogni Provincia dovrebbe essere calcolata non in base alla popolazione presente, ma sulla "sua ricchezza". *"Il soccorso dovrebbe essere dato solamente a chi si trovasse abbisognarsi"* e non essere posto a carico di indigenti. Inoltre quando il problema fu posto, come Province *"non erano ancora state annesse che quelle della Lombardia: ora l'Italia tutta ad eccezione di Venezia e Roma è costituita in un sol Regno."*

La Relazione a questo punto pone alcune domande. *"Allora l'Associazione si estenderà a tutto il Regno? Occorrerà compensare solamente i danni che provengono dalla guerra combattuta contro lo straniero, o quelli altresì che sono la dolorosa conseguenza delle interne vicissitudini? È giusto compensare gli uni come gli altri e potresti senz'offendere la giustizia far differenza fra essi?"* Queste sono domande a cui "solo lo Stato" può rispondere, perciò la Relazione propose, unanimemente, un voto negativo alla richiesta.

La delegazione all'Expo di Londra del 1862 e la nascita del "Museo Industriale" di Torino

Una seconda sessione del 1861 (contenuta però nel volume del 1862) si svolse a dicembre con due sedute (19 e 30) alle quali Des Ambrois è sempre presente.

Il dibattito si concentrò essenzialmente sull'invio di un'eventuale delegazione alla Expo di Londra del 1862, analogamente a quanto fatto ne 1851. Delegazione che però allora non fornì i risultati sperati.

Des Ambrois propose che si *"possa votare in massima la proposta, determinando la somma, e lasciare alla Deputazione tutti i particolari relativi all'esecuzione della proposta."*⁽³¹⁾

29 Atti C.P. vol 1861 p. 107

30 idem Relazione alle pag. 111 – 113

31 Atti C.P. vol. 1862 p. 18



Su quest'argomento il Consiglio decise di nominare una Commissione chiamando Des Ambrois a presiederla.

Nella stessa seduta del 19 dicembre Des Ambrois intervenne anche in merito alla proposta di aprire una scuola Magistrale ad Aosta sostenendo che *“forse sia conveniente di aprire varie scuole invece di una sola ad Aosta e pensa che il consiglio abbia a fare sollecitazione al Governo in questo senso.”*(32)

Nella seduta del 30 dicembre si riprese il dibattito sull'invio degli operai all'Expo di Londra. A nome della commissione intervenne Frescot anziché Des Ambrois come presidente, probabilmente perché quest'ultimo, avendo la commissione stessa deciso all'unanimità di delegare la gestione alla Deputazione come lui stesso aveva già proposto in Aula, ritenne più corretto far relazionare l'unico membro della stessa in Commissione.

Si precisò che nel 1851 erano stati inviati 70 operai per una spesa di £ 37mila, numero però eccessivo *“e tale da ingenerare confusione”*. La Deputazione dovrà perciò porsi *“in relazione colla Camera di Commercio”* per *“determinare il migliore modo di condurre a compimento le cose”*. La Commissione propose di destinare all'iniziativa £ 30.000 da chiedere alla Cassa *“dei prestiti e depositi”*.

A conclusione del dibattito Des Ambrois fornì ulteriori dettagli sugli indirizzi indicati dalla Commissione. Gli operai dovevano essere scelti tra le varie industrie in tutti i Circondari e sempre in accordo con la Camera di Commercio. I componenti la delegazione non dovevano superare i 25 però con una permanenza superiore a quella del 1851. Il Consiglio approvò queste proposte.(33)

Quello del 30 dicembre 1861 risulta essere l'ultimo intervento di Des Ambrois in Consiglio Provinciale. Infatti, sarà poi assente nelle tre riunioni della sessione del settembre 1862 e nelle elezioni del 1863 non si ripresentò risultando tra i Consiglieri *“estratti o cessati in rinnovazione di 1/5 del Consiglio secondo l'art. 190 della legge 23/10/1859”*. Nel collegio di Oulx-Cesana verrà eletto *“Rej cav. Giacomo.”*

La Deputazione approverà il Regolamento e la composizione della Delegazione per Londra il 10 giugno 1862. Gli obiettivi che la delegazione doveva raggiungere si possono desumere dai contenuti posti al Direttore per la elaborazione della relazione finale.

“I principali studi fatti dai singoli operai. I miglioramenti che si possono adottare con speranza di successo nelle diverse industrie. Tutto ciò e quanto possa interessare il perfezionamento dell'industria nazionale e creda degno di essere posta all'attenzione del Consiglio provinciale”.

A Direttore della Delegazione fu nominato l'ing. Vittore Pachtod, *“direttore nelle officine delle ferrovie dello Stato”* ed a Vice il professore di chimica Giacomo Arnaudon. La Delegazione risultò formata da otto componenti il settore delle industrie meccaniche e metalliche, da quattro dell'industria del legno, quattro per la seta, tre per quella del cotone, tre per quella chimica e due per la carta. Tra i componenti molti direttori di fabbrica, capi operaio ed anche il *“fabbricante di prodotti chimici”* Domenico Schiapparelli.

Occorre ricordare che la partecipazione piemontese alla Expo di Londra nel 1862, sostenuta da Des Ambrois, venne utilizzata anche per dare origine al *“Museo Industriale”* di Torino, il quale si fuse poi con la *“Regia Scuola di applicazione”* ad inizio '900 creando così l'attuale Politecnico.

Vittorio De Marchis ricorda che il Museo Industriale fu istituito con R.D. 23 novembre 1862 *“allo scopo*

32 idem p. 19

33 idem p. 23

di promuovere l'istruzione industriale ed il progresso delle industrie e commercio".

Ne fu promotore il segretario del Reale Comitato per l'Expo di Londra del 1862, senatore De Vincenti, che ne diventò poi il primo direttore.

Il Museo sarà organizzato in numerose "scuole" con gabinetti e laboratori di "fisica industriale, chimica industriale, chimica agraria" oltre a scuole di tecnologia meccanica, di ornamentazione industriale, di geometria descrittiva. (34)

La storia del Museo Industriale s'intreccia con l'opera di Des Ambrois non solo per il ruolo da lui assunto per favorire la delegazione all'Expo del 1862, ma anche per il collegamento con le decisioni prese, come Ministro, nel campo dell'istruzione superiore.

All'inizio degli anni '40 si era, infatti, aperto un dibattito nella Capitale Sabauda sul rapporto tra teoria e pratica nell'insegnamento negli studi politecnici.

Dibattito che rappresentava uno degli elementi "dello scontro fra gli orientamenti della nuova borghesia emergente e il vecchio mondo piemontese che considerava ignobili le arti manuali". (35)

Contro questa posizione lottava Carlo Ignazio Giulio che, il 20 maggio 1845 in una relazione al Ministro Des Ambrois, riteneva doversi suscitare nell'opinione pubblica "l'amore per gli studi positivi" e insieme "la stima" per le professioni di grande utilità. (36) Relazione ora conservata nel Fondo C.I. Giulio presso la Biblioteca Storica della Provincia di Torino.

Il distacco tra teoria e pratica negli studi politecnici faceva sì che i giovani laureati erano "spesso incapaci di risolvere i problemi pratici della loro professione" (37)

A conferma di questo Sommeiller, durante il periodo di addestramento in Belgio, scrisse al suo ex professore di Meccanica Giulio, sostenendo di essere uscito dal Politecnico senza "avoir jamais vu la plus petite machine à vapeur". (38)

Des Ambrois concordava pienamente, come si vedrà più avanti, con le posizioni di Giulio come conferma il R. Brevetto del 3 maggio 1845 con il quale vennero istituite due cattedre di meccanica e chimica applicata alle arti "destinate a formare un corso di studi tecnici per operatori dell'industria e dell'artigianato" Cattedre volute "non solamente dal Giulio, ma anche dal ministro dell'interno Des Ambrois" come ricorda giustamente Marchis. (39)

Questo tipo di scuole si svilupperanno successivamente con le riforme scolastiche del Boncompagni (1848) e Casati (1859) e s'intrecceranno con le vicende del Museo Industriale.

Vicende che videro sempre la costante ed attiva partecipazione della Provincia che coinvolse nei successivi anni '80 del secolo XIX anche Edoardo Daneo, altro importante consigliere provinciale il quale, per potenziare ulteriormente l'istruzione scientifica propose il 12/9/1881, come Deputazione, di finanziare direttamente la costruzione di nuovi edifici universitari per le materie scientifiche, quelli che più tardi

34 V. Marchis "Il Museo Industriale" in "L'Università di Torino" 1993 p. 290

35 G.Lacaita "La cultura tecnica e l'impresa" in "Storia dell'Ansaldo" Vol. 1 Ed.Laterza p. 109

36 idem p. 108

37 Bonnet - Colletto "Il traforo del Frejus" - Segusium 1972 p. 115

38 idem p. 117

39 V. Marchis cit. p. 289



sorsero in corso Massimo d'Azeglio.

Come curiosità si può anche ricordare che molto del materiale acquistato all'Expo di Londra, racchiuso in casse, fu depositato nella sede del cosiddetto "Museo" di via Gaudenzio Ferrari 1, oggi della Provincia, in attesa della nuova sede per il Museo Industriale inaugurata solo nel 1869.

Si trattava di 650 casse di macchinari e strumenti per una mole di "oltre 160 tonnellate di misura inglese". (40) Nel deposito fu poi anche ospitato uno dei primi modelli della perforatrice di Sommeiller.

La delegazione della Provincia di Torino all'Expo del 1862, composta di 25 persone oltre ad altre 2 da Pinerolo, risultò essere la più numerosa rispetto alle altre delegazioni italiane. Milano e Firenze, al secondo posto, inviarono ognuna 20 persone. (41)

La partecipazione torinese, oltre a facilitare la formazione del Museo Industriale, lasciò al territorio un'altra positiva eredità, come scrisse G. Candiani 40 anni dopo quell'evento.

L'Italia partecipò con ben 2138 espositori, però con la quasi totale assenza, salvo per il Piemonte, di settori industriali come il tessile ed il meccanico.

"Quel viaggio di istruzione riuscì di grandissimo vantaggio a tutti coloro che vi parteciparono, perché acquistammo tutti conoscenze preziose e non pochi degli invitati diventarono industriali seri, capi e direttori valenti e autorevoli e tutti ebbero parole di incoraggiamento per molte piccole industrie che non erano ancora nate." (42)

Un'ultima considerazione di carattere generale riguardante Des Ambrois, può essere fatta dall'analisi dei Verbali del Consiglio provinciale. Dall'andamento dei singoli dibattiti e dalle successive decisioni assunte dal Consiglio Provinciale risulta evidente il prestigio che Des Ambrois godeva anche in quella sede e tale da consentire sempre l'accettazione unanime della sue proposte volte a condurre a sintesi le posizioni diversificate che emergevano in Aula.

È pertanto confermato anche per la sua attività nel Consiglio Provinciale quanto si disse nella Commemorazione in Senato in merito ai dibattiti in Consiglio di Stato.

"Accadeva perciò, che spesso le opinioni discordi sui particolari d'una controversia finissero per concordare sui punti capitali da Lui ridotti a formule succose, nelle quali si ravvisava chiaro e definito ciò che era prima paruto oscuro e disputabile. A codeste sue rare qualità rendevano il dovuto merito tutti i membri del Consiglio, che non meno apprezzavano i modi di lui sempre remoti da ogni burbanza e pedanteria."(43)

40 idem p. 290

41 P. Bolchini "L'esposizione di Londra del 1862" in "Rivista di storia economica" 2/1986 p. 26

42 idem p. 30

43 Commemorazione cit. p. 51

5 L'attività in Consiglio Comunale di Torino (1848 - 1857)

Il nuovo Consiglio Comunale di Torino, che sostituì quello Decurionale nominato dal Re, fu eletto il 7 novembre 1848 e si riunì in seduta plenaria il 2 gennaio 1849.

L'organizzazione delle elezioni fu affrontata dal Consiglio Decurionale nel corso del 1848 e si ritiene opportuno riportare brevemente gli elementi più significativi di quel processo.

Saranno poi riportate, anno per anno, le notizie riguardanti Des Ambrois in Consiglio Comunale.

1848 - Consiglio Decurionale

Il Consiglio Decurionale, ancor prima dell'emanazione dello Statuto, era stato superato dalla legge Des Ambrois del 27/11/1847 che già prevedeva Consigli Comunali direttamente eletti.

La sospensione dell'applicazione di questa legge dopo l'approvazione dello Statuto consentì al Consiglio Decurionale di proseguire la sua attività per l'intero 1848 e curare i preparativi per le elezioni politiche prima ed amministrative poi.

Il primo volume del 1995 della serie degli "Atti consiliari. Serie storica" di Torino, voluta da Domenico Carpanini, è dedicato al primo Consiglio Comunale elettivo di Torino (1) e riporta ampiamente le iniziative assunte in questa fase dell'attività del Consiglio Decurionale. Tra queste, la ripartizione della città in sette collegi elettorali e la formazione delle liste elettorali per le elezioni amministrative.

Su quest'ultimo punto si evidenzia la "anomalia"⁽²⁾ presente nella città di Torino, ove a differenza del resto della Provincia e dell'intero Regno di Sardegna, gli iscritti alle liste elettorali amministrative risultarono notevolmente inferiori rispetto a quelle politiche (2065 contro 3151).

L'ultima riunione "straordinaria" del Consiglio Decurionale fu convocata dal Sindaco Nigra il 4 novembre, a pochi giorni dalle elezioni amministrative.

Si procedette a numerose nomine di personale del comune in sostituzione di altri cessati da tempo e si decise di erogare una "proporzionale gratificazione agli impiegati della città, e che prima di cessare l'attuale Amministrazione civica la quale può giudicare dei meriti di ciascuno", individuando i meritevoli in un elenco di cinquanta nominativi. L'importo delle singole gratifiche variava da 50 a 300 lire con una sola di 500, per un importo complessivo di £ 6.780.

Il Consiglio proseguì con una raccomandazione ai "signori Consiglieri che saranno chiamati alla direzione delle cose Municipali acciò siano conservati al loro impiego e a lungo a lungo proporzionalmente remunerati" i dipendenti comunali.

Si ricordò inoltre che "coll'Ordinato del 31 dicembre 1847", preso atto che la legge 27/11/1847 prevedeva lo scioglimento del Consiglio Decurionale "che conta secoli di vita", era stato pregato il Cav. De Rossi di Santa Rosa di scrivere la storia del Corpo Decurionale" e pertanto si auspicava nuovamente che il progetto

1 C. Pischedda – R. Roccia "1848 Dallo Statuto Albertino alla nuova legge municipale" Torino 1995

2 idem p. 77



fosse portato a termine. Purtroppo il De Rossi, eletto Consigliere comunale, morirà a 45 anni nell'agosto 1850 mentre ricopriva anche la carica di Ministro senza portare a termine il progetto. Quando era in fin di vita gli vennero negati i sacramenti avendo egli approvato la legge Siccardi e questo fatto suscitò notevole scalpore nel Regno inasprendo ulteriormente i rapporti tra Stato e Chiesa

Anche i provvedimenti di Des Ambrois annunciati il 30/10/1847 ebbero immediate conseguenze sui lavori dell'ultimo Consiglio Decurionale, ed in particolare i contenuti del "Preambolo" alla Legge Comunale e Provinciale e la Legge sulla libertà di stampa.

Il 5 febbraio 1848 fu approvato dal Consiglio l'importante documento indirizzato al Sovrano, redatto sulla base di una proposta iniziale del consigliere De Rossi della Rosa, nel quale si richiedeva la promulgazione della Costituzione.

Questo documento conteneva un preciso riferimento all'Editto Des Ambrois del 27/11/1847 su Comuni e Province affermando che il Consiglio aveva "preso a riflettere se non fosse il caso di supplicare la Maestà Vostra di accelerare nell'ordinamento dei più alti poteri dello Stato lo sviluppo dei generosi pensieri, che siano riposti nella mente di Vostra Maestà e ch'Ella esprimeva così ampiamente nel preambolo della nuova legge municipale."

Lo stesso documento chiedeva inoltre al Sovrano la possibilità di attivare "un corpo di milizia cittadina".

Interessante la motivazione che Della Rosa adotta per proporre la costituzione di un Guardia Civica nell'intervento in Consiglio lo stesso 5 febbraio 1848, commentando i possibili effetti delle riforme dell'ottobre e novembre 1847.

"Il Re, col concedere la libertà di stampa e col promulgare la legge municipale ha gettato i semi d'ordine deliberativi che tardi o tosto germineranno." Però "la stampa può impunemente infiammare le passioni, a cui non è posto freno, quindi il Governo corre ogni giorno il pericolo di veder sorgere il caso di manifestazioni"

Opportuna pertanto la costituzione di una Guardia Civica in quanto "per sé una conseguenza indispensabile di un sistema di Governo rappresentativo".

Nel "Proclama" del 8 febbraio successivo, scritto come è noto da Des Ambrois, all'articolo 14 si prevedeva la possibilità "di stabilire una milizia comunale" e la legge attuativa venne poi promulgata con lo Statuto.

Un altro effetto curioso della legge sulla libertà di stampa fu l'abbonamento ai "due giornali Il Risorgimento e La Concordia" deciso dalla Congregazione comunale il 30 gennaio 1848.

1848 - L'episodio dei "voraces" a Chambery nei verbali del Consiglio Decurionale.

Nei suoi "Ricordi" Des Ambrois si sofferma abbastanza lungamente sull'episodio dei "voraces" avvenuto all'inizio d'aprile del 1848, i quali, approfittando delle ostilità tra Piemonte e Austria, intendevano proclamare una repubblica in Savoia per poi annetterla alla Francia. "Una banda di circa 1200 uomini, per la maggior parte operai, alcuni francesi ed altri savoirdi che abitavano a Lione, partì da questa Città all'inizio di aprile e marciò su Chambery."

"La fantasia popolare diede proporzioni fantastiche a questa invasione." "Erano, si diceva, più di diecimila uomini o forse anche dodicimila". La città decise di non resistere ed "il Governo si ritirò ad Aiguebelle con l'Intendente Generale e le casse pubbliche".

I “*voraces*” entrarono in città e proclamarono la repubblica. La popolazione però, accortasi che erano pochi e male armati, cacciò gli invasori che “*fuggirono nelle campagne e furono arrestati dai contadini e portati nelle prigioni di Chambéry*”. (3)

Des Ambrois fu inviato dal Governo con pieni poteri per affrontare la situazione. Decise immediatamente di far liberare 800 dei 1200 arrestati evitando così che altri operai da Lione accorressero per liberare i compagni che, secondo alcuni giornali francesi, erano stati sottoposti a violenze.

“*Des Ambrois si affrettò, al suo ritorno a Torino, a proporre al Consiglio un’amnistia che mettesse una pietra su un passato che, per fortuna, rasentava il ridicolo e di natura tale da non ripetersi più*”. (4)

L’episodio ebbe riflessi tali a Torino da investire immediatamente il Consiglio Comunale. La lettura di quanto contenuto nei suoi verbali consente di confermare integralmente la versione dei fatti fornita da Des Ambrois nei suoi “*Ricordi*” fornendo inoltre ulteriori informazioni su episodi poco conosciuti.

Il Consiglio comunale affrontò un prima volta il problema nella seduta del 7 aprile nella quale venne deciso di votare un “*Adresse*” ai cittadini della capitale savoiarda che avevano “*respinta l’ingiusta aggressione di sconosciuti che tentavano di introdurre disordini in quella provincia*.” (5)

L’adresse fu portato immediatamente a Chambéry dai Decurioni Conte Nomis e De Margherita che relazionarono sull’avenuta missione nel successivo Consiglio del 15 aprile.

I Decurioni, nella loro Relazione contenuta negli Ordinati, iniziano ricordando che, appena giunti a Chambéry, e “*tosto recatisi da S.E. il Cavalier Des Ambrois, Regio commissario in Savoia, esprimemmo l’oggetto della nostra missione. Lodava l’Eccellenza Sua il pensiero della Città e trovava adattissimo l’indirizzo per la circostanza. Solo avrebbe desiderato che vi fosse fatta onorevole menzione della milizia che si mostrava nella giornata del 4 animata di migliori sentimenti. Osservammo a S.E. come essendo l’indirizzo firmato non credevamo nulla variare ed aggiungere, ma potervisi suggerire con accennare a voce quanto saggiamente suggeriva*”.

“*Chiesto all’E.S. se nulla vi fosse di variato nelle condizioni del corpo Municipale e se al Medesimo si poteva da cui convenientemente presentare l’indirizzo, rispondeva affermativamente*.

Ci preveniva ad un tempo, come avessimo trovato al Consiglio Generale della Città anche gli ufficiali della milizia comunale e dei pompieri essere perciò tanto più conveniente quanto ci veniva suggerendo di aggiungere a voce all’indirizzo. Avute di fatto direzioni dal Regio Commissario ci recammo al Palazzo di Città”.

La Relazione prosegue poi narrando un curioso episodio. Durante un banchetto al quale erano stati invitati, i due Decurioni furono informati dai Sindaci savoiardi “*come fossero stati eccitati a darci una Serenata la sera del nostro arrivo e come non avessero creduto fosse conveniente, nel solo motivo che avendo alloggio nello stesso albergo S.E. il Regio Commissario e non avendole usata al suo arrivo, tale dimostrazione sembrasse non doversi fare questa parziale distinzione ai delegati della città*.”

I Decurioni tornarono poi da Des Ambrois e “*avendo parlato a S.E. il Regio Commissario del desiderio di veder stampato e reso pubblico l’indirizzo che recammo in Savoia, S.E. rispondeva parerle bastante la sua inserzione da farsi al Courier des Alpes, giornale ufficiale della Savoia*”. (6)

3 Ricordi cit. p. 22

4 idem p. 24

5 ASCT Ordinati 1848 p. 207

6 ASCT Ordinati 1848 p. 728



Agli Ordinati 1848 sono allegate le copie del *Courrier des Alpes* del 11/4 e 13/4/1848 che contengono “l’inserzione” ricordata da Des Ambrois con la quale si riferisce ampiamente dell’incontro del 9 aprile nel Consiglio Comunale di Chambéry e si riporta integralmente “*l’Indirizzo*” torinese. In questi articoli non compare mai il nome di Des Ambrois e questo probabilmente a conferma del suo carattere riservato.

Le copie di giornale allegate agli Ordinati riportano anche articoli di giornali lionesi dai quali emerge chiaramente l’entità dello scontro ed il tentativo, da parte francese, di non considerare chiusa la partita. Articoli riportati dal *Courrier des Alpes* affinché in Savoia si venisse a conoscenza delle falsità delle accuse mosse da una parte dei francesi.

Intanto un articolo del giornale di Lione “*Le Vengeur*” (Il Vendicatore) dell’8 di aprile: “*Le sang des victimes du 4 avril se laverà dans le sang de leurs bourreaux.*” L’articolo proseguì denunciando la crudeltà “*des cannibales*” savoiarda annunciando che la vendetta del popolo “*sera terrible*”.

Un articolo di un altro giornale di Lione sosteneva addirittura che i contadini savoiarda portavano nelle campagne su lunghe picche le teste “*de leurs compatriotes assassinés*”.

Per Contro il *Corriere di Lione* pubblicò correttamente la notizia che “*due convogli di francesi, implicati nell’aggressione a Chambéry sono stati condotti alla frontiera*” per render loro la libertà.

L’eco di questi avvenimenti raggiunse però anche i savoiarda abitanti a Parigi che, in un messaggio riportato dal *Courrier des Alpes*, annunciavano di voler scendere in Savoia in “*15 à 20.000 hommes*” per liberarla dagli invasori lionesi.

Lo stesso giornale pubblicò anche la notizia del decreto grazie al quale gli eventuali “*deserteurs et les refractaires*” potevano rientrare nei “*leurs drapeaux*” e non sarebbero stati passibili di alcuna pena.

Decreto probabilmente firmato da Des Ambrois che in tutta la vicenda dimostrò chiaramente di saper sdrammatizzare immediatamente una critica situazione che avrebbe anche potuto assumere contenuti ben più gravi.

1849 - 1857 Consiglio Comunale

1849

Il volume degli *Atti* del 1849 inizia con l’elenco degli 80 eletti ordinato secondo il numero di voti acquisiti, ordine che sarà utilizzato nella segnalazione dei presenti nelle successive “*adunanze*” del Consiglio. Da rilevare che i Volumi annuali degli “*Ordinati*”, con testo manoscritto, non riportano la numerazione progressiva delle pagine ma solo quella dell’adunanza del Consiglio.

Inoltre, almeno sino al 4 aprile successivo, i verbali non riportano i nomi dei Consiglieri che intervengono, ma solo dizioni tipo: “*uno dei consiglieri osserva*”, “*osservano taluni*”, “*nasce una lunga discussione alla quale partecipano taluni Consiglieri*”.

Il più votato è l’ex Sindaco decurionale Giovanni Nigra con 936 voti e l’ultimo Pietro Baricco con 332. Des Ambrois è ventiseiesimo con 613 voti, subito dopo Cavour con 622.

L’ex sindaco Nigra fu informato dal Ministro Sineo che Carlo Alberto, con decreto, aveva nominato Sindaco il barone De Margherita, 14° tra gli eletti con 731 voti. Spettava però a Nigra convocare il consiglio per il solo giuramento del nuovo sindaco sul Vangelo che avvenne poi nella sera del 1° gennaio 1849.

Nella seconda “*adunanza*” del 2 gennaio, presenti 65 consiglieri, il Sindaco, come primo atto, lesse una lettera di Des Ambrois, in quel momento assente, nella quale sosteneva “*di non poter far parte del Consiglio*” per “*esposti motivi*” che nel verbale non vengono esplicitati.

Il Consiglio, “*appurato che, nei termini dell’art. 235 la carica può essere riusata se per sufficienti motivi*”, si pose il problema se spettasse al Consiglio stesso giudicare legittimi tali motivi rilevando inoltre che, in base all’art. 67 della legge comunale, “*non vi fosse per ora luogo di rimpiazzare il predetto signor consigliere riusante.*”

Si passò poi all’ordine del giorno eleggendo gli otto componenti il “*Consiglio Delegato*” ed i quattro supplenti.

Nella seduta IV del 22/2/1849 in apertura il Sindaco annuncia che Des Ambrois ha “*ritirato la sua domanda di dispensa dall’ufficio di consigliere, che per motivi di delicatezza aveva creduto di rassegnare. Si dà lettura dell’ufficio indiritto dal medesimo al referente; ed il Consiglio esprime sensi di viva soddisfazione per questa determinazione del degnissimo collega.*”

Des Ambrois interverrà nella seduta V del 2 marzo, mentre sarà assente nella successiva VI del 4/3. Nella seduta VII del 6/3, ove è presente, si decide di confermare per Torino la qualifica di *Città* anziché di *Comune* ed inoltre, nel simbolo cittadino, sostituire “*la corona comitale con quella cittadina*”. L’Intendente Generale però, nell’esaminare il testo, verbalizza che “*non si discente che detto ordinato abbia il suo esequimento nel modo deliberato.*”

Il 24 marzo, giorno successivo alla sconfitta di Novara, il Consiglio, presente Des Ambrois, si riunisce per discutere il Bilancio. “*Uno dei consiglieri*” interviene immediatamente affermando che “*non si può rimanere indifferenti allo stato di agitazione in cui si trova la Capitale per le mal conosciute e quindi sinistramente interpretate sorti dell’esercito.*”

Propone pertanto di “*nominare una Commissione la quale si costituisca in permanenza*”. Nel dibattito si sottolinea, inoltre, il pericolo per la città se si attuasse la mobilitazione nell’esercito, decisa per legge, dei componenti la Guardia Nazionale con età compresa tra i 18 ed i 35 anni:

Resterebbero in città solo più 3000 componenti la Guardia, insufficienti a garantirne la sicurezza.

“*Nasce una lunga discussione*” nella quale “*un altro dei Signori Consiglieri osserva non essere il caso*” di nominare una apposita Commissione “*essendovi a quest’uopo un’autorità già costituita, cioè il Consiglio Delegato.*” Questo intervento potrebbe essere stato fatto da Des Ambrois che più volte in Consiglio Provinciale aveva sostenuto che la nomina di Commissioni Consiliari era opportuna quando si trattava di approfondire specifici argomenti da deliberare successivamente in Consiglio, mentre nei casi di gestione operativa od organizzazione di eventi il compito spettava alla Deputazione Provinciale. Il Consiglio approvò la proposta.

Tre giorni dopo, il 27 marzo, il Sindaco convocò in seduta straordinaria il consiglio, presente Des Ambrois, per informarlo di un episodio, in verità abbastanza sconcertante, accaduto nel frattempo.

Riferì come a Lui “*si fossero graziosamente presentati gli ambasciatori di Francia e Inghilterra in missione, per parte del Governo, pel comandante dell’Armata nemica e lo avessero invitato ad accompagnarli onde esplorare quali fossero le sue intenzioni nel caso che per l’esito sfortunato delle nostre armi, avesse creduto di spingere le sue truppe sino a Torino.*”

Ottenuto il permesso “*dal Ministro Segretario di Stato*” il Sindaco accompagnò gli ambasciatori e “*poté*



entrare a colloquio con il Maresciallo Radetzky dal quale ebbe avuta certezza dell'avvenuto armistizio" e pertanto il viaggio fu "senza scopo".

Alcuni Consiglieri chiesero perché non si fosse preferito recarsi direttamente "al nostro quartier generale per avere ordini dal Re" ed il Sindaco rispose che al momento non si sapeva ove questo "si trovasse". "D'altronde sembrava tanto imminente il pericolo che le truppe austriache si avanzassero sulla Capitale che per comune consiglio il miglior partito fosse quello di recarsi direttamente al Quartier Generale austriaco, soggiungeva aver riferito il suo operato a Sua Maestà che si era degnata di approvarlo e confidare nell'approvazione del Consiglio."

Certamente il Sindaco si riferiva a Vittorio Emanuele II essendo Carlo Alberto partito per l'esilio immediatamente dopo la sconfitta.

"Alcuni consiglieri sorsero a dire come la partenza del Sindaco fosse sembrata a molti un partito conveniente" ed in conclusione il "Consiglio prende atto".

Questo episodio conferma lo stato di confusione che per alcuni giorni s'impadronì della città a seguito della inattesa sconfitta di Novara e della improvvisa abdicazione di Carlo Alberto. Occorre inoltre ricordare che il 24 marzo gli austriaci avevano occupato Alessandria per divergenze con i piemontesi sulla prime trattative di pace e questo episodio certamente accentuò la preoccupazione sul fatto che anche Torino potesse subire la stessa sorte.

Nella successiva riunione del 4 aprile, presente Des Ambrois, si riprese l'andamento normale della attività ed il Consigliere Maffei osservò che nei verbali "si dovrebbero nominare i Consiglieri dai quali è fatta qualche proposta o esposto qualche ragionamento" ed il Consiglio approvò.

Il 21 aprile, pur essendo assente, Des Ambrois venne eletto in una commissione, proposta in precedenza da Cavour, con il compito di esaminare "la convenienza di rinunciare per parte della Città alla bannalità reale, come pure se sia il caso di alienare in tutto od in parte i molini."

La Relazione della Commissione, presentata poi nella seduta del 9 gennaio 1850, ritenne che al Municipio non convenisse rinunciare alla bannalità, ma si dovesse nei mulini della Dora "introdurre il metodo di macinazione anglo-americano" e nel contempo ridurre il diritto di macinazione per impedire "il progressivo sviamento dei mulini della città".(7)

Questo metodo di macinazione era stato inventato a fine '700 in America e perfezionato in Inghilterra con una lavorazione sviluppata in verticale che richiedeva edifici di notevole altezza.

Uno dei primi mulini nel torinese che adottò questo sistema fu il Mulino Barca di Rivoli sulla Dora Baltea ed al confine con Collegno, seguito successivamente da quelli di Settimo, Brandizzo e, come auspicato da Cavour interessato tra l'altro a questo tipo di attività, applicato poi a quello Dora di Torino. Le decisioni della commissione comunale unitamente alla legge del 1851 sui diritti sulla acque, finirono per modificare radicalmente il sistema molitorio che era rimasto invariato da secoli. I tradizionali mulini erano legati alla produzione agricola locale, mentre quelli "Nuovi" macinavano tutto l'anno anche grani provenienti dall'estero e questo venne ulteriormente favorito dallo sviluppo delle ferrovie. Presto questi mulini dovettero affiancare alla tradizionale forza idraulica, non necessariamente presente in modo costante, anche motori a vapore. La loro concorrenza mandò rapidamente fuori mercato i vecchi mulini tradizionali. In questo

7 L'argomento è trattato diffusamente in "1848-1861 Cavour Consigliere Comunale" ed. Comune To p. 75 e seg:

contesto si pose poi la decisione di liberalizzare la vendita del pane anche se prodotto fuori dal comune.

Il primo maggio, presente Des Ambrois, il consigliere Baruffi propose l'abolizione dei falò alla vigilia di S. Giovanni perché *“non rappresenta altro che un'idea pagana”* non più in armonia con i tempi. Il Consiglio respinse la proposta.

Il successivo 5 maggio, assente Des Ambrois, il Consiglio discusse le modalità d'applicazione entro il 1850 della legge del 4 luglio 1844, da Lui varata quando era Ministro, sulla adozione del sistema metrico decimale a pesi e misure. Si propose lo stanziamento di £ 400 *“per una persona”* in grado di insegnare nelle parrocchie le caratteristiche delle nuove unità di misura.

Alcuni Consiglieri obiettarono che già il prof. Giulio teneva specifiche lezioni, come pure i Fratelli Cristiani nelle loro scuole. Rilevarono che, comunque, non fosse il caso di comprenderne *“l'aritmetica”* ma *“semplicemente mettere sott'occhio i nuovi pesi e le nuove misure.”*

Il Sindaco, tenuto conto dell'importanza dell'innovazione, propose invece di elevare lo stanziamento a £ 1.000 ed il Consiglio approvò.

Nella stessa seduta fu respinta la proposta di Cavour di rinunciare ai lavori necessari per il *“riattamento dei mulini della Rocca”* anche perché si era in attesa delle conclusioni dei lavori della Commissione appositamente costituita.

Des Ambrois è assente nelle sedute dei mesi di maggio e giugno. A questo proposito occorre tenere presente che nel febbraio del 1849 aveva accettato la carica di Presidente di Sezione del Consiglio di Stato dopo aver rifiutato una prima volta l'analoga offerta di Carlo Alberto nel dicembre 1848. Come spiega nei suoi *“Ricordi”* il posto era rimasto vacante perché *“essendo state offerte a Magistrati più illustri, essi le ebbero rifiutate a causa dell'esigua retribuzione.”*⁽⁸⁾ In quei mesi il Consiglio Comunale fu caratterizzato da molte sedute rinviate per mancanza di numero legale e con quelle successive dichiarate valide solo grazie all'applicazione dell'art. 125 della legge comunale che prevedeva, in seconda convocazione, che *“le deliberazioni sono valide, qualunque sia il numero degli intervenuti.”*

Nella seduta del 30 giugno fu estratto il quinto dei consiglieri da dichiarare decaduti a norma di legge. In realtà, dopo lunga discussione, si decise di estrarne solo 13 anziché 16 in quanto tre erano nel frattempo deceduti. Des Ambrois non fu estratto.

Nella seduta n° 45 del 14 luglio, ultima della sessione primaverile del 1849, presente Des Ambrois, venne fornito il nuovo elenco di consiglieri a seguito della elezione di quelli precedentemente estratti. Nel nuovo elenco Des Ambrois sale al 22° posto, sempre preceduto da Cavour al 21°.

Il 30 novembre si aprì la sessione autunnale e Des Ambrois e Cavour furono indicati come scrutatori nella elezione dei Consiglieri Delegati.

Il 4 dicembre fu nominata una commissione di 7 membri per definire il Regolamento di polizia urbana e rurale. Des Ambrois risultò il secondo eletto con 19 voti, Baruffi il primo con 26 e Cavour settimo con 15. Lo stesso Cavour era, però, risultato primo eletto nella commissione Bilancio con 31 voti.

Nei due mesi del 1849 della sessione autunnale Des Ambrois sarà presente anche nei giorni 12 - 15 e 24 dicembre.



1850

Le sedute del Consiglio Comunale dal 9 gennaio al 30 maggio del 1850 facevano ancora parte della “*sessione autunnale*” del 1849. Des Ambrois partecipò a quelle del 9 gennaio e del 22 febbraio.

La sessione primaverile 1850 iniziò con la seduta del 15 giugno terminando con quella del 14 agosto. Des Ambrois sarà presente solo il 17 giugno.

Il 2 giugno si estrassero i 16 Consiglieri, pari al “*quinto*” del totale da rieleggere, e Des Ambrois non risultò tra questi.

Il 9 luglio il Consiglio nominò una Commissione per decidere se fosse opportuno sopprimere la tassa sul pane e consentire “*la vendita di pane proveniente da fuori città.*” Des Ambrois venne eletto unitamente a Battaglione, Cottin, Giglio e Cavour.

Il 9 agosto si aprì la discussione sugli “*avvenimenti*” causati dai sacramenti negati al Ministro di Santa Rosa. Il Consiglio ratificò la Deliberazione d’urgenza assunta dal Consiglio Delegato che richiedeva la rimozione dei Padri Serviti dalla Parrocchia di San Carlo.

1851

La “*tornata*” autunnale del 1850 iniziò il 30 novembre terminando il 29 marzo 1851. Des Ambrois sarà presente solo il 21 marzo.

Nella seduta del 10 marzo venne presentata la Relazione, probabilmente predisposta da Cavour, della Commissione sulla tassa sul pane e della quale faceva parte Des Ambrois.

Si proponeva:

- 1° - l’abolizione totale ed assoluta della tassa;
- 2° - la libertà di introdurre pane da fuori dell’abitato e del territorio senza pagamento di dazio;
- 3° - la libertà di smercio sotto unica condizione: in bottega od in banchi fissi nelle tettoie o mercati;
- 4° - l’obbligo di permesso per la costruzione di nuovi forni e vendita di pane;
- 5° - la conferma delle cautele igieniche, alle quali si “*potranno all’uopo aggiungere più severe discipline aumentandosi la relativa disciplina*”.

La discussione sulla Relazione si tenne il successivo 14 marzo. Si ricordò che i panettieri della Città avevano chiesto di essere compensati per i loro maggiori costi dovuti agli affitti ed all’approvvigionamento della legna per il forno.

Il consiglio approvò, mediante tre distinte votazioni, le proposte sulla abolizione della tassa, sul consentire l’introduzione in Città del pane prodotto all’esterno, sulla libertà di smercio “*senza permesso alcuna.*” In merito al prezzo del pane occorre ricordare che Des Ambrois, come Ministro, aveva qualche anno prima emesso il R. Br. n° 588 del 24/12/1846 con il quale “*si dà alcune disposizioni in ordine alla formazione della tassa del pane della Città di Torino, provvede alla fabbricazione di una qualità di pane più conveniente per le classi meno agiate della popolazione, e rende libero lo stabilimento di nuove panetterie sotto l’osservazione delle regole di polizia.*”

Il 30 maggio iniziò la “*tornata di Primavera*” del 1851 che terminerà il 20 luglio. Des Ambrois sarà presente alle sedute del 30 maggio, del 2 – 17 e 30 giugno e del 8 luglio.

Nella seduta del 2 giugno fu discussa la richiesta di alcuni Consiglieri di spostare le sedute dalle 7,30

pomeridiane al mattino. Il Consigliò approvò la proposta del Sindaco di effettuare alternativamente sedute di mattino e di sera sempre alle 7,30.

La sessione autunnale del 1851 iniziò il 30 novembre e proseguirà sino al 19 febbraio 1852. Des Ambrois nei due mesi del 1851 presenzierà alle sedute del 30 novembre e del 2 - 13 e 24 dicembre senza però intervenire.

1852

Nel 1852 Des Ambrois è presente alle sedute del 5 gennaio e 2 febbraio, del 26/11 e del 3 - 6 e 13 dicembre. In questo periodo può apparire strana l'assenza d'interventi in Consiglio di Des Ambrois, ed in particolare nell'acceso dibattito sull'attestamento della progettata linea da Novara.

La ragione è certamente da imputarsi alla sua nomina a Presidente della Commissione Governativa d'inchiesta, espressamente richiesta dal Parlamento, sulla localizzazione di quella che sarà Porta Susa.

Certo i suoi rapporti con i Consiglieri Comunali gli avranno consentito di prevedere, quando richieste come Commissione il parere della municipalità, che questa avrebbe indicato l'area della Cittadella favorendo così la miglior soluzione al problema.

1853 - 1857

Negli anni dal 1853 al 1857 Des Ambrois assisterà complessivamente a 37 sedute del Consiglio comunale e precisamente:

1853 - a quelle del 7 e 18/1 - 10 e 21/2 - 5, 17, 22 e 29/11.

1854 - a quelle del 20/4 - 4 e 11/5 - 13/6 - 2, 26 e 30/12.

1855 - a quelle del 9/1 - 29/5 - 23 e 28/6 - 12 e 19/11 - 27 e 29/12.

1856 - a quelle del 3 e 10/1 - 27/3 - 15, 22 e 29/11 - 20 e 23/12.

1857 - a quelle del 30/5 - 9, 23 e 27/6.

Dalla lettura degli Atti del Consiglio Comunale non risultano interventi di Des Ambrois contrariamente a quanto accadde nello stesso periodo in Consiglio Provinciale.

Il Volume degli Atti del 1857, Seconda parte, annunciando l'elezione dei Consigli Comunale, Provinciale e Divisionale il 1/7/1857(p. 61), riporta l'elenco dei 16 Consiglieri Comunali "cessati" tra i quali Des Ambrois ed anche quello dei Consiglieri Divisionali nel quale Des Ambrois compare al 18° posto, eletto nel 1854.

In seguito (p. 74 degli Atti) viene riportato l'elenco dei Consiglieri Comunale eletti nel quale Des Ambrois non è più presente.



6 Des Ambrois e la nascita delle ferrovie Sabaude (1844 – 1858)

La raccolta dei Verbali del Consiglio Divisionale di Torino del 1858 contiene l'interessante Relazione di ben 80 pagine oltre a vari allegati e planimetrie della Commissione nominata, su richiesta del Parlamento, dal Ministro degli Interni e presieduta da Des Ambrois *“incaricata di esaminare i progetti di una seconda ferrovia dal Piemonte al Litorale.”*

Relazione, come già ricordato, probabilmente fornita al Consiglio dallo stesso Des Ambrois per contribuire al dibattito su futuri progetti ferroviari come già avvenuto in Aula negli anni precedenti.

Si riteneva, infatti, che spettasse alla Provincia, nell'ambito delle competenze sulla viabilità ordinaria, il dover esaminare i progetti per nuove *“strade ferrate”* che venivano presentate da società private. Il Consiglio era stato più volte interessato da progetti come la To-Novara, la To-Susa, la To-Ivrea-Aosta, la To-Pinerolo, la To-Rivarolo, la Saluzzo-Airasca ed anche per la concessione di *“Tram a Cavalli”* come la To-Rivoli e la To-Venaria.

Era inoltre stata esaminata anche l'ipotesi di una linea ferroviaria dalla Capitale a Savona analizzando i diversi tracciati proposti da privati e prendendo in considerazione la eventuale ipotesi alternativa verso i porti di Oneglia e Porto Maurizio, quest'ultimo allora in fase d'ampliamento.

Questo ruolo assegnato ai Consigli Provinciali e Divisionali nella scelta dei tracciati ferroviari è dimostrato anche dal già ricordato Decreto con cui V. Emanuele II convocò nel marzo 1853 i Consigli Provinciali di Torino e Pinerolo e quello Divisionale di Torino per esaminare il progetto Piking per la ferrovia tra la Capitale e Pinerolo, in alternativa ad un altro già approvato in precedenza, ma sul quale stavano emergendo difficoltà per reperire le somme necessarie al suo finanziamento.

Da questi dibattiti emergeva però chiaramente la frammentazione dei singoli progetti presentati da soggetti privati e sostenuti dalle Amministrazioni locali che mancavano della necessaria visione d'area vasta indispensabile per attuare una razionale rete ferroviaria.

Ci si era perciò resi conto che anche per un'altra linea di particolare importanza come un secondo collegamento tra il Piemonte ed il Mare spettassero all'autorità governativa ed al Parlamento individuare il tracciato ottimale pur lasciandone ai privati la realizzazione.

Per questa ragione il Parlamento richiese al Governo di nominare una apposita Commissione per esaminare i dieci progetti presentati da privati per collegare, con soluzioni tra loro molto diversificate, il Piemonte al Mare.

La scelta attuata da Governo e Parlamento di affidare a Des Ambrois la presidenza di questa Commissione, come già di quella precedente incaricata di *“esaminare il progetto di perforamento”* del Frejus presentato da Sommeiller, Grandis, Grattoni e Ranco, indica chiaramente la competenza e capacità che gli venivano riconosciute nell'affrontare i diversi aspetti della politica ferroviaria.

Capacità di tipo tecnico per valutare le soluzioni adatte per perforare una galleria che per lunghezza non aveva eguali al mondo, probabilmente per questo ricordando che Des Ambrois, come Ministro, aveva affrontato lo stesso problema sperimentando già allora con esito positivo tecnologie innovative.(1)

1 Ricordi p. 8/9

O capacità di tipo più generale per soluzioni come quella posta alla Commissione per il collegamento con il mare che, come si vedrà più avanti, richiedevano un complesso esame per valutare le numerose variabili presenti nella scelta di questo tracciato tra le quali la potenzialità dei porti da allacciare anche in previsione della realizzazione del Canale di Suez, la lunghezza e le difficoltà attuative dei diversi tracciati, la quantità di popolazione interessata per ogni diversa scelta.

I contenuti di questa Relazione ritrovata negli Atti della Provincia di Torino, anche se con un orizzonte territoriale più limitato, nulla hanno da invidiare, come metodologia d'approccio al problema a quanto espresso dai due noti articoli di Petitti di Roreto e di Cavour sul sistema ferroviario italiano, ma forniscono in più la necessaria concretezza richiesta dalla necessità di individuare uno specifico tracciato e conseguenti modalità d'attuazione.

Interessante infine che questo riconoscimento avvenga durante il Governo di Cavour che, come è noto, ebbe con Des Ambrois numerosi scontri su questioni ferroviarie e parrebbe perciò che proprio da quelli lo stesso Cavour avesse ricavato la consapevolezza delle capacità dell'ex Ministro Valsusino.

Prima di riassumere la Relazione del 1858 si ritiene però opportuno ricordare quanto fatto da Des Ambrois come Ministro per avviare non solo la costruzione della rete ferroviaria dello Stato Sardo, ma attuare, a differenza d'altri stati europei, un vero e proprio *"sistema ferroviario"* che comprenderà anche imprese per la costruzione e manutenzione del materiale rotabile, personale tecnico e strutture amministrativa per una corretta gestione.

Attività purtroppo quasi interamente sconosciuta, ma la cui conoscenza è indispensabile per comprendere l'unanime riconoscimento allora tributatogli delle sue capacità ed esperienze in campo ferroviario.

Le note che seguono ovviamente esaminano solo alcuni dei molti elementi che hanno caratterizzato la determinante azione di Des Ambrois nel settore ferroviario, tralasciandone altri, tra i quali quello non meno interessante della costituzione della *"Agenzia Generale delle Strade Ferrate"* che rappresentò per l'Italia uno dei primi esempi di strumento pubblico per il governo del nuovo ed importante sistema di trasporto e questo unito alla legge, come accenna nei *"Ricordi"*, per assicurare *"il mantenimento e l'ordine della strada ferrata"* ed *"i regolamenti per i diversi servizi"*.

Agenzia per le strade ferrate costituita con R. Lettere Patenti del 30 giugno 1847, posta alle dipendenze del Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno e retta da un Intendente Generale nominato dal Re su proposta del Ministro degli Interni. Come si vedrà più avanti Des Ambrois sceglierà per questo ruolo Bartolomeo Bona.

L'impegno per la rapida attuazione di un sistema ferroviari sabaudo ed in particolare il rilancio dell'idea di Medail, non solo trovò convinti sostenitori come Petitti e lo stesso Cavour, ma inevitabilmente anche avversari e, tra questi, *"L'Arcivescovo di Torino Monsignor Franzoni (che) aveva distribuito al Consiglio di Stato un opuscolo, un vero libello contro le ferrovie, scritto dal sig. Paris di Pinerolo."* (2)

Questo impegno e la mole di lavoro effettuato dal Ministro Des Ambrois in campo ferroviario sono indirettamente confermati dal *"Calendario generale pe' R. Stati – 1848"* che *"fornisce lo specchio dei lavori per la strada ferrata da Torino a Genova ed al Lago Maggiore che sono in corso di eseguitamento pel 1848 furono approvate a appaltate opere per £ 20.355.012,75, ed in materiale e provviste per £ 13.838.716,52, in*

2 G. Binello "Le ferrovie Piemontesi nel Risorgimento" Giappichelli 1940 p. 61



tutto £ 34.193.729,27; somma egregia che offre la prova più sicura del credito e della fermezza del Governo, come dell'operosità della sua amministrazione anche nella difficile circostanza del giorno."

Tra le importanti novità lasciateci dal "sistema ferroviario" sabauda avviato da Des Ambrois vi sono quelle di aver deciso di costruire buona parte delle linee principali subito a doppio binario, a differenza di quanto accadeva nel resto d'Italia, ed inoltre di aver scelto per le parti in montagna gallerie di maggior lunghezza con tracciati meno tortuosi rispetto a quanto fatto dagli austriaci.

La differenza con le scelte austriache è immediatamente rilevabile dal tormentato percorso della linea del Semmerig e dalla scelta dell'unico binario anche per molte parti dei tracciati di pianura, compreso lo stesso ponte sulla laguna tra Mestre e Venezia. Questo a dimostrazione di una più corretta previsione da parte italiana sulle potenzialità del trasporto ferroviario come sarà dimostrato anche dalle vicissitudini che caratterizzarono, come si vedrà più avanti, la localizzazione di Porta Nuova imponendo un maggior spazio frontale per futuri incrementi nel numero dei binari di testa rispetto al progetto dell'esperto belga Maus, simile a quello allora in atto in molte capitali del Nord Europa, che avrebbe però compromesso il successivo sviluppo della Stazione.

Il ritardo del Piemonte e la "svolta" attuata dal Ministro Des Ambrois.

Il Piemonte, come è noto, avviò con ritardo anche rispetto ad altri Stati dell'Italia pre-unitaria la costruzione della propria rete ferroviaria.

Il regno delle Due Sicilie inaugurò il primo breve tronco Napoli – Portici (7,6 km) il 3 settembre 1839 ed in quell'occasione il Re Ferdinando II presentò un ambizioso programma di nuove costruzioni, che però troverà notevoli difficoltà nell'attuazione, mentre venne realizzata l'Officina di Pietrarsa affiancata da una scuola per macchinisti ferroviari e navali.

Nello Stato pontificio Papa Gregorio XVI era contrario a quest'innovativo sistema di trasporto e solo dopo l'elezione di Pio IX si affrontò il problema con la prima ferrovia aperta nel 1856: la Roma – Frascati.

Nel Gran Ducato di Toscana la prima autorizzazione per la costruzione della "Leopolda" da Firenze a Pisa- Livorno venne data ad un consorzio privato nel 1838 ed il primo tratto Pisa – Livorno venne inaugurato nel 1844.

Nel Lombardo – Veneto già nel 1835 fu avviato il progetto per la Milano – Venezia, la Milano – Monza fu inaugurata nel 1840, nel 1842 la Padova – Mestre (29 km) e nel 1846 la Milano – Treviglio (32 km), la Padova – Vicenza (30 km) ed il ponte sulla Laguna Veneta.

Il Regno Sardo era in evidente ritardo, anche se in realtà già nel 1838 era nata la "Savoiarde, Compagnie du service accéléré par chemin de fer et bateaux à vapeur de Chambéry à Lyon" che vedeva nel suo Consiglio d'amministrazione anche il giovane Cavour. L'impresa ebbe poca fortuna tanto da fallire nel 1849.

"La brutta avventura della Compagnia Savoiarda e un certo conservatorismo piemontese rallentavano notevolmente la realizzazione delle ferrovie, così", mentre negli altri Stati si costruiva "in Piemonte si discuteva"⁽³⁾ con un dibattito che verteva, oltre che sulla opportunità di costruirle, anche sul ruolo da far assumere ai privati od allo Stato.

La prima significativa iniziativa venne assunta con le R. Patenti del 10 settembre 1840 con le quali

3 D. Melodia "L'avventura ferroviaria in Piemonte" in "Strade ferrate in Piemonte" –Polit. To 1993 p. 286

si autorizzava una società genovese ad effettuare studi per la linea Genova – Torino con diramazione da Alessandria verso il Lago Maggiore.

Decisione che suscitò particolare interesse anche al di fuori dello Stato Sardo, con evidenti timori dell’Austria, preoccupata del traffico che dal porto di Genova poteva indirizzarsi verso la Svizzera e la stessa Europa Centrale ridimensionando così il ruolo del porto di Trieste.

Opportunità pienamente colta da Carlo Cattaneo che in un lungo articolo del 1841 sul suo *“Politecnico”* (4) commentava positivamente la decisione del Governo piemontese.

“Ora si vuol stendere dal mare alle interne province una rotaja di ferro, che traforando, ovè più sottile, la parete dell’Appennino, penetri fino appiè dei colli del Monferrato, e quivi dividendosi in più rami colleghi Genova col Piemonte, colla Svizzera, colla Lombardia, coll’Adriatico, diffondendo alle più appartate convalli l’elettrica corrente del commercio, promuovendo l’incremento delle popolazioni, e quindi spirando nuova vita alla languida possidenza e nuovo valore alla terra.”(5)

A Cattaneo risulta evidente che il progetto può interessare l’intera Italia Settentrionale, perché *“le derrate alimentari che il commercio di Genova manda e riceve”* possono, attraverso la Pianura Padana, raggiungere Milano e, utilizzando anche la via fluviale offerta dal Po, raggiungere l’Adriatico. Inoltre la nuova linea *“potrebbe in rispetto a Genova e al Lago Maggiore riguardarsi come diretta e opportunissima a formare una gran vena mercantile dal Mediterraneo alla Svizzera ed al Reno”* e, se vista *“in continuazione e compimento alla gran rotaja lombardo-veneta giungerebbe quasi rettilinea dall’Adriatico per Milano e Torino agli accessi della Francia.”* (6)

L’Autore si sofferma poi sulle caratteristiche del tracciato e sulle difficoltà che si incontrerebbero per vincere *“le scabrose gole dell’Appennino”* sopra Genova, considerazione questa che dimostra come nel 1841 un eventuale traforo delle Alpi fosse considerato di impossibile realizzazione. Più credibile l’ipotesi di utilizzare il Lago Maggiore perché la nuova ferrovia *“metterebbe un lago, chè in parte svizzero, a quattro ore di distanza dal Mediterraneo; e ciò è poco ancora; metterebbe la più interna parte dell’Adriatico alla distanza di dodici ore dal Mediterraneo; metterebbe le gole della Savoja e della Francia a brevissimo intervallo dell’Illirio e della Turchia.”*(7)

Normalmente quando oggi si analizza il dibattito presente in Piemonte immediatamente prima della fase di avvio dei lavori per la rete ferroviaria sabauda si fa riferimento quasi esclusivamente al lungo saggio di Ilarione Petitti del 1845 ed al successivo articolo di Cavour su *“Revue Nouvelle”* del maggio 1846 sottolineando poi, per la fase di realizzazione, quanto fatto da Ministri come il Cavour stesso, il Paleocapa e Bartolomeo Bona.

Per contro è generalmente ignorato il ruolo fondamentale svolto da Des Ambrois come Ministro dell’Interno dal 1844 al 1847 e, per pochi mesi sino alla sconfitta di Custoza del 1848, al nuovo Ministero dei Lavori Pubblici.

Lo stesso scritto del Petitti è chiaramente stimolato, come esplicitamente ammesso nel suo *“aggiornamento”*

4 C.Cattaneo “Sui progetti di strade ferrate in Piemonte” in “Il Politecnico” vol. IV 1841 p. 143 - 153

5 idem p.146

6 idem p.148

7 idem p.155



finale, dai risultati che in pochi mesi l'attività del nuovo Ministro aveva già raggiunto.

Des Ambrois aveva ben chiare le ragioni del ritardo nel programma ferroviario sabauda, purtroppo mai esplicitate in articoli od altri scritti, ma chiaramente riassunte nei suoi "Ricordi". *"Fino ad allora il governo si era mostrato indeciso sulla realizzazione di questo nuovo sistema di trasporto. Parecchi uomini di Stato erano spaventati dalla spesa, nel caso in cui i lavori dovessero essere eseguiti a spese del Tesoro Pubblico, ma non osavano concedere la costruzione a un gestore privato che sarebbe stato così padrone delle comunicazioni di un piccolo Stato, acquisendo troppo potere. Ad altri non piacevano le ferrovie perché temevano che un mezzo così rapido di comunicazione, abbreviando le distanze in modo straordinario, avrebbe altresì cancellato la varietà dei costumi e delle abitudini dei diversi popoli; che l'attaccamento al territorio si sarebbe indebolito; che il sentimento della patria ne avrebbe risentito; che i piccoli Stati ne sarebbero stati, alla lunga uniformati e che avrebbero perso poco alla volta la loro indipendenza e la loro autonomia. Chi credeva di aver chiuso l'ingresso del paese alle novità pericolose vedeva già le idee nuove irrompere attraverso la ferrovia. La muraglia cinese che avevano vagheggiato sarebbe stata squarciata e annientata.*

Il Re, a cui piaceva ascoltare tutti, era scosso da tutto questo disaccordo. Egli amava il progresso ma, avendo sempre in fondo al cuore un vago desiderio di successi militari, gli ripugnava svuotare le casse dello Stato per spese civili. Egli amava il progresso, ma temeva l'invasione delle idee contrarie alla religione, alla morale, al principio di autorità.

In seguito a tante perplessità, ci si era limitati in primo luogo a concedere ad una compagnia genovese la facoltà di condurre studi per una ferrovia tra Torino e Genova."(8)

Causa anche i ritardi intervenuti nella presentazione di questi studi, come si vedrà con maggior dettaglio più avanti, fu revocata con R.P. 18 luglio 1844 questa prima concessione decidendo di avviare gli studi tramite una Commissione Tecnica governativa, senza però nulla precisare sulla modalità di esecuzione e di gestione.

Fu questo l'ultimo atto del Ministro Gallina sostituito da Des Ambrois un mese dopo.

Il nuovo Ministro imprimerà una notevole accelerazione all'intero programma ferroviario, favorito in questo anche dal pieno accordo che troverà con Carlo Alberto come dimostra una lettera di quest'ultimo a Des Ambrois del 30/9/44, solo un mese dopo l'avvenuta nomina a Ministro. Lettera nella quale il Re si complimenta per la proposta di relazione alla Società per la costruzione della Torino-Genova.

"Je trouve celle que vous adressez aux membres de la Société pour la construction du chemin en fer parfaitement rédigée; on ne pouvait faire mieux. Veuillez bien l'envoyer ainsi" (9)

Des Ambrois fu anche in grado di far assumere al Re la decisione di modificare quanto precedentemente previsto circa le modalità di realizzazione e gestione della rete, ponendole direttamente a carico dello Stato. Questo tramite la decisione assunta nella Commissione Speciale del 3 febbraio 1845 e immediatamente formalizzate con la R.P. del 13 dello stesso mese. Probabilmente Des Ambrois trovò in Petitti, anche lui presente in Commissione, un alleato per far prevalere la volontà di costruire a carico dello Stato l'ossatura principale delle ferrovie Sabaude.

Nel commentare la decisione il Petitti ricorda che questa *"elude il pericolo dell'aggiottaggio, altrove notato*

8 Ricordi p. 5

9 Vittorio Cian "Carlo Alberto all'opera, sue lettere inedite al ministro Des Ambrois" Roma 1912 p.11

così flagrante, così esteso, così fatale.” (10) Preoccupazione che sembrava condivisa anche da Carlo Alberto ed espressa in una lunga lettera scritta a Des Ambrois da Genova il 23 ottobre 1845 nella quale concordava con il Ministro nello smentire *“l’annonce qui avait été faite d’une concession de chemin de fer en Savoie; il parait que là encore on voulait faire de l’agiotage.”* (11)

Su questo punto Cavour, nel suo scritto a commento delle proposte di Petitti, ironizza sulle proposte da questo espresse sostenendo che alcuni scandali alle Borse di Londra e Parigi o in Toscana *“ont inspiré au comte Petitti une véritable horreur pour l’agiotage, qu’il manifeste à peu près dans tous le chapitres de son ouvrage.”* Pur *“applaudendo ai generosi sentimenti che animano l’illustre scrittore”* non ne possiamo *“également approuver les remèdes qu’il suggère au gouvernements”*.(12)

Il rovesciamento della scelta di affidare allo Stato la rete ferroviaria principale, dovuta anche dalle difficoltà finanziarie dello Stato Sabaudo, fu attuata dal Ministero D’Azeglio al quale *“nell’ottobre 1850 partecipò anche il Cavour, che da tempo si interessava di ferrovie. Il Governo abbandonò l’idea di proseguire in proprio nelle costruzioni ferroviarie, per dare spazio invece all’iniziativa privata”*.(13)

La svolta intervenuta nella politica ferroviaria degli Stati Sardi dopo il 1844 è universalmente riconosciuta da quanti, sino ai giorni nostri, hanno scritto su questi temi. La quasi totalità tende però ad assegnarne il merito esclusivamente ai suoi successori, dimenticando quanto fatto dal Ministro in carica in quel periodo. Manca inoltre la percezione, oltre a quanto descritto dal Petitti, non solo del contributo che il Ministro dette per l’avvio del progetto del Frejus, ma anche degli altri interventi effettuati affinché lo Stato si dotasse, come si vedrà più avanti, di un completo *“sistema ferroviario”*. A questo si aggiunse la scelta di tecnici d’alto livello da inviare all’estero per fare esperienza e che si dimostrarono poi tutti di estrema capacità. Basti ricordare, tra i molti che il Ministro scelse: Quintino Sella, Sommeiller, Grandis, Spurgazzi o ancora la felice scelta per la gestione di questo sistema ferroviario di Bartolomeo Bona, che la lapide di Porta Nuova a lui dedicata ricorda come *“il governo delle strade ferrate fu nelle mani di lui presidio meraviglioso.”*

Questo ruolo nell’avvio delle ferrovie sabaude riaffiorò momentaneamente nella *“commemorazione”* in Senato del gennaio 1875 nella quale si ricordò che Des Ambrois salutò *“come giorno fausto quello in cui Re Carlo Alberto assentì alle reiterate di Lui istanze che anche negli Stati Sardi s’aprissero ferrovie, e immediatamente si dette ad apprestar tutto quanto occorresse al pronto esequimento di sì grande impresa”* (14). Si rilevò inoltre che, *“contro lo scetticismo generale”* riprese l’idea di Medail e fu *“l’iniziatore”* dell’impresa del Frejus.(15)

Questa postuma rivalutazione consentì di ricordarne le realizzazioni anche nella lapide commemorativa posta a Torino sotto i portici della Prefettura, ma rapidamente se ne smarrì nuovamente *“ogni ricordo”*.

10 Petitti di Roreto “Delle strade ferrate italiane” 1845 p.267

11 V.Cian cit. p. 17

12 Cavour “Des chemins de fer en Italie” – 1846 in “Cavour-Scritti di economia” Feltrinelli 1962 p. 235

13 Lo sviluppo del sistema ferroviario piemontese Museo ferroviario Bussoleno p. 1

14 Commemorazione cit. p. 26

15 idem p.27



Linea Torino – Genova e diramazione Alessandria – Novara – Lago Maggiore

La realizzazione della prima ferrovia sabauda Genova – Torino con diramazione da Alessandria verso il Lago Maggiore comportò subito, per il neo Ministro, la necessità di individuare soluzioni non solo a difficili problemi di carattere tecnico-economico, ma anche all’aspro scontro apertosi con l’Austria proprio su quel progetto.

Nel 1837 Vienna aveva progettato una ferrovia da Venezia a Milano e questo pose al Piemonte l’esigenza di realizzare una linea diretta tra Genova e la Svizzera per non restare isolato e penalizzare i porti liguri.

Carlo Alberto istituì una apposita commissione in data 1/4/1837 sul problema ferroviario, conclusasi con una interessante Relazione dell’ing. Mosca, nella quale si evidenziava la necessità di una ferrovia tra Milano ed il Lago Maggiore: Il progetto riaccendeva *“una vera e propria guerra fredda delle comunicazioni tra Torino e Vienna”*.⁽¹⁶⁾

L’Austria considerava, come già accennato, questa linea una vera sfida nei suoi confronti perché la Torino – Genova migliorava i collegamenti con la Francia centro-meridionale, ma soprattutto la Genova – Lago Maggiore avrebbe costituito un primo, importante tratto del collegamento tra il Mediterraneo e la Valle del Reno collegando così lo Stato Sardo, oltre che con la Svizzera, anche ai paesi aderenti all’accordo doganale dello Zollverein.⁽¹⁷⁾

Ad aumentare le preoccupazioni dell’Austria anche gli studi piemontesi per individuare un passaggio sulle Alpi per arrivare da Genova sino al Lago di Costanza che erano palesemente collegati all’accordo con il Canton Ticino per forniture di sale non più transitanti per il territorio austriaco.

Collegamento che parve essere individuato nel traforo del Lucomagno (Lukmanier), del quale se ne discusse più volte anche in Consiglio Provinciale a Torino.

Il noto saggio di Petitti, che individuava chiaramente questi obiettivi dello Stato Sabauda e lo scritto del Cattaneo aumentarono notevolmente le preoccupazioni di Vienna. Si sarebbero poste inoltre le premesse per acquisire all’Italia la prestigiosa *“valigia delle Indie”*.

Dal 1837 questo collegamento era attuato attraverso la Francia, tra Marsiglia e Alessandria d’Egitto e Costantinopoli.

Nel 1845 si passò al tracciato, per la parte europea, da Londra a Colonia e Trieste riducendo così di due giorni il percorso precedente.

A quel tempo, come evidenziò Petitti, non era ancora stata individuata la soluzione dell’attraversamento dell’istmo di Suez se tramite ferrovia o canale navigabile.

Gli inglesi compresero subito i vantaggi di una grande linea ferroviaria che da Brindisi o Taranto, attraverso il Lucomagno, raggiungesse la Svizzera ed il Reno.

I lavori della Vienna – Trieste stavano però proseguendo e minacciavano seriamente l’ipotesi del tracciato della *“valigia delle Indie”* attraverso l’Italia anche se, politicamente, gli inglesi avrebbero preferito quest’ultimo a quello austro-tedesco.

Des Ambrois, appena eletto, si trovò pertanto a gestire questa delicata situazione e comprese

16 G. Guderzo “Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte 1831-1861” Archivio Storico Torino 1961 p. 19

17 idem p. 19

immediatamente l'importanza di accelerare i tempi nell'attuazione del progetto.

Inoltre, tenendo conto delle difficoltà che stavano sorgendo nella realizzazione del traforo del Lucomagno, decise di avviare gli studi per quello del Frejus, anche se l'impresa appariva ai più temeraria e di impossibile realizzazione. In realtà il Lucomagno non fu mai realizzato perché sostituito poi dal traforo del Gottardo.

L'avvio del progetto della Torino – Genova, come già ricordato, era avvenuto con le R.P. del 10 settembre 1840 nelle quali si indicava alla impresa genovese il tracciato di massima della ferrovia da costruire fissando anche i tempi per la presentazione del progetto e per la eventuale esecuzione dell'opera.

La Società privata era impegnata *“entro 18 mesi”* ad effettuare studi su una ferrovia da Genova alla *“pianura di Serravalle, ove, divisa in due rami, progredisca da una parte oltre il Po al confine di Pavia, piegando dall'altra parte verso Alessandria”* ed entro un ulteriore anno *“i progetti per la costruzione della strada a Torino ed al Lago Maggiore”*.

Alla Società era inoltre accordato *“sin d'ora per allora il privilegio della sua costruzione”*. La ferrovia doveva *“essere aperta entro 5 anni dall'approvazione del tracciamento”* e la durata della concessione era di 99 anni.

La Società, contrariamente agli impegni assunti, riuscì a presentare i progetti solo alla fine del 1843. Des Ambrois ricorda che *“per calmare l'impazienza dell'opinione pubblica verso la fine del Ministero Gallina, era stata pubblicata una legge che approvava la linea da Torino a Genova e da Alessandria al Lago Maggiore verso la Svizzera. Nulla era stato però deciso, né per ordinarne l'esecuzione né per stabilirne i mezzi necessari”*.⁽¹⁸⁾

Erano le R.P. del 18 luglio 1844 *“colle quali S.M. determina la direzione delle principali linee di strade ferrate del Genovesato e del Piemonte, autorizza la formazione degli studi per la loro costruzione, e prevede per lo stanziamento delle spese necessari pel compimento dei medesimi”*.⁽¹⁹⁾ Si trattava di centomila lire.

Con le R.P. del 1844 si annullavano quelle del 1840 con relativa concessione alla Società genovese e si riprecisava il tracciato del *“sistema delle strade ferrate dei nostri Stati di terraferma. Tracciato da Genova a Torino per Alessandria a la Valle del Tanaro con diramazione verso la Lomellina, donde a Novara ed al Lago Maggiore”*.

Il *“Primo Segretario di Stato per gli affari dell'Interno”* era incaricato di delegare *“gli ingegneri per la formazione degli studi.”*

Nessun accenno alle modalità d'esecuzione e gestione dell'opera. Nell'agosto del 1844, pochi giorni dopo quelle R.Patenti, Carlo Alberto chiamò Des Ambrois a reggere il Ministero degli Interni.

Riferisce Des Ambrois, parlando di sé in terza persona, che *“il nuovo ministro, dopo aver a lungo riflettuto su tutti i problemi da risolvere, per giungere ad una decisione pratica ottenne dal Re la convocazione di un consiglio straordinario, presieduto da Sua Maestà”* tra i cui componenti vi era anche il Petitti.

Il Consiglio si riunì il 3 febbraio 1845 decidendo che *“la ferrovia da Torino a Genova e da Alessandria al Lago Maggiore sarebbe stata costruita senza ulteriore ritardo”* ed a spese dello Stato *“che l'avrebbe mantenuta operativa.”*⁽²⁰⁾

Decisione immediatamente formalizzata dalle R.Patenti del 13 febbraio 1845, firmate da Des Ambrois, e con le quali si ribaltava completamente la precedente posizione tesa a dare in concessione ai privati la costruzione delle strade ferrate.

18 Ricordi p. 6

19 Petitti op. cit. p. 552

20 Ricordi p. 6



Posizione che era stata sostenuta dai due ministri che lo avevano preceduto, Pralormo e Gallina, e condivisa anche da Cavour, amico di Gallina, che si era personalmente impegnato in società ferroviarie. Inizialmente, come già ricordato, con la “*Savoiarde*”, fallita nel 1849 e nella quale era entrato nel Consiglio d’Amministrazione nel 1839, e successivamente in quella che intendeva realizzare la tratta Torino – Savigliano.

Iniziativa, quest’ultima, bloccata da Des Ambrois a causa del costo eccessivo dei biglietti che la società intendeva applicare e “*che il Ministro riteneva improponibili per il ceto medio-basso*”.(21)

Le posizioni di Des Ambrois erano certamente condivise dal Petitti che, nel suo scritto più volte citato, ne volle sottolineare anche la rapidità nell’attuare le decisioni assunte.

“In conformità all’art. 4 delle R.P. del 1845 il previsto Consiglio Speciale, su invito del Primo Segretario di Stato agli Affari Interni, si è già radunato per attendere all’incombenza sua” e sono già “*incominciate le esplorazioni occorrenti per lo scavo del Colle dei Giovi.*”

Petitti prosegue evidenziando come si intervenisse “*con singolare alacrità celermente accinta all’assunto diviso; perocchè da luglio 1844, in cui decretatasi le linee, all’ottobre 1845, in cui terminiamo di scrivere, essa aveva quasi compiuti e allestiti tutti i progetti, e date tutte le disposizioni preliminari occorrenti per la esecuzione loro.*”(22)

Il contenuto delle R. Patenti del 1845 conferma appieno il ruolo assegnato da Carlo Alberto al nuovo Ministro. “*Raccolti gli avvisi dei ministri e dei principali Consiglieri della nostra corona*” (tra i quali Petitti) e che, “*per il vantaggio dei sudditi appartengono al Governo, il quale possa dirigerne l’esercizio e regolare le tariffe dei pedaggi*” si è deciso che l’opera sia eseguita “*per ora dal Governo*” ed a spese dello Stato.

“Affinché questa possa procedere colla celerità richiesta dal vantaggio dell’impresa e dal pubblico voto, abbiamo pensato di prescrivere norme speciali e più semplici per tutto ciò che ha tratto alle strade ferrate, conferendo all’amministrazione istessa, assistita da un Consiglio appositamente creato, le facoltà necessarie per agevolare la sua azione. Un Consiglio Speciale istituito presso il nostro Primo Segretario di Stato all’Interno”.

Per consentire un’ulteriore facilitazione nella rapidità di esecuzione nelle R. Patenti Carlo Alberto precisa: “*avochiamo a noi tutte le contestazioni che potranno sorgere in dipendenza dell’esecuzione delle strade ferrate.*”

Molti storici attribuiscono a Cavour la decisione di prevedere “*un piano delle ferrovie dello Stato Sabauda ed una rete ferroviaria statale*”, ma favorire nello stesso tempo “*la costruzione di ferrovie private e di società miste tra lo Stato ed i privati.*” (23)

In realtà l’indirizzo sull’attuare una rete principale direttamente come Stato ed affidare in concessione ai privati le linee secondarie era già previsto dalla “*Commissione*” del febbraio 1845 voluta da Des Ambrois.

Il Petitti ricorda infatti, che “*avvisando saviamente il governo sardo a non escludere per le linee minori o secondarie l’industria privata ha eletto per l’esame suddetto una commissione di uomini di Stato.*” (24)

La posizione di Cavour era ben diversa com’emerge dal suo scritto del 1846 sulla “*Revue Nouvelle*”

21 R. Borgis Prefazione a “Ricordi” p. XXIV

22 Petitti op. cit. p. 667

23 D. Melodia cit. p. 287

24 Petitti op. cit. p. 646

ricordato in precedenza quando sostiene di non concordare con il Petitti sui vantaggi di questa scelta.

La necessità di trovare risorse finanziarie per ricostituire l'esercito dopo la sconfitta del 1849 impose probabilmente la scelta di affidare ai privati anche la costruzione della rete principale consentendo di perseguire l'obiettivo di *“costruire ferrovie con ogni mezzo. Lobbiettivo a lungo perseguito fu infine raggiunto, a partire dal 1850, anno nel quale venne approvata la prima concessione a costruire e sfruttare a fini commerciali una ferrovia tra Torino e Savigliano.”* (25)

Si trattava, come già ricordato, della linea che in precedenza era stata proposta da una impresa *“guidata dal Conte di Cavour”* (26) e che Des Ambrois, come Ministro, aveva bloccato.

Nei *“Ricordi”* Des Ambrois riassume brevemente quanto da lui fatto per la linea Torino – Genova.

“Fu assunto per un anno un ingegnere belga perché nessuno degli ingegneri dello Stato aveva mai costruito ferrovie. Fu scelto il signor Mauss I lavori cominciarono prima dal capolinea di Genova, poi con quello di Torino ed in seguito con i ponti principali sul Po, sul Tanaro e sulla Bormida, così come con la galleria dei Giovi ed infine su tutta la linea.

I ponti sul Tanaro e sulla Bormida erano già quasi terminati quando il Re Carlo Alberto inaugurò solennemente nel 1847 la costruzione del ponte sul Po a valle di Valenza, opera colossale abilmente diretta dall'ingegnere Vincenzo Rovere.

Quando la guerra del 1848, assorbendo i fondi destinati a questa grande impresa, causò il rallentamento e quasi la sospensione totale dei lavori, questi erano ormai in corso su tutto il tracciato; il ponte di Valenza era molto avanzato; gli altri erano quasi completati; anche i lavori alla galleria dei Giovi erano in stato progredito. Erano stati approvati i contratti per la fornitura delle locomotive ed altri materiali di gestione. Una grande officina per le riparazioni era stata sistemata a Genova sotto la direzione del signor Taylor. Era stata promulgata una legge per assicurare il mantenimento e l'ordine della strada ferrata; erano stati preparati i regolamenti per i diversi servizi con l'aiuto delle idee del signor Mauss, l'illustre direttore delle ferrovie belghe, venuto apposta a Torino su invito del governo. Questa era la situazione quando il Cavaliere Des Ambrois dovette lasciare il Ministero nel 1848. Non ebbe nemmeno la soddisfazione di inaugurare un solo tronco di questa tratta, da lui iniziata e causa per lui di tanta preoccupazione”.(27)

Ancora il 16 giugno 1848 Des Ambrois annunciava alla Camera l'apertura entro poche settimane del primo tronco della ferrovia in occasione della presentazione di un progetto per la costruzione a spese dello Stato di *“una strada di ferro da Torino a Chamberì, con due diramazioni, l'una al confine di Francia, e l'altra al confine svizzero”*. Con il progetto per la linea del Frejus Des Ambrois delineava già il sistema di rete ferroviaria dell'intera Italia Settentrionale che sarà poi realizzato nei decenni successivi.

Un complesso d'attività attuato nei soli quattro anni in cui coprì la carica di Ministro, periodo analogo a quello in cui la società genovese scelta con le R. P. del 10/9/1840 riuscì a presentare esclusivamente i progetti per la Torino – Genova.

I lavori per questa linea proseguirono rapidamente non ostante l'esito della guerra consentendo il 24 settembre 1848 di inaugurare il primo tratto da Torino a Moncalieri. Dopo solo 4 mesi, il 15 gennaio 1849,

25 D. Melodia cit. p. 287

26 R. Borgis *“Luigi Des Ambrois de N.”* Oulx p. 19

27 Ricordi p. 6/7



la linea fu prolungata sino ad Asti, il primo gennaio 1850 sino ad Alessandria e Novi Ligure ed il 10 febbraio 1850 sino ad Arquata per un totale di 124 km.

I treni impiegarono solo 3 ore e 40 minuti per coprire l'intero percorso. Il successivo prolungamento verso Busalla, di 18 km, fu aperto il 10 febbraio 1853 ed il 18 dicembre dello stesso anno la linea venne completata con gli ultimi 23 km sino a Genova Porta Principe

La solenne inaugurazione, alla presenza di Vittorio Emanuele II e di Cavour, avvenne però in Piazza Caricamento il 16 febbraio 1854, utilizzando così il collegamento tra Porta Principe ed il porto di Genova.

La linea consentì al Piemonte di ottenere due primati mondiali in campo ferroviario.

Il primo dovuto alla lunghezza della galleria dei Giovi pari a 3259 metri, superando così quella di Semmering lunga 1430 della Vienna - Trieste, realizzata dall'ing. veneziano Carlo Ghega.

Il secondo riguardava la pendenza del 36 per mille tra Pontedecimo e Busalla e l'utilizzo delle speciali locomotive dette, il "*Mastodonte dei Giovi*". Si trattava, come ricorda Luigi Ceffa, "*di due locomotive-tender articolate accoppiando dal lato del forno due macchine a due assi ed a aderenza naturale*".

La scelta costruttiva nacque "*su ispirazione di tecnici italiani, fra cui il famoso Germano Sommeiller*" dopo che Robert Stephenson, visitato il cantiere, aveva escluso la possibilità di utilizzare macchine ad aderenza naturale per una pendenza del 35 per mille e proponendo, in alternativa, "*di usare un sistema a funi a contrappeso*". (28)

L'idea del "*mastodonte*" era probabilmente nata dalla locomotiva a caldaia sdoppiata Cockerill del Semmering che, però, essendo su unico telaio, era meno flessibile nelle curve.

Furono ordinate nel 1853 alcune di queste unità in parte alla Stephenson ed in parte alla belga Cockerill. Dispongono d'una potenza complessiva di 382 CV, mai raggiunta allora, ed erano in grado di trainare convogli di oltre 130 tonnellate lungo i 12 km della Pontedecimo-Busalla alla velocità di 12 km/h.

Attivata la Torino – Genova furono avviati i lavori per il collegamento Alessandria – Novara ed il 5 giugno 1853 deciso il prolungamento sino ad Arona. L'intera linea Alessandria – Arona, di 112 km, venne aperta il 14 giugno 1855.

Tramite un servizio di battelli a vapore, attivo dal 1854, il porto di Genova ed il Piemonte erano in collegamento con la Svizzera.

Ruolo di queste ferrovie nelle vittorie di Magenta e S. Martino e Solferino nel 1859

Qualche storico, con un pizzico d'ironia, definì quello italiano una sorta di "*Risorgimento ferroviario*" non solo per la convinzione che solamente l'Unità d'Italia poteva permettere rapidamente il completamento di una rete ferroviaria tale da consentire un rapido sviluppo dell'intera nazione, ma anche perché le vittorie di Magenta prima e S. Martino e Solferino poi, come ebbe a sostenere Napoleone III, furono favorite dalla capacità delle ferrovie sabaude di trasferire rapidamente al fronte l'intero esercito francese.

Il quotidiano "*Venezia*" qualche anno dopo (27/1/1876) ricostruiva così il ruolo delle ferrovie in queste battaglie.

28 Luigi Ceffa "Dalla Bayard al Frecciarossa" Roma 2011 p. 4

“Alla vigilia della grande battaglia di Solferino” i telegrammi di Napoleone III chiedevano *“a squarciagola”* il trasferimento di ventimila uomini entro 24 ore sul fronte di guerra. *“Prima delle 24 ore assegnate, era sul campo tutto intero l'esercito francese, che al mattino era disseminato per vari punti del Piemonte e della Liguria. Vinta la battaglia di Solferino, Napoleone III disse al maresciallo Canrobert – chi ha vinto la battaglia è stato il Ministro dei Lavori Pubblici -. Quel Ministro era Bartolomeo Bona.”*(29)

Probabilmente la ricostruzione del quotidiano *“Venezia”*, come si accennerà più avanti, non era completamente esatta, ma il contributo delle ferrovie alla vittoria dell'intera guerra fu determinante.

Contributo riconosciuto da molti storici. Candeloro ricorda che l'utilizzo della ferrovia da parte di Napoleone III per trasferire l'esercito al fronte fu *“il primo esempio di uso delle ferrovie per una grande manovra strategica”* (30) mentre anche lo storico francese Jean-David Avenel sottolinea che questa operazione *“fu il primo esempio nella storia di concentrazione rapida per strada ferrate L'arrivo rapidissimo di soldati francesi bloccò lo stato maggiore austriaco.”* (31)

L'Ammiraglio Ramoino concorda con questa valutazione sottolineando il coordinamento tra la marina francese e piemontese con le ferrovie sabaude.

“Perno della strategia franco-piemontese era l'arrivo in tempi brevissimi dell'armata d'Oltralpe Il 26 aprile l'Austria dichiarò guerra al Regno di Sardegna” e nello stesso giorno sbarcarono a Genova i primi diecimila soldati francesi immediatamente trasferiti ad Alessandria.

Entro il 30 aprile *“furono sbarcati complessivamente 39.727 uomini e 1.556 cavalli, oltre alle artiglierie e del cosiddetto treno”* (32) (si trattava di 200 vagoni).

Nel corso dell'intera guerra furono trasferiti 113.650 uomini, 17.828 cavalli, cannoni ed altri rifornimenti. Il trasporto ferroviario consentì, oltre alla rapidità, di evitare ai soldati l'affaticamento dovuto ad un lungo trasferimento a piedi.

In realtà un primo esempio nel trasporto di truppe per ferrovia era già avvenuto nel 1848 nello scontro dello Schleswig-Holstein, ma si era svolto all'interno della Prussia, mentre un primato italiano era stato la costruzione di 12 km di ferrovia per esigenze belliche effettuato da ferrovieri italiani da Balacava a Kamara durante la guerra di Crimea. (33) Episodio importante perché risolse il problema di collegare rapidamente lo scalo marittimo di Balacava al campo delle forze franco-britanniche che assediavano Sebastopoli e che, per mancanza di strade, era difficilmente raggiungibile.

L'incarico ed il funzionamento del tronco ferroviario, mediante ferrovieri militarizzati, fu affidato agli italiani perché probabilmente erano già note le loro capacità in questo settore. Contributo delle ferrovie nella guerra del 1859 capovolto rispetto a quanto successo nella Prima Guerra di Indipendenza. In quel primo conflitto i 20.000 uomini del generale Nugent raggiunsero rapidamente Radetsky a Verona e *“questo avvenimento segnò la svolta decisiva nelle operazioni”* (34) favorendo la nostra sconfitta a Custoza.

29 Riportato da A. Dragone “Bartolomeo Bona” in “Strade ferrate in Piemonte” cit. p. 44

30 Candeloro “Storia d'Italia moderna” Feltrinelli 1964 Vol. IV p.348

31 J.D.Avenel “Lo sforzo di guerra francese durante il conflitto del 1859” in A.A.Mola “1859” 2011 p. 88/89

32 P.P.Ramoino “La pianificazione delle operazioni per mare dell'esercito francese” in A.A.Mola cit p. 93/95

33 A. Dragone cit p. 46

34 G. Talamo „1848“ in „Storia d'Italia“ Utet-Repubblica 2011 v. 17 cit. p. 451



Nel 1859 le reti ferroviarie dei due contendenti erano ben diverse.

“Il Piemonte, con 835 km di linea ferroviaria distribuiti nelle più diverse direzioni in uno spazio poco profondo (circa 180 km). Il Lombardo-Veneto con 656 km di linea ferroviaria stesa da ovest ad est su una zona molto più profonda (da Magenta a Milano fino a Venezia e Cormons) con alcuni brevi tronchi trasversali Il piano Austriaco fallì proprio per la lentezza con cui si compì la radunata del Ticino proprio a causa del fatto che non si era pensato in tempo a completare la tratta ferroviaria fra Trieste e Venezia (cui mancavano circa 100 km fra Casarsa e Nabresina) e ad allacciare le due stazioni di Milano (ai capilinea per Verona e Magenta) obbligando di fatto le truppe provenienti dall’Austria a un doppio trasbordo che si tradusse in un ritardo di giorni.”⁽³⁵⁾

Rispetto alla ricostruzione fatta nel 1876 dal quotidiano *“Venezia”* possono essere fatte alcune considerazioni che, tra l’altro, consentono di mettere in ulteriore evidenza l’efficienza delle ferrovie sabaude in confronto con quelle del grande impero asburgico.

Il primo contributo all’esito positivo del conflitto venne fornito per la vittoria di Magenta del 4 giugno perché impedì all’esercito austriaco, come i suoi generali speravano grazie all’immediata dichiarazione di guerra, di scontrarsi inizialmente con il solo esercito piemontese.

Non meno importante il contributo alle vittorie di Solferino e San Martino dovuto alla rapidità con cui furono ripristinati i ponti fatti saltare dagli austriaci e trasferire, sempre per ferrovia, gli eserciti.

Gli stessi storici normalmente assegnano alla sola *“lungimiranza”* di Cavour ⁽³⁶⁾ ed in subordine al Bona ed al Paleocapa questi risultati, ignorando completamente quanto fatto da Des Ambrois non solo come Ministro, ma anche nella sua attività successiva.

Anche partendo solo dalle ricostruzioni che gli storici fanno della II guerra di Indipendenza può però emergere il dimenticato contributo del Ministro Valsusino.

In queste ricostruzioni sono generalmente indicati tre *“protagonisti”* nel ruolo assunto dalle ferrovie alla vittoria: l’efficienza della rete ferroviaria, le capacità organizzative del Ministro Bona ed il contributo delle locomotive *“Sanpiederarena”* da 100 HP *“protagoniste del viaggio tra le campagne ridisegnate dai filari di pioppi ed i campi di grano ormai biondo”* ⁽³⁷⁾ per portare l’esercito francese al fronte.

Per tutti e tre questi *“protagonisti”* furono determinanti le scelte fatte da Des Ambrois come Ministro.

Sulla efficienza delle ferrovie si è già ricordata la volontà di far eseguire dallo Stato non solo una rete di *“strade ferrate”*, ma di attuare un complesso sistema dotato di personale tecnico ad ogni livello tra i quali Sommeiller Grandis, Spurgazzi, lo stesso Quintino Sella ed altri, uno stabilimento per costruire e mantenere sempre operativo il materiale rotabile, una *“Azienda Governativa”* autonoma in grado di raggiungere gli obiettivi posti ed infine una legislazione più efficiente di quella già esistente anche per settori più *“maturi”* come, ad esempio, quello della viabilità:

Secondo protagonista indicato il Ministro dell’epoca Bartolomeo Bona. Nato a Nizza Monferrato nel 1793, laureato in legge, inizialmente in Magistratura come giudice di pace a Cambiano, era dal dicembre 1844 intendente di prima classe a Savona quando il 27 settembre 1845 Des Ambrois lo nominò Primo Ufficiale per le strade ferrate presso la segreteria degli Interni e poi, il 30 giugno 1847, intendente generale per le strade ferrate.

35 A.Dragone cit. p. 47

36 idem p. 47

37 idem p. 47

A molti allora la scelta di portare a quel livello di responsabilità in un campo di attività squisitamente tecnico un ex magistrato parve abbastanza incomprensibile.

Lo storico Amedeo Moscati, nel riassumere l'attività del Bona come ministro, scrisse *“in seguito intendente per la provincia di Savona, richiamò su di sé la speciale attenzione del Ministro des Ambrois che lo chiamò poco dopo la sua assunzione al Governo, nel 1844, alla Sovrintendenza dei lavori delle prime ferrovie E mai fu fatta migliore scelta Il suo nome resta indissolubilmente legato alla costruzione della prima importante rete ferroviaria piemontese, specialmente dovuta all'onestà, all'intelligenza, all'operosità, al ferreo volere e all'amore ostinato del bene che pur facevano del Bona – a dir del Brofferio – un martire sublime della impotente maldicenza.”* (38)

Nel novembre 1857 sostituì il Paleocapa, ormai quasi cieco, al Ministero dei lavori pubblici e vi resterà sino alle dimissioni del governo Cavour dopo l'armistizio di Villafranca, tornando poi alla Direzione delle Strade Ferrate Statali.

Condivideva con Des Ambrois la convinzione del ruolo che lo Stato doveva assumersi almeno nella costruzione della ossatura principale della rete ferroviaria e quando nel 1865 la rete statale venne ceduta ai privati, polemizzando con il Ministro Jacini autore del provvedimento, lasciò l'incarico pubblico accettando di entrare, come Direttore Generale, nelle Strade Ferrate Meridionali.

Terzo protagonista le prime locomotive di costruzione italiana della serie *“Sanpierdarena”* realizzate dall'Ansaldo di Genova.

Anche per queste fu decisiva la *“lungimiranza”* del Des Ambrois nel voler creare lo stabilimento Taylor e Prandi per la fornitura di materiale rotabile e la formazione di personale per la costruenda rete ferroviaria sabauda.

Certo le locomotive furono costruite dall'Ansaldo, a cui lo Stato aveva ceduto lo stabilimento causa il fallimento della precedente società, ma la nuova impresa poté riprendere immediatamente l'attività trovando uno stabilimento attrezzato con personale adeguato e progetti ad uno stadio avanzato.

Per curiosità si può ricordare che le prime due locomotive *“Sanpierdarena”* furono destinate alla ferrovia Torino – Rivoli e collaudate personalmente dall'ing. Ansaldo con esito talmente favorevole che i tecnici governativi presenti concordarono immediatamente una prima fornitura di sei unità per le ferrovie dello Stato.(39)

Lo stabilimento ferroviario Taylor e Prandi a San Pier d'Arena

Des Ambrois, come accenna nei suoi *“Ricordi”*, riteneva che la decisione di costruire l'ossatura principale delle ferrovie sabaude da parte dello Stato poteva avere successo solo se accompagnata da altri interventi tra i quali quello di acquisire direttamente la capacità di produrre a mantenere in efficienza il materiale rotabile tramite la creazione d'apposite industrie e personale professionalmente capace.

Coerentemente con questo principio favorì, con un prestito iniziale di £ 500.000, la costruzione dello stabilimento Taylor e Prandi (dal 1852 Ansaldo) a San Pier d'Arena.

38 A. Moscati - “I Ministri del Piemonte dopo Novara” - Napoli 1952 p.383

39 M. Doria „Le strategie e la evoluzione dell'Ansaldo“ in „Storia dell'Ansaldo“ Ed. Laterza vol. I p. 94



Prestito particolarmente favorevole perché senza interessi e rimborsabile in 15 anni tramite uno sconto del 10% sulle future forniture statali, che potevano però prevedere il costo di produzione “*composto di tutte le spese*” con un sovrappiù del 18% come utile d’impresa.⁽⁴⁰⁾

Des Ambrois, nei suoi “*Ricordi*”, accenna di sfuggita che “*una grande officina per le riparazioni era stata sistemata a Genova sotto la direzione del signor Taylor.*”⁽⁴¹⁾

Il ruolo che s’intendeva assegnare al nuovo stabilimento era chiaramente indicato nella “*Relazione della Regia Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno*” del 1846 sul progetto di contratto con Taylor e Prandi.

“*Il Sovrano provvedimento per cui si ordinò la costruzione e l’esercizio delle strade ferrate per conto del Governo, fece sin da principio pensare allo stabilimento nei Regi Stati di una grande Officina per la costruzione e riparazione delle macchine, e degli utensili di maggior rilievo indispensabili per l’esercizio delle strade ferrate*”⁽⁴²⁾ a cui si aggiungeva l’obbligo di formare personale da destinare all’esercizio della rete ferroviaria.

Il determinante contributo di Des Ambrois per quest’importante iniziativa è normalmente ignorato, come ad esempio nella pur interessante “*Storia dell’Ansaldo*” edita da Laterza.

Vi è però un altro importante aspetto nella scelta di localizzare lo stabilimento nel Capoluogo ligure altrettanto poco conosciuto.

La domanda spontanea che potrebbe sorgere è perché localizzare lo stabilimento a Genova, nodo ferroviario anche in prospettiva meno importante di Torino, al centro di una prevedibile rete ferroviaria di notevoli dimensioni, soprattutto in previsione del traforo del Frejus che Des Ambrois intendeva realizzare.

Una risposta può trovarsi nel fatto che s’intendesse creare una struttura industriale in grado di costruire non solo locomotive e materiale ferroviario, ma anche motori marini per la cantieristica genovese capace sino ad allora di varare ottimi velieri e pertanto restia a passare alla propulsione a vapore.

È probabile che il Taylor, proprietario di un analogo stabilimento a Marsiglia, sperasse in forniture marine ⁽⁴³⁾, ma è lo stesso contenuto della convenzione firmata il 5 maggio 1846 con la neonata “*Agenzia Generale per le Strade Ferrate*” voluta da Des Ambrois che indirettamente lo conferma.

La Convenzione prevedeva l’obbligo di assumere sudditi del Regno per una cifra non inferiore ai $\frac{3}{4}$ del totale e “*l’addestramento di nuove schiere di meccanici da impiegare*” non solo nel settore ferroviario, ma anche in quello dei trasporti marittimi ⁽⁴⁴⁾ oltre al compito di addestrare “*sino a 20 allievi operai colà inviati dal Governo.*” A quel tempo il personale di macchina della marina sarda era interamente straniero e questa dipendenza si protrarrà ancora a lungo. Problema questo che lo stesso Ministro Cavour volle ricordare nella seduta della Camera del 9 febbraio 1851, quando affermò esservi troppi “*macchinisti stranieri sulle nostre navi*” informando essere “*mio intendimento di scegliere allievi nelle nostre scuole industriali onde mandarli a compiere i loro studi prima nell’Arsenale di Genova e poscia in una delle fabbriche dello Stato.*”

Emerge pertanto chiaro già nel 1846 l’obbiettivo del Governo di attuare una “*gestione privata e regia pubblica per un progetto che, pur non prevedendo la realizzazione di un Arsenale di Stato, non punta certo*

40 M. Doria cit. p. 78

41 Ricordi p. 7

42 Archivio Storia Ansaldo “Mostra sull’Ansaldo” 1978

43 N. Nola “Genova e l’Ansaldo nella politica di Cavour” in “Storia dell’Ansaldo” cit. p. 43

44 C.G.Lacaita “La cultura tecnica e l’impresa” in “Storia dell’Ansaldo” cit p. 106

soltanto sull'iniziativa privata. Il capitale conferito all'azienda viene totalmente dalle casse governative; nullo è dunque il rischio per Taylor e Prandi e grandi sono le loro speranze." (45)

Così scrive Marco Doria in un testo che, affrontando il ruolo di Cavour, parrebbe assegnargli questa strategia d'intervento. Certo lo stesso Cavour nel 1853, favorendo il successivo trasferimento all'ing. Ansaldo confermò l'impostazione iniziale, anche se riteneva che dovesse avere caratteristiche produttive diverse.

Già nel 1851 in un discorso alla Camera del 9 gennaio sullo stabilimento di San Pier d'Arena sostenne che *"non sia opportuno di introdurvi e la fabbrica delle macchine a vapore, e la fabbrica delle locomotive e di molti altri macchinismi, perché stimo che buon principio sia la divisione del lavoro..... Il voler che una sola fabbrica faccia ogni sorta di macchine, dalla carrucola alla locomotiva, è un gravissimo errore."*(46)

L'intenzione di Des Ambrois in realtà non fu quella di predisporre uno stabilimento per costruire anche carrucole ma, come indicato nella *"Relazione"* del 1846 prima ricordata, solo *"macchine e utensili di maggior rilievo"*. La scelta di ipotizzare uno stabilimento in grado di costruire locomotiva e motori marini era ancora quella adottata in Inghilterra anche se, a quel tempo, emergevano le prime avvisaglie di un passaggio dalla propulsione a ruota a quella ad elica.

L'Ammiraglio britannico solo da poco, dopo molti esperimenti, aveva ottenuto la conferma della superiorità dell'elica (47), modificando così le caratteristiche degli stessi motori marini.

Il nuovo stabilimento si trovò anche ad affrontare l'ostilità degli armatori genovesi che si *"attardavano in una difesa ostinata della navigazione a vela."* (48)

Posizione che costerà cara alla marina italiana quando, con l'apertura del canale di Suez, i nostri velieri furono costretti ad attraversarlo al traino di appositi rimorchiatori con notevole aggravio di costi.

Inoltre l'iniziativa di Des Ambrois era vista a Genova come un'imposizione del poco gradito Governo di Torino e non legata all'imprenditoria locale. Posizione che si modificò quando Cavour scelse il genovese Ansaldo per succedere a Taylor e Prandi,

Lo stesso Ansaldo che nel febbraio 1847, durante il Ministero Des Ambrois e con Regie Patenti firmate da Carlo Alberto, era stato chiamato a ricoprire la cattedra di *"meccanica applicata alle arti"* nella scuola tecnica serale per la formazione di operai istituita pochi mesi prima e rientrante nel programma per l'istruzione tecnico - professionale avviato dal Ministro Valsusino.

Nel definire l'accordo per la costruzione dello stabilimento giocò certamente un ruolo importante Fortunato Prandi che aveva avuto occasione, in circostanze abbastanza singolari, di conoscere direttamente Carlo Alberto.

Nato a Sale San Giovanni (CN) nel 1799, amico di Foscolo e Mazzini, partecipò ai moti del '21 e dovette rifugiarsi a Londra. Conosciuto Babbage fu autorizzato dalla polizia ad accompagnarlo, come interprete, a Torino nel 1840 in occasione del Secondo Congresso degli Scienziati Italiani.

In quella veste partecipò anche agli incontri che il matematico inglese, definito il *"pioniere del computer"*, ebbe con Carlo Alberto, molto interessato alla sua attività scientifica. La familiarità con la quale Carlo

45 M.Doria cit. p. 78

46 idem p. 79 ove l'autore accenna al discorso di Cavour

47 Lacaïta cit. nota a p. 130

48 M.Doria cit. p. 83



Alberto li aveva più volte ricevuti colpì talmente Babbage che volle dedicare la sua autobiografia a Vittorio Emanuele II con esplicito riferimento a quell'evento.

Prandi fu poi graziato nel 1842 ed eletto deputato nel collegio di Alba.

Comunque, rispetto alla diversa posizione di Cavour sulle caratteristiche produttive dello stabilimento, quella di Des Ambrois venne successivamente confermata nel tempo perché, come è noto, l'Ansaldo non solo continuò la sua attività costruendo navi e locomotive, ma arrivò anche a costruire aerei nei primi decenni del XX secolo, entrando poi massicciamente nel settore elettromeccanico.

L'avvio del progetto per il traforo del Frejus

Il testo della lapide riportato all'inizio di queste note ricorda che Des Ambrois *“propose la prima idea del traforo delle Alpi dal sovrano sapientemente accolta.”*

Quasi un riconoscimento postumo analogo a quello che emerge dalla *“Commemorazione”* in Senato.

Nominato Ministro *“incontrò al Des Ambrois d'essere iniziatore d'una delle più ardite imprese di quest'epoca, che sarà gloria perenne del Piemonte e d'Italia, vale a dire il traforo del Moncenisio.”* La Commemorazione prosegue ricordando poi che *“è noto come la grande opera, dopo altre interruzioni, venne condotta innanzi dal Cavour e dal Paleocapa, e in appresso alacremente proseguita mercé i trovati dei subalpini Sommeiller e Grandis”* però *“non può che essere grato a tutti il conoscere quanta parte agli esordi di essa abbia avuto il modesto ministro, che a ciascun altro ne lasciò il merito e si contentò della compiacenza di vederla compiuta”*

Purtroppo, passata l'emozione per la sua improvvisa morte nel 1874, l'opera di Des Ambrois ritornò nell'ombra.

In realtà qualche anno prima, nel 1871, appena inaugurato il traforo, Enea Bignami aveva pubblicato a Firenze il libro *“Cenisio e Frejus”* nel quale riassumeva il determinante contributo che l'allora Ministro aveva fornito per l'avvio dell'opera.

L'autore, presente *“allo scoppio dell'ultima mina”* che aprì il Frejus, ricorda che le R.Patenti del 13 febbraio 1845 con le quali Carlo Alberto *“decretava la costruzione a spese dello Stato”* delle ferrovie erano *“contrassegnate”* da Des Ambrois, *“attuale presidente del Consiglio di Stato, allora ministro dell'Interno da cui dipendevano i Lavori Pubblici, magistrato intelligente che vedremo anche in seguito figurare nelle vicende storiche del traforo.”*

“Qui notiamo il caso singolare che nei primordii della grande impresa avvicinasse due uomini della stessa vallata alpina dove si fece il traforo, ma di condizioni assai diverse, l'imprenditore Medail di Bardonecchia ed il Ministro Des Ambrois di Oulx.”

Entrato in questa via il Governo Sardo vi procedette con solerte fermezza di propositi e scevro da meschine vanità locali, chiamò dall'estero degl'ingegneri onde apportassero in paese l'insegnamento della loro esperienza. Il belga Enrico Mauss, il quale aveva acquistata rinomanza per la costruzione e l'esercizio di piani inclinati sulla ferrovia da Liegi ad Aquisgrana, fu dal Des Ambrois posto a capo delle faccende ferroviarie del Piemonte, con uno stipendio di ventimila lire annue.”

Maus ritenne possibile l'attraversamento delle Alpi Cozie ed allora *“il Ministro Des Ambrois che non aveva bisogno di stimolo per dare impulso a simile lavoro, fu prontissimo ad assecondare le proposte del belga, e ordinò quanto occorreva affinché senza ritardo si procedesse ad esatte ricognizioni.”*

Questi *“lavori condussero al convincimento”* che l'ipotesi di Medail era attuabile.

“Il progetto di Medail prende colore! Andava dicendo Carlo Alberto ai suoi famigliari mostrandosi oltremodo lieto che l'opera ritenuta fantastica prendesse corpo di realtà.”

Il Bignami proseguì illustrando il progetto e le novità introdotte come ad esempio i pozzi verticali per lo *“spurgo dei materiali”* potendo così i minatori *“calati dai pozzi al livello della galleria, scavare dai due lati, a destra ed a sinistra ed estrarre il terriccio dal pozzo istesso come fanno dalle altre imboccature.”*

Pozzi importanti anche *“per somministrare aria pura”* ai minatori stessi. Sono poi illustrate le caratteristiche del progetto di perforazione di Maus, quello successivo del 1855 del Bertelett ed infine quello del Sommeiller del quale *“le prove furono fatte alla Coscia, località presso San Pier d'Arena, nell'aprile dell'anno 1857 in presenza della commissione presieduta dal Des Ambrois.ed a cui assisteva pure il Conte Camillo di Cavour.”* (49)

Il testo del Bignami contiene anche una interessante prefazione dell'ex Primo Ministro Menabrea che fece parte della commissione Des Ambrois del 1857, il quale si sofferma, tra l'altro, sulle motivazioni addotte dalla allora vasta opposizione al traforo.

“Non crediate che le obiezioni al traforo in genere, e specialmente contro il sistema dei nostri ingegneri cessassero votata la legge. Tutt'altro! Si evocarono allora le più strane fantasmagorie contro la mano empia che ardisse forare la sacra roccia; secondo taluni si sarebbero incontrate profonde caverne, secondo altri laghi dalle acque inesauribili, poi calore infernale: e poco mancò non regalassero alla zoologia qualche nuovo mostro pronto a difendere il cuore dell'Alpe contro la umana temerarietà.

L'opposizione più viva e più strana la facevano gli scienziati, ed eccovi con quali argomenti.

Nessuno poteva negare che mediante una adeguata compressione si potesse spinger l'acqua messa in tubi a notevoli distanze; ma codesta proprietà sperimentata per l'acqua non la volevano concedere all'aria.

Ricordando certe formole officinali pareva loro di poter provare chiaro come due e due fan quattro, che l'aria nei tubi non poteva trasmettersi che a distanze minime, e tacciavano d'illusorio un sistema basato essenzialmente sulla possibilità di spingere la corrente sino alla distanza di seimila metri.”

Menabrea conclude prendendo atto che *“la spesa superò il preventivo, ma: -ferita d'oro non è mortale-; lo scopo è raggiunto ed i milioni spesi saranno largamente compensati dalla ricchezza che si svilupperà segnatamente nelle provincie subalpine, col movimento commerciale accelerato da questa nuova via di comunicazione.”*

Nei suoi *“Ricordi”* Des Ambrois così riassume quanto da lui fatto per realizzare il traforo del Frejus.

Ricorda che era da poco morto il Medail che per primo, nel 1841, aveva avanzato l'idea del traforo quando, anche su suggerimento dell'ing. belga Maus, nel 1845 *“il celebre geologo Angiolo Sismonda ebbe incarico di far procedere, senza levare il campo a rumore, alle indagini opportune per accertare”* la fattibilità dell'opera, mentre al Maus *“fu commesso di studiare i mezzi meccanici sia per superare le pendenze, sia per traforare il massiccio delle rocce nel più breve tempo possibile”*. Il Maus, *“volendo scansar le mine, da cui sarebbe stata infetta e resa insopportabile l'aria della galleria.immaginò una macchina mossa dall'acqua, che tagliava la roccia e ne staccava i pezzi per mezzo di coni”*.

“L'esperimento con una macchina di proporzioni ridotte fu fatto a Torino alla presenza del Re su un blocco di scisto estratto proprio dalla montagna da perforare. Essendo perfettamente riuscito avrebbe dovuto essere ripetuto in grande proprio sul posto, per cominciare lo scavo della galleria con una macchina di proporzioni adeguate. A

49 Enea Bignami *“Cenisio e Frejus”* ed. G.Barbera Firenze 1871 p. 176/178



questo scopo una voce di spesa era stata prevista nel bilancio dello Stato, ma il governo cambiò e la camera dei deputati respinse la spesa proposta.” (50)

Il progetto di Maus, oltre che dal già ricordato Bignami, è dettagliatamente descritto da M.G. Bonnet-Coletto nella pubblicazione che “*Segusium*” effettuò nel 1972 in occasione del centenario del traforo.

Convintosi della fattibilità del progetto il Maus escogitò una macchina “*composta da una serie di scalpelli mossi da molle, tesi alternativamente mediante ingranaggi, ai quali un motore idraulico, mediante corde di trasmissione, dava il movimento. Questi scalpelli tagliavano con moto di andirivieni la roccia e zampilli d’acqua pulivano le scannellature dalla polvere causata dal tritamento della pietra.*” La macchina avrebbe risolto anche il problema della ventilazione tramite “*ventole a forza centrifuga inalberate sugli assi delle troclee che sostenevano la fune di trasmissione.*” Il prototipo, messo “*a prova nelle Officine Valdocco costò £ 17.824*” ed ovviamente presentò alcuni difetti di funzionamento che il Maus era però convinto potessero essere facilmente superabili.(51)

La macchina di Maus sarebbe stata nel tempo comunque superata da quella ad aria compressa del Sommeiller anche se lo stesso Menabrea, membro della Commissione presieduta da Des Ambrois del 1857 che la scelse, riconobbe che fu un errore non proseguire nel 1848 l’attività con il prototipo di Maus perché “*se si fossero intrapresi i lavori con questa macchina, si sarebbero forse pervenuti a superare le difficoltà che essa presentava, e avremmo oggi qualcosa di fatto*” (52)

Il 16 giugno 1848, da pochi mesi titolare del nuovo Ministero dei Lavori Pubblici, Des Ambrois, pur nel pieno della guerra contro l’Austria, presentò un progetto di legge sull’esecuzione del traforo che risente, a partire dalla stesura della Relazione di accompagnamento e del Preambolo, dell’ottimismo di quei mesi sull’esito del conflitto che lo animava e nel contempo dell’importanza assegnata a quell’opera ferroviaria. Relazione conservata in forma manoscritta nell’archivio della Camera.

“Stringere con tenaci nodi di affetti, di leggi e di interessi tutti i popoli d’Italia in un popolo solo, far concorrere al santo fine dell’indipendenza e della libertà comune le forze di tutti gli italiani, tale è il decreto ormai manifesto della Provvidenza I progressi della civiltà hanno messo nelle nostre mani un portentoso strumento di ulteriore progresso, un mezzo di unire paesi finora disgiunti, di riavvicinare popolazioni fin qui straniere le une alle altre. Il Governo da tre anni attende alla costruzione della strada da Genova e Torino, a preparare quella da Torino al confine di Francia.”

Compiere la linea per Genova, “*avviare senza ritardi la seconda verso Savoia, unire così più strettamente tutte le parti dell’antico Stato, è dovere urgente per noi Il governo si propone di gittar le basi di una rete di strade ferrate che unendo tutti i grandi centri di produzione e comunicazione tra loro, e cò porti a scali principali, soddisfaccia ai generosi bisogni dello Stato non meno che ai giusti desideri delle località: egli avrà di mira di sollecitare particolarmente la costruzione di quelle linee che per la direzione loro e pei punti che metteranno in comunicazione potranno meglio cementare l’unione lungamente sospirata, recentemente compiuta di diversi Stati contigui*”.

Il progetto di legge prevedeva pertanto non solo la costruzione, a spese dello Stato, della linea Torino – Chambery “*con due diramazioni*” per la Francia e la Svizzera, ma anche, per dare a questa linea “*un carattere*

50 Ricordi p. 8

51 M.G.Bonnet-Coletto “Il traforo del Frejus” in “Le vie di comunicazione in valle Susa” Segusium 1972 p.51/53

52 R.Antonetto “Frejus, memorie di un monumento” Allemandi ed. p. 95

pienamente italiano, prolungarla verso oriente per cento chilometri circa al territorio di Lombardia colla fiducia di poterla ben presto estendere fino alla gloriosa Milano, e di congiungerla così con quella linea Lombardo-Veneta che sarà certamente compiuta in breve giro di anni; ora che ai bisogni dell'Italia provvedono menti e cuori italiani: Venezia da una parte come Genova dall'altra, saranno messe a poche ore di distanza da Chambéry e Lione. Noi vi domandiamo infine di decretare lo studio completo di un'altra importantissima linea di strada ferrata che dipartendosi da Alessandria e passando per Piacenza, Parma, Reggio e Modena secondo la direzione della antica Via Emilia si stenda fino ai confini degli Stati Pontifici.” (53)

Des Ambrois delinea così una complessa rete ferroviaria non dissimile da quella che verrà successivamente realizzata a processo unitario completato. Il testo della relazione del Ministro e del progetto di legge è riportato a fine volume nell'**Allegato n° 3**. A questo proposito è opportuno ricordare, come riporta Paolo Ladavas, che *“Des Ambrois si adoprò per allacciare relazioni con il Capo del Governo Lombardo Casati al fine di congiungere le linee ferroviarie dei due Stati e poter dare così un assetto ferroviario a tutta la pianura Padana da Torino a Venezia.”* (54)

Il progetto di legge Des Ambrois fu esaminato da una apposita Commissione parlamentare che, con una relazione del 3 luglio 1848 conservata anche questa in forma manoscritta nell'archivio storico della Camera, non solo condivise pienamente quanto proposto dal Ministro, ma addirittura ritenne di dover trasformare il solo avvio degli studi per attuare i progetti delle due ulteriori linee ferroviarie oltre la Torino – Chambéry (la Torino – Milano e quella per gli Stati Pontifici) con l'impegno per la loro diretta costruzione da parte dello Stato.

“Nel fare una tale proposta la Commissione non fu trattenuta dalla grandezza della spesa, perché le proposte linee” da parte del Ministro *“interessano egualmente tutto il nuovo Regno dell'Alta Italia”*. Si ritenne addirittura di aggiungere anche l'impegno per la costruzione di una nuova linea *“da Torino all'Alto Piemonte, e quindi alla Contea di Nizza.”*

L'eccesso di entusiasmo della Commissione dovuto certamente in quel momento dall'erronea convinzione di una rapida e vittoriosa conclusione del conflitto in corso con l'Austria venne rapidamente meno dopo la sconfitta di Custoza di poco dopo. Probabilmente anche la modifica apportata al testo del Ministro contribuì al successivo voto negativo del Parlamento, proprio per l'evidente impossibilità di attuare quei progetti che la sconfitta rendeva irrealizzabili.

La presentazione di questo disegno di legge rappresentò uno degli ultimi atti di Des Ambrois come Ministro. L'ultimo, come si vedrà più avanti, sarà probabilmente quello riguardante la *“estensione alla Sardegna del sistema di pesi e misure vigenti negli Stati di terraferma”* del suo precedente editto del 14 settembre 1845 che nell'Archivio storico della Camera dei Deputati porta la data del 19 giugno, lo stesso giorno, come ricorda R. Borgis, nel quale il Ministro raggiunse *“il campo militare del Sovrano.”*

Il 3 marzo 1849 il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici Tecchio ripresentò alla Camera una proposta analoga a quella di Des Ambrois per la ferrovia del Frejus nella quale si richiedevano gli stanziamenti necessari per gli studi del tratto Susa – Chambéry e per avviare le prime sperimentazioni in loco della macchina di Maus. Anche in questo caso il progetto venne bloccato dalla sconfitta nello scontro con l'Austria.

53 Bonnet-Coletto cit. p. 55 riporta buona parte della Relazione al Progetto di legge del 16 giugno 1848

54 Paolo Ladavas saggio su *“La politica ferroviaria in Piemonte, Lucomagno e Frejus”*



Nel 1850 il nuovo ministro Paleocapa ripresentò la richiesta di fondi rinnovando nel contempo la fiducia nella macchina di Maus, ma il Parlamento rinviò la discussione *“in attesa di tempi più prosperi.”* (55)

La partecipazione del Des Ambrois al progetto del Frejus proseguì, come è noto, anche dopo le sue dimissioni da Ministro nel 1848.

“Una commissione mista di amministratori ed esperti, formata nel 1857 sotto la presidenza del Cavalier Des Ambrois, che aveva ormai da tempo lasciato il Ministero, fu incaricata di esaminare il nuovo sistema, esperimenti vennero effettuati a Genova su blocchi provenienti da Bardonecchia. Avendo questi dato esito positivo, il Parlamento, su proposta del Conte di Cavour e del Ministro Paleocapa, decise di dare inizio ai lavori della galleria” (56). La relazione della Commissione del 1857 fu pubblicata solo nel 1863 ed iniziava con la seguente frase:

“Il traforo delle Alpi fra Bardonnèche e Modane fu intrapreso in esecuzione della legge la quale fece seguito alla Relazione della Commissione nominata dal Governo allo scopo di esaminare il progetto di perforamento presentato dagli ing. Grandis, Grattoni, Ranco e Sommeiller e di riferire specialmente sul sistema meccanico proposto per l'esecuzione dell'opera. La commissione era composta dai signori:

Des Ambrois Presidente

Giulio - Relatore

L.F. Menabrea

D. Rusca

Q. Sella

e gli esperimenti ebbero luogo in un sito detto La Coscia presso S. Pier d'Arena.”

La Commissione assisté agli esperimenti il 25 e 26 marzo ed il 17 aprile. Successivamente anche la Commissione Parlamentare nominata nel 1857 per esaminare il progetto di legge Cavour – Paleocapa sul traforo del Frejus, presieduta da Gustavo Cavour, volle assistere alla sperimentazione recandosi a San Pier d'Arena il 7 giugno unitamente ad altri 39 deputati.(57)

Nel sistema Sommeiller *“un compressore mosso da una caduta d'acqua comprimeva l'aria all'interno di robusti cilindri metallici. L'aria compressa passava poi nei serbatoi dove veniva mantenuta a pressione costante e da questi ultimi, attraverso una condotta, giungeva ad una macchina perforatrice dove azionava in senso orizzontale e in senso rotatorio gli scalpelli perforanti la roccia.”* (58)

La macchina Maus, come una moderna *“fresa”*, scavava direttamente la roccia, mentre quella Sommeiller serviva esclusivamente ad accelerare notevolmente la preparazione dei fori per le mine consentendo inoltre di ridurre la quantità necessaria di esplosivo.

Il notevole afflusso di aria compressa consentiva inoltre di risolvere il problema della respirabilità dell'aria

Vantaggio sottolineato dallo stesso Des Ambrois: *“la stessa aria compressa, pompata a fondo nello scavo con grande forza, avrebbe potuto rinnovare l'aria respirabile e spingere fuori i vapori delle mine, abbassando contemporaneamente la temperatura dove lavoravano i minatori.”*

55 Bonnet-Coletto cit. p. 56

56 Ricordi p. 9

57 Bonnet-Coletto cit. p. 105

58 idem p. 100

Al termine di questo “brano” dei suoi “Ricordi” l’autore così conclude: l’opera “*ad oggi è quasi completata ed acquista una maggiore importanza da quando è stato aperto il Canale di Suez.*”

Il ruolo del Ministro Valsusino nel trasformare in pochi mesi l’idea di Medail, ritenuta dai più una “*utopia*”, in un concreto e credibile progetto che solo la tragica conclusione della prima guerra d’indipendenza rinviò di alcuni anni e con altri protagonisti, emerge chiaramente dalla lettura del più volte citato scritto del Petitti del 1845. La conferma nell’accelerazione impressa da Des Ambrois emerge infatti proprio dal confronto tra la parte centrale del saggio del Petitti, scritta probabilmente della primavera-estate del 1845, e la “*Appendice*” dell’ottobre successivo.

Nella prima parte, ricordando il “*progetto tempo fa ideato da un certo Medail di Bardonnèche*”, sembra ancora considerarlo una semplice idea la cui effettiva attuazione restava ancora tutta da dimostrare. (59)

Significativa la definizione di un “*certo Medail*” che confermerebbe come allora la sua proposta fosse quasi sconosciuta.

Solo qualche mese dopo, nella “*Appendice*”, emerge ormai la convinzione non solo della concreta fattibilità dell’attraversamento delle Alpi, ma anche della opportunità di intervenire rapidamente.

Tutto questo merito del nuovo Ministro che in un solo anno dalla sua nomina, oltre ad innumerevoli iniziative tra le quali l’avvio della Torino – Genova, aveva anche affrontato il problema del traforo del Frejus.

Sembra pertanto opportuno riportare quanto scritto dal Petitti sul come l’idea del Medail si era ormai trasformata in una concreta opportunità.

Petitti ricorda che il Maus, incaricato dal Ministro, aveva già avviato nell’estate “*approfittando della stagione in cui questi monti, liberi dalle nevi, lascian campo alle operazioni geodetiche occorrenti sul terreno una squadra di geometri agrimensori lavora da oltre due mesi per chiarire la vera situazione dei luoghi.*”

Da queste prime indagini emergeva la fattibilità del progetto anche se il “*tunnel*”, anziché i 5.000 metri previsti dal Medail “*vuolsi presumere di lunghezza almeno doppia; se pur ancora non eccede.*” (60) La lunghezza definitiva risulterà poi di 12.847 metri, portati poi a 13.636 nel 1881 per una variante a Modane.

Petitti prosegue accennando ai primi risultati degli studi avviati parallelamente dal Ministro sulle modalità di esecuzione dello scavo onde superare le prevedibili difficoltà nell’utilizzare mezzi tradizionali.

“*Ma se male non siamo informati vi sarebbero mezzi meccanici con cui si potrebbe seguire il traforo in molto minor tempo*”. Gli studi appena avviati avevano infatti già consentito di individuare nella forza idraulica, presente in loco, l’energia necessaria per il progetto del Maus e che sarà poi utilizzata per produrre aria compressa nel progetto Sommeiller.

“*Quando i mezzi meccanici potessero applicarsi all’assunto il motore dovrebbe porgere una forza eguale a quella di una macchina a vapore di 200 cavalli.*”

Inoltre dagli stessi studi emergeva anche la possibile soluzione al problema dell’aerazione del tunnel. “*Attesa la grande altezza dell’ancor soprastante Alpe non si potranno praticare pozzi... e per dare aria converrà servirsi di ventilatori.*”

In conclusione, “*premessi questi particolari si scorge che tutta la principale difficoltà consiste nel buono o cattivo esito dello sperimento che dicesi ordinato noi facciam voti pertanto acciò l’impresa ottenga un felice*

59 Petitti cit. p. 271

60 idem p. 568



risultato, che questo conseguito, senza timore di soverchio vanto o di troppa adulazione, potrà dirsi quell'assunto superiore ad ogni altro nell'età nostra, e tale a tramandare a quelle più tarde la venerata memoria del principe nel cui segno facevasi, e giustamente encomiar quella di tutti coloro che per autorevole di lui impulso contribuirono all'opera.” (61)

Purtroppo oggi, contrariamente a questi auspici, nessuno ritiene, anche solo riconoscendo loro almeno il ruolo di promotori, di collegare quell'impresa a Carlo Alberto ed al suo Ministro, assegnandolo invece esclusivamente ai loro successori Vittorio Emanuele II e Cavour..

Lo stesso Cavour che, nel suo commento del 1846 allo scritto del Petitti, considerava anche lui il progetto ormai fattibile comprendendone appieno il valore proprio grazie all'accelerazione dei lavori impressa da Des Ambrois.

Infine è opportuno ricordare che l'impegno di Des Ambrois non riguardò solo l'avvio degli studi per le modalità di attuazione del traforo, ma anche la preparazione di quei giovani che collaboreranno al successo dell'opera.

Tra questi il Quintino Sella, il Sommeiller, il Grandis citati nella Commemorazione al Senato, inviati all'estero per fare esperienza e che, al ritorno, dimostreranno chiaramente le loro capacità:

Infatti non solo Sommeiller e Grandis individuarono il sistema di perforazione, divenuto famoso in tutto il mondo, ma anche il Sella in quanto ingegnere di Prima Classe del Distretto Minerario di Torino, fu chiamato a collaborare al traforo con l'incarico di risolvere il problema dell'aerazione della galleria.

Quest'ultimo inoltre fungerà da segretario nelle due commissioni governative sul traforo del Frejus (1857) e sul secondo tracciato ferroviario dal Piemonte al mare (1858) presiedute da Des Ambrois.

A conferma dell'impegno di Des Ambrois anche durante gli stessi lavori di scavo quanto scritto dall'abate Baruffi durante un suo viaggio a Bardonecchia nell'agosto 1861 per visitare il cantiere e durante il quale fu ospitato a Oulx dall'ex Ministro.

R. Borgis, riportando l'episodio, ricorda che l'abate indicò la casa di Des Ambrois *“come il punto di riferimento per i notabili del regno in visita al traforo e dove era stato installato un telegrafo per tenere costantemente informato il conte Cavour sull'andamento dei lavori.” (62)*

La localizzazione delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa

Delle innumerevoli attività svolte da Des Ambrois tra le meno conosciute vi è probabilmente il determinante contributo da Lui fornito, come Ministro, al processo di ampliamento della Capitale che caratterizzò gli anni '40 dell'Ottocento, tema che verrà riassunto in un apposito capitolo, ed a quello che vi si sovrappose rappresentato dal complesso problema degli attestamenti in città delle due linee da Genova e da Milano, anche se per il secondo vi partecipò come presidente della apposita Commissione Governativa.

Nelle aree interessate ad un primo ampliamento della città, definito poi con le R.P. del 7 agosto 1846, vi era quella del *“quadrilatero”* di San Salvario, compresa tra gli attuali Corsi Vittorio, D'Azeglio, Marconi e

61 idem p. 569

62 R. Borgis – “L'abate Baruffi e la festa di Sant'Ippolito” – Bollettino “Parrocchia di sant'Ippolito” – 2008 con riferimento allo scritto di G.F. Baruffi – “Pellegrinazioni e passeggiate autunnali nell'anno 1861” – Tip. Favale Totino - 1862

Via Nizza, che doveva contenere anche la stazione terminale della linea proveniente da Genova.

Successivamente i progetti di ingrandimento si estesero anche alle aree di Porta Susa e di San Donato, che verranno poi inserite nel *“Piano di Ampliazione della Città”* del 1848.

Il Ministro in questa complessa situazione che richiese la necessità non solo di conciliare i conflitti tra i diversi poteri che la normativa di allora prevedeva per il controllo dei progetti urbanistici, ma anche di definire le regole a cui dovevano sottostare i costruttori, dovette affrontare i non meno delicati problemi posti dalla localizzazione della prima stazione ferroviaria della Città.

Probabilmente fu proprio grazie alla corretta soluzione data a quest’ultimo problema che, ormai non più Ministro, sarà chiamato a presiedere una Commissione incaricata di individuare la localizzazione dell’attestamento della linea proveniente da Milano.

La localizzazione di Porta Nuova

In campo ferroviario, così come si vedrà più avanti in campo urbanistico, gli anni ’40 dell’Ottocento ebbero per molti aspetti una funzione determinante.

“La definizione del tracciato della rete ferroviaria e le scelte essenziali che riguardano la collocazione delle stazioni si compiono a Torino, in un tempo breve: otto anni tra il 1845 e il 1853.” (63)

Sul processo di localizzazione delle due principali stazioni in Torino si è scritto molto nei decenni trascorsi, ma il ruolo assunto da Des Ambrois è sempre rimasto nell’ombra, richiamato a volte indirettamente con un semplice riferimento al *“Ministro in carica all’epoca.”*

Due recenti lavori di De Pieri (64) consentono invece una abbastanza dettagliata ricostruzione di quegli avvenimenti.

Le R. Patenti del 13 febbraio 1845 sulla ferrovia Torino - Genova prevedevano l’attestamento della linea a sud della città in un’area in quel periodo interessata dal nuovo piano di ampliamento della zona di San Salvario.

Le R. Patenti prevedevano anche, come già ricordato, l’istituzione del *“Consiglio Speciale delle Strade Ferrate”* con il compito di esaminare i progetti della ferrovia e presieduto da Des Ambrois, in quanto Ministro degli Interni.

Il Consiglio degli Edili aveva, nel frattempo, approvato l’undici marzo 1845 un progetto per l’ampliamento dell’area di San Salvario che prevedeva alcune piazze.

“Pensa il Consiglio, che la piazza N° 4 potrebbe essere opportunamente destinata per gli stabilimenti relativi alla strada ferrata, volgarmente detti imbarcadero.” (65) La piazza era collocata all’altezza della attuale piazza Madama Cristina, ma spostata verso via Nizza.

Il Consiglio per le Strade Ferrate, nel giugno successivo, respinse la proposta ipotizzando una collocazione più a sud all’altezza del Convento e del viale di San Salvario, l’attuale Corso Marconi.

Des Ambrois il 7 agosto 1845 scrisse all’Azienda Generale dell’Interno chiedendo un parere del

63 De Pieri *“La ferrovia nella città”* in *“Torino Reti Trasporti”* libri blu Comune di Torino p. 193

64 Le pubblicazioni di De Pieri sono quelle citate alla precedente nota 63 ed alla successiva 65

65 De Pieri *“Il controllo improbabile”* cit. p. 151



“*Congresso permanente d’Acque e Strade*”, in quanto massimo organo del genio civile sabauda, sulle due ipotesi di possibile localizzazione, ma non riceverà mai risposta come dovrà riconoscere più tardi la stessa Azienda Generale.

Intanto l’ing. belga Maus, chiamato dal Governo a sovrintendere anche al progetto dell’attestamento della ferrovia, propose di localizzare la stazione addirittura all’interno di Piazza Carlo Felice, interrompendo così il viale del Re. Sembrò così definita la posizione della stazione e poté ripartire l’approvazione del piano di ampliamento urbanistico.

Avvenne a questo punto un episodio narrato da De Pieri che potrebbe aver costituito un ulteriore elemento di frizione tra Des Ambrois e la famiglia Cavour.

Il conte Rignon, che unitamente a Gustavo e Camillo Cavour aveva costituito la società per la ferrovia Torino- Savigliano, intendeva vendere parte delle 11 giornate di terreno che possedeva nell’area di San Salvario. Nel marzo 1846 presentò un ricorso al Vicario Michele Cavour con il quale sollecitava una rapida fissazione dei tracciati viari per poter definire quali terreni vendere.

“Il conte rimarrà nei mesi successivi uno dei pochi proprietari a poter beneficiare in una qualche forma di circolazione sotterranea delle informazioni sull’evoluzione della pratica e sui contenuti del disegno; gli unici ricorsi che giungeranno al Consiglio degli Edili all’indomani della approvazione di un nuovo progetto per la zona (22 maggio 1846) verranno, come si vedrà, da lui e da tre suoi acquirenti.” (66)

La soluzione definitiva del piano di ampliamento non soddisferà però queste aspettative. Nello stesso periodo, come si vedrà più avanti, Des Ambrois fissò alcuni principi generali da adottare nei piani, tra i quali l’obbligo per i proprietari di cedere i terreni per le strade.(67)

Nel settembre 1846 Carlo Alberto approvò il progetto Maus che collocava la stazione all’interno di Piazza Carlo Felice. Questo dopo che il Re ascoltò da Des Ambrois la lettura di una lettera dell’ing. belga nella quale si spiegava che non è importante lasciare un grande spazio di fronte all’edificio, mentre è molto importante *“donner ce plus grand espace sur les façades latérales”* (68) per favorire partenze ed arrivi dei passeggeri lungo l’asse del treno.

Questo progetto sollevò immediate reazioni, in particolare da parte del Consiglio degli Edili, perché avrebbe interrotto le comunicazioni tra i nuovi quartieri di San Salvario e San Secondo.

Riaffiorò allora l’ipotesi di arretrare la stazione addirittura all’altezza dell’asse viabile formato dall’attuale via Berthollet e corso Stati Uniti ampliando così in modo notevole Piazza Carlo Felice, ma con un fronte della stazione ancora notevolmente ristretto ed in grado di ospitare al massimo due coppie di binari. Proposta respinta però da Carlo Alberto, forse convinto dalle argomentazioni di Maus, contenute in una lettera inviata a Des Ambrois l’undici febbraio 1847, e da questi letta al Sovrano, nella quale si sosteneva che la distanza occupata dalla stazione tra i due quartieri sarebbe attorno ai 600 metri, facilmente superabili con *“un viaduc ou passage.”*

Come curiosità si può ricordare che su quell’asse viario fu successivamente costruita la *“passerella”* pedonale, trasformata in sottopassaggio nel secondo dopoguerra.

66 idem p. 154

67 idem p. 156

68 De Pieri “La ferrovia nella città” cit p. 195

La Congregazione del 27 febbraio dovette prendere atto della decisione del Sovrano tramite la seguente verbalizzazione.

“Il signor Reggente la Regia Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno con dispaccio del 12 scadente mese (comunica) che essendosi maturatamente esaminata la rappresentanza che i Sindaci hanno avuto l’onore di presentare a S.M. onde ottenere variazioni allo stabilimento della strada ferrata, piacque alla M. Sua di decidere al Consiglio di Conferenza non essere il caso di introdurre modificazioni al piano già approvato con R.P. del 29 passato settembre; quale Sovrana decisione viene riferita alla Ragioneria.” (69)

Successivamente, nella seduta del 30 aprile, *“il Consiglio esprime i sensi di rassegnazione ai Sovrani voleri.”* (70)

La Congregazione, nella riunione del 31 marzo, riprende però il problema ricordando che il Consiglio degli Edili aveva proposto la *“soppressione della prima linea di isolati che si erano tracciati all’interno della Piazza Carlo Felice.”*

La Ragioneria, *“sperando che malgrado le loro costruzioni rimarrebbe a ciascuno dei lati dello Scalo della strada ferrata uno spazio eguale alla larghezza di Piazza San Carlo, cioè di metri 70 circa per parte, incaricò i Sindaci di presentare alla Regia Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno di quanto.”*

Si motivava la richiesta per garantire sia *“la simmetria e l’architettura della Piazza”* e sia *“per poter far godere al pubblico una non interrotta successività di porticati, utilissima anche per l’affluenza alla strada ferrata.”*

La Ragioneria ritenne *“che i Sindaci facciano disporre un apposito piano dimostrativo”* e di *“sollecitare dal Dicastero degli Affari Interni la Sovrana approvazione del piano di fabbricazione dell’attuale Piazza d’Armi divenuta disponibile.”*

La Congregazione decise *“che si scriva in tale conformità”* al Ministro degli Interni. (71)

L’area di Piazza d’Armi *“divenuta disponibile”* era quella di San Secondo ad Ovest della Strada di Stupinigi.

Intanto, preso atto del parere negativo del Sovrano, il Consiglio degli Edili aveva apportato delle modifiche al proprio piano inviandolo l’8 marzo 1847, tramite il Vicario, a Des Ambrois *“perché questo promuova l’approvazione presso il Re”* (72)

Questa approvazione non giungerà mai perché il Ministro inviò immediatamente, il 12 marzo, il documento al Congresso Permanente d’Acque e Strade per un parere, come d’altra parte aveva già fatto nell’agosto del 1845 senza però ottenere risposta.

La decisione del Ministro, che innovava così una prassi non scritta ma consolidatasi nel tempo, è un evidente sintomo della sua volontà di modificare anche in questo modo una situazione che occorreva superare per modernizzare lo Stato Sabaudo.

Des Ambrois, come aveva già fatto in passato con il ricorso al Protomedicato sulle condizioni sanitarie del Borgo Vanchiglia, non solo intendeva utilizzare anche al di fuori di rigide prassi burocratiche tutte le capacità presenti nelle strutture dello Stato, ma aveva assunto questa decisione perché riteneva che il Consiglio degli Edili, presieduto tra l’altro dal Vicario di Polizia, non potesse più venir considerato *“l’unico luogo in cui le scelte relative agli ampliamenti della città possano giungere a maturazione.”* In questa congiuntura

69 ASCT Ordinati 1847 p. 75

70 idem p. 236

71 idem p. 104/106

72 De Pieri “Il controllo improbabile” cit. p.170



Des Ambrois mostra dunque di *“considerare il Congresso permanente quasi alla stregua di un organo consultivo al cui vaglio sottoporre le decisioni del Consiglio degli Edili.”*(73)

Il Consiglio degli Edili percepì chiaramente questo mutamento di situazione ricordando, nella Relazione del 25 novembre 1847, che mai *“le sue deliberazioni (sempre soggette al sovrano volere) furono sottoposte all’esame di altra giurisdizione.”*

Occorre però, a questo proposito, ricordare che Des Ambrois a quel tempo aveva certamente già predisposto il testo della legge Comunale e Provinciale nella quale prevedeva la soppressione de *“l’Ufficio”* del Vicariato di Torino (art: 268) trasferendone le competenze *“all’Intendente Generale della Divisione di Torino”* (art: 265), soppressione confermata poi nella successiva legge Pinelli del 7 ottobre 1848.

Il Consiglio degli Edili, decapitato della sua Presidenza, avrebbe così perduto immediatamente importanza a favore della Municipalità ed infatti qualche anno dopo verrà definitivamente soppresso.

Il Congresso d’Acque ritenne che al progetto del Consiglio degli Edili dovessero apportarsi alcune varianti in grado di *“ampliare l’accesso immediato alla Piazza Carlo Felice”* aumentando così il fronte a disposizione della futura stazione e consentire inoltre sufficiente spazio alle strade di Nizza e Stupinigi nel loro ingresso nella piazza.(74) La municipalità di Torino respinse però entrambe le proposte.

Ormai si era giunti ai provvedimenti, illustrati dallo stesso Des Ambrois sulla Gazzetta Piemontese il 30 ottobre 1847 che introducevano notevoli riforme nello Stato a cui seguirà il 27 novembre 1847 l’emanazione del *“Regio editto”* su Comuni e Province anticipando così molti dei contenuti dello stesso Statuto.

La maggior libertà di stampa conseguente a quei provvedimenti permise l’apertura di un primo dibattito pubblico sui problemi urbanistici, sino ad allora difficilmente percepibili dalla pubblica opinione.

Inoltre l’aver interessato il Congresso d’Acque coinvolse l’ingegnere del Genio Civile Ernest Melano che ne faceva parte e che dal primo aprile affiancava Maus come incaricato *“più specialmente per la parte architettonica.”*

Des Ambrois, per consentirgli di dedicarsi completamente ai problemi legati alla costruzione della strada ferrata, lo aveva immediatamente liberato d’ogni altro incarico.

Melano, confermando la posizione del Congresso d’Acque, rovesciò la posizione di Maus proponendo di rettificare i fronti delle strade di Nizza e Stupinigi, allora convergenti su Piazza Carlo Felice, allineandoli rispettivamente alle vie dei Conciatori (oggi Lagrange) e della Provvidenza (oggi XX Settembre). Proposta che consentì di risolvere molti dei problemi accumulatisi in precedenza. *“Il ricorso da parte di Des Ambrois e Carlo Alberto al Congresso permanente di acque e strade e a un ingegnere del Genio Civile non coinvolto nei disegni dei piani di ampliamento si spiega anche con questa necessità di mediazione”* (75)

Carlo Alberto approvò il progetto con R. Patenti del 2/11/1847 e questo fu trasmesso al Consiglio degli Edili con l’ordine di inserirlo nel *“piano generale”* che verrà a sua volta approvato il 22 dicembre.

La soluzione adottata consentirà la costruzione, dopo quella nel 1849 progettata da Spurgazzi o direttamente da Melano che durerà solo qualche anno, dell’attuale Porta Nuova con caratteristiche, come si è già accennato, completamente opposte a quelle delineate da Maus. L’ing. belga ipotizzava una *“stazione*

73 idem p. 174

74 idem p. 175

75 idem p. 179

di testa” nella quale i pochi binari previsti erano costretti all’interno degli edifici dell’imbarcadero e questo avrebbe impedito ulteriori ampliamenti. Questa soluzione era forse influenzata da quella adottata allora nelle principali città europee con singole stazioni di testa per ogni principale linea in arrivo. Parigi con le Gare de Lion, du Nord, de l’Est, Berlino e Vienna con le Sud, Est, Ost Bahnhof.

Probabilmente Des Ambrois, già allora convinto della fattibilità del Frejus, riteneva che le tre principali linee che in futuro sarebbero giunte nella Capitale (da Genova, dalla Savoia, da Novara con prevedibile collegamento con Milano) dovevano essere tra loro interconnesse, dalla Savoia con il porto di Genova ed entrambe con la Lombardia, convergendo tutte su Porta Nuova.

In tal modo si sarebbe attuato un sistema ferroviario con caratteristiche ben più pericolose per gli interessi austriaci rispetto al progetto che aveva suscitato tante preoccupazioni a Vienna riguardante il collegamento tra Genova e la Svizzera attraverso il Lago Maggiore e il Lucomagno.

In una situazione di rapido sviluppo industriale ove il carbone era ormai indispensabile il Frejus, come in effetti avvenne, avrebbe aperto non solo al Piemonte, ma anche al Lombardo-Veneto un comodo accesso a quello francese e belga consentendo così di attenuare il monopolio del combustibile inglese in arrivo esclusivamente per mare.

L’idea di interconnettere immediatamente le tre linee emergerà nuovamente, come vedremo, nella soluzione individuata da Des Ambrois, anche se non più nella veste di Ministro, per Porta Susa.

La localizzazione di Porta Susa

Il problema della localizzazione della stazione di Porta Susa nasce nel 1852, quando si inizia lo studio delle due linee, Torino – Susa e Torino – Novara, approvate entrambe nel 1852 e non più da costruirsi da parte dello Stato, ma affidate in concessione a privati.

Per questa localizzazione, a differenza di quanto successo per quella di Porta Nuova, affiorarono immediatamente gli interessi della proprietà fondiaria coinvolta perché ormai tutti erano consapevoli che la presenza di uno scalo ferroviario avrebbe incrementato notevolmente il valore dei terreni. Il primo progetto presentato dalla società costruttrice prevedeva l’attestamento oltre il Ponte Mosca sulla Dora, nella cosiddetta Porta d’Italia.⁽⁷⁶⁾

Il progetto fu respinto dal Ministro Paleocapa perché chiaramente incompatibile con il progettato futuro prolungamento della linea a Porta Nuova.

Emerse allora l’ipotesi di collocare la stazione in regione Valdocco, subito osteggiata dai proprietari terrieri dell’area di Porta d’Italia.

Il dibattito, oltre che in consiglio comunale, si trasferì anche in Parlamento ed in mancanza di una valida soluzione per l’attestamento la concessione, votata l’11 luglio 1852, approvò solo il tratto da Novara a Stura impegnando il Governo a definire l’ultima parte del tracciato e decidendo la localizzazione della stazione in base ai risultati di “*un’inchiesta amministrativa*”, dopo aver raccolto il parere del municipio di Torino.

“La successiva nomina della Commissione amministrativa d’inchiesta, presieduta dall’ex Ministro Des

76 De Pieri “La ferrovia in città” cit. p. 200



Ambrois, rappresenta anche il momento di massima apertura del dibattito.” (77)

Des Ambrois affrontò il nuovo compito cercando, come d'abitudine, di coinvolgere tutte le istituzioni e gli stessi privati in grado di proporre soluzioni valide.

Come primo atto la Commissione, con “*notificazione*” a stampa del 15 giugno 1852, comunicò di voler raccogliere eventuali nuovi studi o progetti.

Nacquero così, rispetto agli iniziali due progetti di Porta d'Italia e Valdocco, nuove proposte ed in particolare una a Vanchiglia ed una seconda in San Donato sul prolungamento di via Dora Grossa (attuale via Garibaldi).

Solo due delle soluzioni complessivamente proposte erano compatibili con il previsto prolungamento a Porta Nuova: quelle di Valdocco e San Donato.(78)

Des Ambrois richiese inoltre il parere del Comune, anticipando così la richiesta che il Parlamento aveva fatto al Governo, unitamente a quello della Camera di Commercio e del Consiglio Provinciale di Sanità.

Venne espresso un concorde parere sulla opportunità di collocare la stazione nell'area della Cittadella, dotata di ampi spazi in grado di ospitare anche docks, uffici, officine di riparazione, come avverrà poi con le OGR, il mattatoio, il mercato del bestiame oltre alle carceri “*Nuove*”.

Purtroppo la proposta venne respinta dal ministro della Guerra Alfonso La Marmora.

Il Consiglio Comunale ritenne di non poter far altro che tornare sull'ipotesi di Porta d'Italia e la Commissione non poté che prenderne atto.

In questo modo si metteva però in serio imbarazzo il Governo che, a causa di un suo Ministro, aveva bloccato l'unica proposta in grado di risolvere positivamente la questione garantendo inoltre le condizioni poste dal Parlamento, mentre la soluzione sulla quale era ripiegato il Comune non avrebbe permesso un collegamento diretto con Porta Nuova.

Al Governo a questo punto non rimaneva altra soluzione che quella di superare i contrasti al suo interno per riaprire l'ipotesi della Cittadella che trovava concordi Comune e Commissione.

La trattativa con il Ministro La Marmora consentì un accordo, sancito con legge del 19/5/1853, con il quale si rendeva disponibile un'area nel perimetro della Cittadella.

Venne incaricato di elaborare il progetto l'ingegnere ferroviario Negretti il quale, scartando l'ipotesi della linea in trincea, collocò la stazione sul prolungamento di via Santa Teresa (attuale via Cernaia) confermando così l'iniziale proposta del Comune e della Commissione Des Ambrois.

La presidenza di questa Commissione ed il positivo contributo alla corretta soluzione del problema rappresentò per l'ex Ministro l'inizio di una nuova serie di responsabilità per la soluzione di problemi ferroviari, come quelli sul traforo del Frejus e sul secondo collegamento tra Torino ed il Litorale e sui quali le soluzioni individuate furono quelle effettivamente attuate.

77 idem p. 201

78 idem p. 202

7 Relazione della commissione Des Ambrois sulla seconda ferrovia dal Piemonte al Litorale (1858)

Nel capitolo 4° di queste note si è già accennato alla Relazione della Commissione, nominata dal governo e presieduta da Des Ambrois, contenuta negli Atti del Consiglio Divisionale di Torino del 1858, incaricata di *“esaminare i progetti di una seconda ferrovia dal Piemonte al Litorale”* e che terminò i suoi lavori il 29 aprile 1858.

La Commissione, oltre a Des Ambrois, era composta da altri 8 membri: Di Pollone, C. I. Giulio, L.F. Menabrea, Ceppi, Cottin, G.F. Bella, Torelli e Quintino Sella, che fungeva anche da segretario.

Ceppi e Cottin, unitamente al Presidente, facevano anche parte del Consiglio Divisionale di Torino mentre è da rilevare che Giulio, Menabrea e Q. Sella avevano fatto parte della precedente Commissione, sempre presieduta da Des Ambrois, sul traforo del Frejus,

La Relazione, di ben 80 pagine più altre 35 di allegati, è notevolmente dettagliata e comprende anche un interessante documento del Genio Civile *“sulla condizione speciale dei porti di Oneglia e Porto Maurizio e sui progetti di porti relativi al litorale della provincia di Albenga”* richiesto dalla Commissione per una più corretta valutazione sulle scelte da effettuare.

La Relazione si apre con una *“Introduzione”* che, dopo aver esaminato la situazione delle ferrovie sino allora eseguite od in progetto anche negli Stati confinanti con il Piemonte, ricorda che il Comune di Savona aveva *“intavolato pratiche per una ferrovia Savona – Ceva due anni prima che fosse tutta aperta la ferrovia di Genova”* per proseguirla poi sino a Fossano e Torino. (pag. 5)

Da questo *“nobile esempio”* è dovuto *“il maturamento di una seconda ferrovia al litorale”* che portò ad inserire nella legge del 13 luglio 1857, con la quale si autorizzava la costruzione della ferrovia *“del litorale ligure dal Confine Francese al Modenese”*, l’art. 5 tramite il quale si invitava il Ministero a presentare un progetto di legge per *“l’aprimiento di una seconda linea ferrata che metta in comunicazione le province interne dello Stato con la linea dal Varo al Confine Modenese.”*

Il Consiglio dei Ministri nominava il 19 dicembre 1857 una commissione per esaminare *“quale sia da preferirsi fra le varie linee proposte da diversi punti del Litorale al Piemonte.”*

La *“Introduzione”* precisa che, dati i tempi ristretti entro i quali si dovevano completare i lavori, la Commissione non poté che *“in menoma parte”* utilizzare indagini dirette sul territorio perché *“istituita nel cuore dell’inverno, allorché la cinta dei monti che le strade progettate avrebbero dovuto attraversare, era coperta di neve e di ghiaccio. La Commissione fu pertanto condotta a limitarsi all’esame dei piani e documenti, che le erano comunicati, e di quegli altri che potesse dal Ministero procurarsi”* valendosi anche dei *“lumi”* del Consiglio Speciale delle strade ferrate.

La *“Parte Prima”* della Relazione descrive le undici *“proposte della Camera dei Deputati in occasione della discussione della legge relativa alla concessione della ferrovia dal Varo al Modenese”* descrivendone poi sinteticamente tracciato e caratteristiche e, solo per alcune, indicando anche i presumibili costi. Tali linee erano suddivise in tre gruppi.

I - Gruppo delle tre linee Genovesi:

1 - da Sestri Levante ai Confini Parmensi per Varese;



- 2 - da Genova a Bobbio, e indi ai Confini Parmensi;
- 3 - da Voltri a Novi per Ovada (£ 32.530.000);
- II - Gruppo delle tre linee Nizzarde;
 - 4 - da Nizza per la Valle Vesubia, e del Gesso a Cuneo (£ 46 milioni);
 - 5 - da Nizza per Mentone, per le valli del Latte e della Bevera a Giandola, e indi pel colle di Tenda a Cuneo (£ 45 milioni);
 - 6 - da Nizza a Cuneo pure pel colle di Tenda, ma passando da Latte a Giandola, non per le valli del Latte e della Bevera, ma invece per Ventimiglia e la Valle della Roja;
- III - Gruppo delle cinque linee intermedie, che fanno capo a San Remo, Oneglia, Albenga e Savona;
 - 7 - partendo da un punto della ferrovia del litorale presso San Remo per la Val d'Argentina e del Tanaro si va al punto della ferrovia di Cuneo che si ravviserà più opportuno;
 - 8 - da Oneglia per Pieve e l'Alta Valle del Tanaro a Ceva, indi a Mondovì e Fossano (£ 37 milioni più 4 milioni per 30 locomotive e "vetture-vagoni");
 - 9 - da Alberga per Garessio a Ceva, indi a Fossano;
 - 10 - da Savona per Salicetto, Ceva, Monchiero, Bra e Carmagnola, a Torino (£ 45 milioni);
 - 11 - linea precedente, in cui si andrebbe da Salicetto a Monchiero passando invece per Dogliani.

Alla Relazione è allegata una interessante planimetria in scala "1 al 500,000" che, oltre alle linee già in esercizio, riporta il tracciato delle undici linee da esaminare.

Il progetto più accurato risulta il decimo: Savona – Ceva – Bra – Carmagnola – Torino che risulterà alla fine quello prescelto. Linea che in questi anni è stata in parte dimessa.

Scelta probabilmente favorita, oltre che dalle oggettive ragioni esistenti, anche perché il Comune di Savona, con autorizzazione ministeriale del 22/12/1852 aveva affidato l'incarico all'ing. Peyron per il progetto del primo tronco Savona-Fossano che aveva già ottenuto parere favorevole dal Consiglio Superiore delle Strade Ferrate per il tratto Savona – Ceva, compreso l'eventuale prolungamento sino a Torino. L'ing. Peyron eseguì successivamente il "profilo della linea" da Ceva a Torino.

Su questo progetto ben "cento e uno Deputati proponevano poi alla Camera la ferrovia da Torino a Savona"

Il contenuto della "Relazione" evidenzia l'accurato metodo di lavoro adottato da Des Ambrois in questo tipo d'attività già dimostrato in precedenza, in particolare nell'avvio del progetto per il traforo del Frejus.

Intanto, per ogni linea, è effettuato un accurato esame dei progetti esistenti per quella tratta, la valutazione dei costi, l'analisi delle "pendenze", le difficoltà costruttive prevedibili, il numero e la lunghezza di gallerie e viadotti, ecc.

Un secondo capitolo è dedicato al "paragone delle linee proposte."

"Per formarsi un criterio di preferenza, la Commissione stabilì le norme seguenti, ch'essa verrà applicando alle varie linee nello stesso ordine in cui sono qui esposte. Essa crede, infatti, che debba preferirsi ad ognuna delle linee proposte quella che soddisfi in un grado più intenso ad un maggiore numero delle condizioni che seguono:

- a) Dare alle interne province del Piemonte la più rapida e meno costosa comunicazione con il mare.
- b) Riescire la meno dispendiosa non solo per la costruzione, ma sovra tutto per l'esercizio.
- c) Far capo al miglior porto, tenendo conto non solo dell'attuale stato ed avviamento, ma anche di quello cui è capace di arrivare.
- d) Giovare ad una più gran parte del litorale.

- e) *Attraversare i più ricchi ed industri paesi, e contribuire il più largamente ad accrescere sì il commercio interno, come quello fra lo Stato e l'estero, e se possibile attrarre in paese parte del traffico tra le altre nazioni.*
- f) *Concorrere il meno possibile parallela o vicina alle esistenti ferrovie, sia per non eccitare loro una nociva concorrenza, sia per distribuire quanto si può fra tutte le parti dello Stato il beneficio delle ferrovie.*
- g) *Contribuire alla facile difesa dello Stato in caso di guerra.*
- h) *Aver trovato chi voglia incaricarsi della costruzione ed esercizio alle condizioni meno gravose pel pubblico Erario."*

Sono criteri di valutazione che sarebbero ancor validi oggi. Di particolare interesse poi il metodo adottato per comparare linee con pendenze complessive diverse che denota le difficoltà ad affrontare i problemi connessi ad una tecnologia di trasporto ancora poco sperimentata.

Partendo dalla considerazione che *"un convoglio possa discendere senza aiuto del vapore, e colla conveniente velocità per una ferrovia allorché la pendenza di questa è del 5 per mille."*

"Se ora si suppone, che il movimento della ferrovia sia lo stesso nel senso dell'andare, che in quello del venire, ne segue, che le pendenze eguali od inferiori al cinque per mille non avranno effetto nocivo sulla spesa di esercizio."

La Commissione adotta un'apposita formula per individuare un coefficiente che trasformi la lunghezza di una linea con pendenza superiore al 5 per mille in equivalente lunghezza di *"ferrovia orizzontale."* (pag. 28)

La Commissione applica sperimentalmente la formula all'esistente linea Torino – Genova, suddividendola in 32 tratte, con il risultato che *"si desume che la lunghezza della ferrovia orizzontale, il cui esercizio esigerebbe lo stesso lavoro di trazione da spendersi sovra i 165 chilometri della ferrovia da Genova a Torino, è di 203 km."* (pag. 29)

La Relazione, dopo aver scartato le 3 linee del gruppo Genovese perché non soddisfano *"le condizioni richieste"* e quelle Nizzarde per le difficoltà nell'attraversare le Alpi provenendo da Cuneo, si sofferma sul *"paragone delle linee di Oneglia e Savona"* ipotizzando, per semplicità, che resti per entrambe in comune il tratto Ceva – Torino e rilevando che il tratto Ceva – Oneglia sarebbe 1,8 volte più lungo di quello da Ceva a Savona. (pag. 40)

Utilizzando poi gli allegati sulla situazione dei porti del Ponente Ligure si rileva che *"l'attuale importanza del porto di Savona è assai maggiore di quella dei porti di Oneglia e Porto Maurizio, non solo isolatamente considerati, ma ben anco insieme riuniti."* (pag. 43)

La Relazione si sofferma poi sui vantaggi che i porti di Savona ed Oneglia, oltre a quello di Genova già collegato, porterebbero ai commerci piemontesi verso l'estero qualora fossero allacciati alla rete ferroviaria.

"Da Marsiglia a Ginevra si contano sulla ferrovia testè ultimata chilometri 518, mentre allorquando sarà condotto a termine il traforo del Moncenisio, e completato il tratto fra Ayton a Ginevra per Annecy, si avranno da Genova a Ginevra 450 chilometri: cioè 68 chilometri in meno, che non da Marsiglia a Ginevra. Sperasi quindi, che a malgrado del varco degli Appennini e delle Alpi, Ginevra possa avere con vantaggio da Genova, anziché da Marsiglia, parte notevole delle merci, che trae pel Mediterraneo. Ora, siccome la distanza fra Ginevra e Savona sarebbe di 25 chilometri minore, che non quella fra Ginevra e Genova, potrebbe una porzione del commercio internazionale sopra Ginevra essere tratto sulla linea di Savona." (pag. 49)

La maggioranza della Commissione riconosce però, *"considerando invece di qual natura sia il porto di Marsiglia"*, che una efficace concorrenza *"è solo effettuabile con un gran porto."*

In una *"Parte Terza"* ci si sofferma su *"costo e prodotti della linea preferita"* (pag. 59) esaminando dettagliatamente i costi dei progetti via via presentati, quantità e tipologia delle merci potenzialmente



trasportabili, la popolazione nei comuni attraversati, l'influenza dei nuovi collegamenti ferroviari su quelli verso il Lago Maggiore e la Svizzera.

Una "Parte Quarta" è dedicata alle "eccezioni della Società della ferrovia di Cuneo allo stabilimento di una seconda ferrovia per il mare" ritenendo che quella Società possa pretendere una indennità "per la concorrenza che le farà la linea di Savona."

Concludendo, la Commissione all'unanimità, "fra le undici linee sottoposte al suo esame" ritiene "meriti su tutte le altre la preferenza a quella di Savona" e che "i computi annessi al progetto di questa strada ferrata, compilato dal signor Ingegnere Peyron, s'accostino al vero assai più che quelli degli altri progetti." (pag. 80)

Tra gli allegati, come già ricordato, una relazione del Genio Civile sulle condizioni dei porti nel Ponente Ligure. Interessanti gli elementi forniti sulla situazione dei lavori di ampliamento di Porto Maurizio, all'epoca sospesi per insabbiamento, confermando così i problemi sempre presenti in quel porto; od ancora per quelli previsti per Oneglia. Inoltre si sottolineano le potenzialità fornite dal litorale d'Albenga o ancora del "seno compreso tra Capo Berta e Diano Marina, il quale col tempo potrà divenire un importante ricovero marittimo, con una spesa relativamente assai tenue."

Questa relazione contiene anche alcuni dati sul movimento dei "bastimenti" e merci nei porti del Ponente ligure.

La lettura della "Relazione" della Commissione Des Ambrois è di particolare interesse anche perché esamina problemi che, pur in condizioni assai diverse, sono ancora presenti oggi.

Ad esempio, il contributo della rete ferroviaria allo sviluppo dei porti e del traffico marittimo, la concorrenza tra Marsiglia e Genova o con il sistema dei porti del Ponente Ligure. Od ancora la necessità di migliorare i rapporti della Provincia di Cuneo con la Liguria ed il Nizzardo.

Resta comunque l'importanza di un "metodo" d'analisi che può fornire ancora qualche insegnamento oggi. Forse varrebbe la pena di ipotizzarne la pubblicazione, e non solo come semplice curiosità storica.

Il consiglio Comunale di Torino esaminò la proposta della ferrovia per Savona nella seduta del 30 giugno 1858 sulla base della richiesta della "Commissione Centrale" di un contributo di £ 400.000 e del contestuale rinnovo dell'impegno riguardante la sottoscrizione di un milione di lire in azioni della futura società come già deliberato il 17 gennaio 1857.

Il consigliere Sineo ricordò che "l'eccellenza della linea di Savona e la grande sua utilità, per non dire la sua necessità, per il Piemonte centrale e per Torino sono cose poste chiaramente fuori di dubbio dalla Relazione della Commissione Governativa, incaricata di dare il suo avviso sul merito delle singole linee progettate."

Sineo proseguì sottolineando l'importanza che la nuova linea poteva avere nell'importazione di "carbone fossile", sempre più necessario anche a causa dell'eccessivo disboscamento, anticipando così uno dei ruoli importanti che il porto di Savona e la linea ferroviaria assolveranno nei decenni successivi.

Il Consiglio Comunale delibererà a favore delle due proposte rilevando che le 400.000 lire di Torino, sommate alle 500.000 già deliberate da Savona e quelle degli altri Comuni interessati alla ferrovia avrebbero consentito di raggiungere i due milioni richiesti dai privati per avviare i lavori.

8 Le iniziative come Ministro ed i suoi riflessi nel dibattito in Consiglio Provinciale

Gli interventi di Des Ambrois in Consiglio Provinciale sui più svariati temi all'ordine del giorno, dimostrano sempre un'approfondita conoscenza dei problemi affrontati ed una non comune capacità di proporre soluzioni valide, sempre accettate dal Consiglio.

Sembra pertanto opportuno ricordare anche solo tre dei molti problemi che Des Ambrois affrontò come Ministro e che, sino a quando rimase in carica, riuscì a risolvere. Questo nell'intento di meglio far comprendere la qualità degli interventi successivamente fatti in Consiglio.

Se ne tralasciano, per brevità, molti altri non meno importanti come ad esempio quelli contenuti nei provvedimenti del 30 ottobre 1847 sull'igiene e salute pubblica, sull'ordine giudiziario, sul nuovo codice di procedura penale che prevede pubblici dibattiti, sulle carceri, sulle separazione dei registri di stato civile comunali "da quelli tenuti dai parroci", sul passaggio della polizia dall'autorità militare al Ministero degli Interni.

Legge 30 ottobre 1847 sulla libertà di stampa

Uno degli importanti provvedimenti illustrati da Des Ambrois sulla Gazzetta Piemontese del 30 ottobre 1847, di cui troppo spesso se ne sottovaluta la portata, è quello sulla libertà di stampa.

Già alcuni anni prima dell'emanazione dello Statuto, come ricorda Valter Giuliano, "la libertà di stampa divenne un'esigenza sempre più sentita A Torino, per opera di Carlo Alberto, era stata trasformata in quotidiano la trisettimanale «Gazzetta Piemontese» e Giuseppe Pomba introduceva la macchina a stampa a doppio cilindro, la stessa del Times di Londra, grazie alla quale si stamparono il magazzino storico «Teatro Universale» ed il settimanale «Mondo Illustrato» Intanto Lorenzo Valerio aveva tenuto a battesimo il primo modello di stampa popolare (che segnò l'evoluzione dei vari lunari ed almanacchi) con le «Letture Popolari» Il «Risorgimento» di matrice moderata, ispirato da Cavour, e «La Concordia», di impronta democratica, creata ancora da Valerio, anticiparono l'emanazione dello Statuto Albertino e l'editto della stampa del 26 marzo 1848." (1)

In realtà la pubblicazione di questi due giornali non violò le norme sulla censura perché uscirono dopo il provvedimento sulla libertà di stampa del 1847.

Si trattava delle R.Lettere Patenti n° 637 del 30 ottobre 1847, formalmente firmate da Avet, "dirigente la Grande Cancelleria e Primo Segretario di Stato per gli Affari Ecclesiastici di Grazia e Giustizia" e solo controfirmate da Des Ambrois, ma come si può desumere non solo dalla lettura delle "Memorie", ma soprattutto dal suo articolo apparso lo stesso giorno sulla "Gazzetta Piemontese" e ripreso nel numero successivo, il ruolo del Ministro Valsusino anche su questo tema fu certo determinante. Inoltre il trasferimento di compiti e responsabilità esclusivamente al Ministero degli Interni previsti dal provvedimento fanno presumere che questo sia stato comunque concordato con Des Ambrois.

1 V. Giuliano in "Presentazione" a "La nascita dell'opinione pubblica in Italia" a cura di Castronovo-Laterza 2004



Stupisce perciò che molti, per altro pregevoli, studi sulla nascita dei quotidiani a Torino analizzino minuziosamente gli avvenimenti e la documentazione a partire dai primi giorni del novembre 1847 per la rapida preparazione dell'uscita de *"Il Risorgimento"* e *"La Concordia"* ignorando che questo processo era reso possibile dall'editto già emanato e non intrapreso con rischiosa intenzione di sfidare la censura ancora presente nello Stato Sabauda.

Normalmente si ritiene, infatti, che la improvvisa pubblicazione di numerosi giornali avvenuta nel Regno Sabauda nel 1848 sia da addebitarsi alla legge Sclopis post-statutaria del 26 marzo 1848 e non a quella dell'ottobre precedente. Correttamente Giorgio Dell'Arti, nelle note su Cavour scritte recentemente per *"la Stampa"* in occasione delle celebrazioni dell'Unità, ritiene che, tenendo conto dei tempi minimi per organizzare l'uscita di un nuovo giornale, siano da ritenere dovuti all'effetto della legge del 1847 quelli che videro la luce tra il 30 ottobre di quell'anno ed il giugno 1848.

Nella *"Storia del Ministero della Pubblica Istruzione"* si ricorda che *"antichissimi abusi ed arbitrii erano d'un tratto estirpati dalle riforme dei giorni 29 e 30 ottobre 1847 ... non disdegnavano di scendere nella palestra del giornalismo e farsi educatori del popolo, che si voleva ritemprato nelle virtù e ringentilito negli affetti, molti uomini di senno e di cuore. Camillo Cavour, Luigi Franchi di Pont, Michelangelo Castelli, Ercole Ricotti e Piero Derossi di Santa Rosa si preparavano a scrivere nel Risorgimento, il cui programma, dettato da Cesare Balbo, si diffondeva per Torino il 15 dicembre 1847; il 5 gennaio 1848 era scritto in Genova da Terenzio Mamiani il programma della Lega italiana; Lorenzo Valerio, benemerito direttore delle Letture di Famiglia, pubblicava La Concordia, coadiuvato da Domenico Berti, che ne scrisse il programma, da Domenico Cerutti, Pietro Mazza, Giuseppe Bertoldi, Giuseppe Revere, Federico Menabrea ed altri valentuomini; Giovanni Lanza, Giuseppe Torelli, Giuseppe Cornerò, Massimo di Montezemolo, Aurelio Bianchi Giovini, Carlo Bollati e Nicolò Vineis si univano a Giacomo Durando che fondava L'Opinione e di lì a poco Pier Dionigi Pinelli iniziava in Casale Il Carroccio."*(2)

Dell'Arti aggiunge *"Il Messaggero"* di Brofferio, il *"Corriere Mercantile"* a Genova, la *"Gazzetta del Popolo"*, *"L'Armonia"* a cui collaborarono il Rosmini e Gustavo Cavour, *"La Strega"*, *"Il Fischietto"*.

Tra i pochi che ricordano il provvedimento del 1847, vi è Franco Della Peruta che rileva come *"servendosi così delle possibilità offerte da queste disposizioni, i gruppi liberali che si andavano aggregando in Piemonte affrettarono i tempi per arrivare a pubblicare propri organi di stampa. Primo a muoversi fu Valerio, che presentò all'inizio di novembre la prescritta domanda per la pubblicazione di un quotidiano politico-morale da intitolare La Concordia, il cui programma redatto da Domenico Berti, fu diffuso con un foglio volante con la data del 9 dicembre 1847."*(3)

Così Des Ambrois descrive il provvedimento nell'articolo del 30 Ottobre sulla *"Gazzetta Piemontese"* riprendendo in parte quanto scritto nel provvedimento stesso.

"Sua Maestà ha sanzionato un provvedimento sulla stampa nel quale, prendendo a considerare le condizioni ognuna progressive della pubblica istruzione, e per dare ai suoi sudditi un novello pegno della paterna sua confidenza nonché del costante suo amore per la propagazione dei lumi, allarga le norme vigenti per la revisione compatibilmente coll'interesse della religione, della morale e del regolare andamento delle cose pubbliche ... Persuadendoci che le norme vigenti per la revisione in materia di stampa possono essere allargate senza inconveniente"

2 *"Storia del Ministero della Pubblica Istruzione"* ed. Ministero P.I. p. 8

3 F. Della Peruta *"Il giornalismo italiano del Risorgimento"* F. Angeli ed. 2011 p. 45

Obbiettivo del provvedimento era quello di limitare il numero delle Autorità e degli organi di governo che potevano intervenire nel campo della censura.

Sarebbero dipesi dal Ministero degli Interni tutti gli organi censori che si occupavano della pubblicazione e del commercio dei libri e soprattutto dei giornali.

Il provvedimento sanciva che “è permessa la stampa di qualunque scritto, non esclusi quelli che trattano di pubblica amministrazione, mediante la precedente autorizzazione dell’Autorità incaricata della Revisione. L’autorizzazione verrà concessa per tutte le opere e gli scritti che non offendano la Religione, la pubblica morale, i diritti e le prerogative della Sovranità di Governo e i suoi Magistrati.” (4)

L’importanza del provvedimento fu immediatamente colta dai contemporanei. Già il 6 novembre 1847 Giuseppe Massari su “*Il mondo Illustrato*” scriveva: “e voi giovani scrittori subalpini sorgete! Incominciarono i tempi del giornalismo civile: le antiche catene che avvinchiavano duramente l’italico pensiero son rotte: a voi mostrarvi degni di questa libertà rivolgendola a difesa del diritto e del vero, a tutela della patria indipendenza e della dinastia nazionale.”

Poche settimane dopo il “*Risorgimento*” del 10 gennaio 1848 definiva “importantissime” queste riforme con duplice riferimento a quelle sulla stampa e su Comuni e Province.

Terenzio Mamiani, nell’Elogio funebre per Carlo Alberto, così scrisse: “correva la fine del 1847, e crescevano i pegni dati da Carlo Alberto dei suoi liberalissimi intendimenti. Per fermo, quel Principe ha larghi e veri spiriti liberali e desiderio sincero di spianar la via alle libertà pubbliche, il quale discioglie dai vecchi legami la stampa ed inizia in simil guisa l’educazione comune politica e il regno non contrastabile dell’opinione. E dalla franchezza di stampa incominciò il re, per l’appunto l’emancipazione dei popoli suoi.” (5)

Si è rilevato che entrambi i provvedimenti “consentirono – specialmente con la limitazione della censura e con il principio della eleggibilità della cariche amministrative stabilito con un editto del 27 novembre (1847) e, soprattutto, con una prima, sia pur modesta, libertà di stampa – il primo pubblico manifestarsi di una nuova e rinnovata classe politica.” (6)

Agli stessi sostenitori della legge sulla libertà di stampa, come l’amico di Cavour Pietro di Santa Rosa, non sfuggiva l’effetto che questa poteva avere sull’opinione pubblica, come già accennato sulle motivazioni adottate nel Consiglio Decurionale di Torino il 5 febbraio 1848 per chiedere l’istituzione della Guardia Civica.

Lo stesso Cavour nell’articolo di fondo de “*Il Risorgimento*” del 15 gennaio, poche settimane prima della proclamazione dello Statuto, espresse considerazioni analoghe “sui grandi meriti” della libertà di stampa concessa con i provvedimenti dell’ottobre, ma anche sui suoi limiti e pericoli per l’influenza che inevitabilmente si sarebbe avuta sull’opinione pubblica.

“La stampa è mezzo principale di civiltà e progresso dei popoli, ... ma la stampa sola è mezzo incompleto, sovente volte fallace”.

Non a caso però Des Ambrois nell’articolo del 30 ottobre aveva collegato la promulgazione del

4 Marcello Pirovano “La libertà di stampa dal ‘700 al ‘900” Tesi laurea Un. Milano

5 Riportato in “Storia Ministero P.I.” cit. p. 4

6 G. Talamo “Stampa e vita politica dal 1848 al 1864” in “Storia di Torino” ed. Einaudi vol. 6 p. 531



provvedimento al fatto che ormai negli Stati Sardi si registravano “*condizioni ognora progressive della pubblica istruzione*” riprendendo letteralmente quanto contenuto nel “*preambolo*” dello stesso.

Per meglio comprendere la portata di questa legge basterebbe ricordare gli interventi censori avvenuti solo pochi mesi prima della sua emanazione, come dimostrano le vicissitudini che interessarono il periodico di Lorenzo Valerio.

“*L'unico giornale esistente era la Gazzetta Piemontese, espressione fedele del Ministro degli Esteri Solaro della Margherita*”, una sorta di organo governativo trasformatosi poi nell'attuale “*Gazzetta Ufficiale*”.

Si tentava allora di aggirare la censura con la stampa periodica. Nel 1837 era uscito il settimanale “*Letture Popolari*” di Lorenzo Valerio, soppresso nel 1841 e che riprese le pubblicazioni l'anno dopo con il titolo “*Letture di Famiglia*”, ma fu nuovamente soppresso il 27 maggio 1847 solo cinque mesi prima dell'Editto sulla libertà di stampa. (7)

Un elemento che immediatamente caratterizzò questa “*floritura*” di giornali fu la notevole differenza di prezzo che chiaramente indicava il tipo di pubblico a cui questi intendevano fare riferimento. “*Il Risorgimento*” costava 40 centesimi, la “*Concordia*” scendeva a 25, mentre la “*Gazzetta del Popolo*”, rivolta alla piccola borghesia, agli artigiani ed operai, era venduta a soli 5 centesimi.

Occorre però rilevare che ben presto in alcuni Stati italiani, anche come reazione ai fatti del '48”, si introdusse un'imposta che gravava sugli abbonamenti.

Negli Stati Sardi “*una legge del 7 maggio 1849 aveva fissato in 4 lire l'imposta di bollo per ogni abbonamento annuale ad un quotidiano, con una evidente sperequazione ai danni dei giornali di basso prezzo come la Gazzetta del Popolo ed il Censore di Genova, i cui abbonamenti costavano rispettivamente 12 e 24 lire di contro alle 40 del Risorgimento.*” (8) Vi fu anche una immediata reazione delle autorità religiose al provvedimento così descritta dalla “*Rassegna Storica del Risorgimento*” in un saggio del 1949.

“*Emanata il 30 ottobre 1847 la nuova legge sulla stampa, vivacissime polemiche si accesero in una parte del mondo ecclesiastico piemontese e si manifestarono subito forti velleità di resistenza. Il provvedimento sopprimeva, infatti, sostanzialmente la revisione ecclesiastica e permetteva la stampa di qualunque scritto.... previa l'autorizzazione di apposite giunte provinciali di revisione nominate dal governo.*”

Il malcontento, anzi lo sdegno sollevato in alcuni ambienti dalla deliberazione presa si rivolgeva principalmente contro due punti dell'editto, poiché se ne indicavano come inevitabili conseguenze:

che all'autorità ecclesiastica sarebbe sfuggito il controllo dei libri di argomento religioso;

che gli scritti dei vescovi avrebbero dovuto subire l'esame di un incompetente laico o di un religioso gerarchicamente inferiore.” (9)

Infatti, la legge non faceva distinzione tra scritti di natura politica, religiosa, scientifica od altro, autorizzando le commissioni di revisione ad esaminare ogni genere di articoli.

Sopraggiunse a questo punto il 7 dicembre una Circolare interpretativa nella quale, pur ribadendo l'esclusiva competenza delle Commissioni di revisione su qualsiasi scritto, si precisava che per i libri di liturgia, catechismo e teologia gli editori dovevano procurarsi l'approvazione preventiva della diocesi.

7 idem p. 532

8 Della Peruta “Il giornalismo dal 1847 all'Unità” in “La Stampa italiana del Risorgimento” p. 316

9 “Problemi di politica ecclesiastica” in “Rassegna Storica del Risorgimento” anno 1949 p.

Questa precisazione, attribuita direttamente al Sovrano, non riuscì però “*a calmare gli animi*” anche perché considerata come “*temporanea e contingente.*”

La successiva concessione dello Statuto fu immediatamente seguita dall’emanazione della legge sulla libertà di stampa del 26 marzo 1848 che comportò l’inevitabile superamento del provvedimento dell’ottobre precedente.

Anche in questo caso presto ci si dimenticò dei concreti effetti del primo provvedimento sulla libertà di stampa che consentì il proliferare di nuovi quotidiani i quali favorirono e forse accelerarono, dando voce all’opinione pubblica, la promulgazione dello Statuto e, a diversità di quanto accadde poi in altri Stati, al suo mantenimento nel tempo.

Patrimonio boschivo, agricoltura e l’Istituto agrario-forestale e veterinario di Venaria Reale

Des Ambrois in Consiglio Provinciale non mancò mai di intervenire sui problemi riguardanti il patrimonio forestale dell’intero Regno Sabauda od anche su questioni di carattere agricolo.

In quelle occasioni emerge la sua approfondita conoscenza dei singoli problemi, certo aiutata dalle sue origini valsusine ma dovuta anche all’esperienza accumulata nei diversi incarichi che aveva assunto nel tempo.

Come Intendente Generale a Nizza aveva affrontato, tra i lavori pubblici avviati, “*l’esecuzione del più grande e celebre lavoro: il contenimento delle acque del Var, sogno dei nizzardi*”, (10) operazione che inevitabilmente pose problemi di carattere idrogeologico collegati alle caratteristiche del retroterra da cui il fiume proveniva.

L’attenzione, come Ministro, per i problemi agricolo – forestali è dimostrato anche da quanto da Lui riportato nei “*Ricordi*”.

“Il Cavalier Des Ambrois, fin dal suo ingresso al Ministero, si era anche applicato per il miglioramento della legislazione forestale. Una commissione formata sotto la sua presidenza riprese e portò a termine un progetto di legge preparato sotto il Ministero Pralormo. Per completare l’opera, un ispettore generale fu incaricato di percorrere tutte le regioni boschive del regno e di studiare sul posto un piano di organizzazione e di ripartizione del personale forestale. Sfortunatamente il lungo lavoro, che era in fase molto avanzata già nel 1847, dovette essere interrotto e non poté essere completato prima che il Cavalier Des Ambrois lasciasse il Ministero.”

Le nozioni tecniche di questo servizio erano troppo poco conosciute nel Paese a causa della mancanza di una scuola speciale che non si poteva istituire senza preparare i relativi professori. Il ministro inviò in Germania alcuni giovani, scelti tra quelli più preparati allievi delle scuole di botanica, per frequentare i migliori corsi teorici e pratici di agricoltura e di amministrazione forestale. Frequentarono un intero corso sotto la guida dell’anziano consigliere Pfeil, celebre professore che li portava con sé durante le sue gite di istruzione. Al loro ritorno fu fondato l’istituto della Venaria Reale, dove furono riunite le scuole di Veterinaria, di Agricoltura e di Arte Forestale. Un pensionato era annesso all’istituto affinché i giovani che lo frequentavano potessero ricevere anche una educazione adeguata. Ogni provincia del regno doveva inserire nel suo bilancio la pensione di un allievo. Tra gli altri

10 Ricordi p. 4



vantaggi, con questa operazione si sperava di diffondere a poco a poco la cultura agricola del continente anche nelle province arretrate e mal coltivate della Sardegna.

Ma l'istituzione durò poco, considerata un'intrusa in un luogo che in passato era stato esclusivamente occupato dall'artiglieria e dalla cavalleria. Dopo il 1848 si ritenne che fosse necessario restituire questo luogo agli usi militari. Si pensò anche che fosse meglio separare gli insegnamenti che qui erano stati riuniti e trasferirli altrove. L'istituto fu smantellato. Si stabilì unicamente una scuola di Veterinaria e molto tempo dopo una scuola di Scienze Forestali in Toscana.”(11)

Si è ritenuto opportuno riportare per intero il lungo brano di “*Note e Ricordi*” perché questo fornisce chiaramente il metodo con il quale Des Ambrois intendeva risolvere i problemi presenti nel Regno Sabauda

Non solo adottare gli aspetti legislativi e normativi che dovevano regolare il settore preso in esame, come molti funzionari dell'alta burocrazia potevano ritenere sufficiente, ma predisporre gli strumenti per una loro corretta gestione e, per raggiungere quest'obiettivo, inviare giovani capaci all'estero per apprendere ciò che in quei paesi si stava facendo.

Identico metodo adottato in campo ferroviario, come già ricordato, od in campo mineralogico e minerario.

“Lo Stato aveva in passato istituito una scuola mineraria; essa era stata abbandonata poiché mancavano non soltanto i professori ma anche gli alunni. Tuttavia era importante formare ingegneri minerari al principale scopo di sfruttare le ricchezze minerali della Sardegna. Des Ambrois decise di mandare alcuni giovani a studiare all'estero e a questo scopo scelse tra i migliori allievi della scuola di matematica il signor Quintino Sella, che si distinse in seguito come scienziato e ministro, il signor Giordano e alcuni che poterono così apprendere tutti i procedimenti pratici della scienza mineraria e portare nel Paese i più efficaci mezzi del progresso.”(12) A conferma dell'attività svolta nell'isola da Quintino Sella in campo minerario resta ancor oggi il suo nome inciso sulla “*facciata*” di un pozzo della miniera di Monteponi ad Iglesias scavato nel 1874.

Nella sua relativamente breve permanenza al Ministero, Des Ambrois tentò anche di “*scrivere le leggi sulla pesca marittima e fluviale. Ma mancò il tempo per terminare questi studi piuttosto importanti soprattutto per la pesca costiera in quanto le coste del Mediterraneo versavano in uno stato deplorabile di devastazione.*” (13)

Quest'ultima considerazione sulle condizioni del Mediterraneo per quanto riguarda la pesca costiera dimostra come il Ministro intuì già allora la presenza di quei problemi che oggi definiremmo di carattere ambientale.

Tornando alle vicissitudini della scuola di Venaria, nei “*Ricordi*” si esprime il rammarico non solo per la sua chiusura, ma anche per il suo frazionamento che vanificava le potenzialità di un polo scolastico che riuniva le tre specializzazioni: Veterinaria, Agraria e Scienze Forestali, in una località che avrebbe favorito quelle “*gite di istruzione*” normalmente adottate all'estero per integrare con la pratica l'insegnamento teorico.

Anche per questo Des Ambrois può essere considerato un precursore, forse troppo in anticipo con i suoi tempi; per capacità ed intuizioni che tentò poi di trasferire anche in Consiglio Provinciale, sapendoli però adattare alle diverse e limitate competenze di questo livello amministrativo.

11 idem p. 9/10

12 idem p. 10

13 idem p. 10

Per Des Ambrois lo smembramento dell'Istituto di Venaria sembrerebbe da imputare esclusivamente al fatto che questo fosse considerato un "intruso" dall'esercito.

Probabilmente però la vera ragione emerge da un discorso che Cavour, come Ministro di Marina, Agricoltura e Commercio, tenne l'undici febbraio 1851 alla Camera.

Intanto molto singolare l'avvio. *"Poiché non veggio sorgere alcuno il quale intenda parlare sull'Istituto della Venaria, prenderò io la parola su questo argomento."* (14)

Risulta abbastanza chiara la volontà del Ministro di individuare la modalità per comunicare al Parlamento una decisione già assunta dichiarando di intervenire sulle critiche sorte non in aula, ma in Commissione Bilancio, sulla gestione dell'Istituto e questo per indicare quelle che lui riteneva essere le "vere cagioni" del suo cattivo funzionamento.

"Prima fra queste io annovero il locale stesso, nel quale s'è stabilito l'istituto; in secondo luogo l'unione di vari stabilimenti che hanno uno scopo affatto distinto; e finalmente il sistema stesso di studi introdotto in questi stabilimenti."

In merito al "locale" dell'istituto, lo ritiene "poco adatto ad uno stabilimento agricolo e veterinario" e che sarebbe opportuno lasciarlo a completa disposizione dell'esercito.

"In secondo luogo, altra cagione gravissima dei mali che lamentiamo si è lo avere riunito in un solo stabilimento tre istituzioni, le quali dovrebbero essere affatto distinte e separate almeno per quanto due di esse, giacché non vi può essere dubbio sulla inconvenienza di voler riunire in un medesimo stabilimento e una scuola di veterinaria e una scuola di agraria."

"Finalmente, un terzo inconveniente proviene dal sistema di studi che in quell'istituto si vogliono seguiti, essendosi cioè, a mio credere, per ciò che riflette la veterinaria, sacrificata soverchiamente la pratica alla teoria, ed essendosi, per quanto riflette l'agraria, creduto erroneamente che si potesse accorpare la pratica alla teoria. Questi sono, a mio credere, due errori gravissimi, sui quali insisterò di proposito nell'ultima parte del mio discorso."

Cavour, ricordando che "l'istituto della Venaria aveva per iscopo di formare agricoltori completi, di creare agricoltori teorici e pratici," sostiene che non spetti allo Stato "cercare d'insegnare l'agricoltura pratica" anche perché "io porto l'opinione che la vera, la buona pratica non si possa imparare negli stabilimenti pubblici, ma in quelli privati dove si attende e si professa l'esercizio dell'agricoltura."

"Forse mi si contrapporrà l'esempio delle altre nazioni, della Francia, della Germania, le quali hanno istituti e scuole teoriche e pratiche, le quali giovarono assai al progresso dell'agricoltura."

Ma queste scuole hanno funzionato solo perché colà le diressero "uomini di genio" per cui "l'eccezione ha in questo caso trionfato sulla regola", ma senza di essi "non può che dare cattivi risultati" ed in Italia, al momento, non ne vedeva alcuno.

Cavour termina poi il suo lungo discorso esprimendo "le opinioni del Ministero, che io riassumerò in poche parole. Soppressione, cioè assoluta dello stabilimento attuale della Venaria; istituzione in una provincia agricola di una scuola di veterinaria; fondazione a Torino di alcune cattedre di agricoltura, di forestale e delle scienze a queste affini; e finalmente l'introduzione, per quanto è possibile, a titolo di esperimento, in alcuni collegi, dell'istruzione tecnica agraria."

Sembra, in questa decisa presa di posizione, riemergere lo scontro che vide allora Cavour sconfitto,

14 Camera dei Deputati "Discorsi parlamentari di Cavour"



avvenuto anni prima all'Accademia dell'Agricoltura e dettagliatamente descritto da Rosario Romeo in *"Cavour e il suo tempo"* o ancora da Adriano Viarengo nel suo più recente *"Cavour"*. Scontro che, anche se indirettamente, vide coinvolto il Ministro Des Ambrois.

Nell'Associazione si era formato *"un importante partito"* rappresentato, tra gli altri, da Lorenzo Valerio, Giovanni Lanza, Massimo Cordero di Montezemolo, i quali intendevano costituire *"poteri modello, scuole agronomiche tecnologiche"*, oltre ad un decentramento territoriale in grado di garantire negli organismi dirigenti la presenza dei rappresentanti di ogni Provincia. Proposta che trovò immediatamente in Cavour un fiero oppositore in quanto sostenitore del principio che la pratica potesse essere acquisita solo operando in poteri privati e che comunque, come sosterrà ancora alla Camera nel 1851, in Piemonte esisteva ormai *"un sistema agrario assai perfezionato"*.⁽¹⁵⁾

Il futuro Primo Ministro giunse a scrivere sulla Gazzetta dell'Associazione nell'agosto 1843, *"io mi opporrò con tutte le forze allo stabilimento di un potere modello siccome ad una creazione più nocevole che vantaggiosa all'interesse reale dell'agricoltura piemontese"*.⁽¹⁶⁾

Lo scontro finì per coinvolgere lo stesso Presidente Marchese Alfieri, che fu indotto a presentare le dimissioni, poi rientrate perché convinto dalle sollecitazioni a restare espresse dalla maggioranza dei membri dell'Associazione.

L'episodio è raccontato in un manoscritto dell'avv. Sineo conservato nella biblioteca storica della Provincia di Torino.⁽¹⁷⁾

Cavour proseguì la battaglia nei mesi successivi sino a che ne fu coinvolto addirittura il padre Michele, Vicario di polizia, che denunciò l'Associazione *"come un covò di pericolosi sovversivi"*⁽¹⁸⁾ ma uscendone alla fine *"entrambi sconfitti"* come ebbe a dichiarare Camillo in uno scritto dell'ottobre 1847.

"Nella società Agraria ho combattuto con energia il partito liberale estremo. Il Governo ha sostenuto questo partito, mi ha dato torto e ho perduto nel contempo la mia posizione nell'Associazione a favore dei liberali."⁽¹⁹⁾

Il rappresentante del Governo che adottò questo provvedimento contrario alle posizioni di Cavour fu Des Ambrois che, con il R. Brevetto 22 marzo 1845, approvava il nuovo Statuto della Associazione Agraria modificando il precedente, approvato con R.P. 25 agosto 1842, il quale, limitando il numero di consiglieri non residenti a 23, creava una situazione tale per cui *"i soci di non tutte le Provincie potevano prender parte alle elezioni e deliberazioni"* della Associazione.

Si modificava così lo Statuto, su richiesta della Associazione, prevedendo che *"i Consiglieri non residenti saranno scelti dall'adunanza generale in numero corrispondente a quello delle Provincie."*

La vittoria di Valerio, al quale il Re *"consigliò"* di conservare la carica di Segretario dell'Associazione, e la sconfitta di Cavour è considerata da alcuni storici *"una totale débâcle"* assegnando all'episodio addirittura un valore determinante nella modifica della politica di Carlo Alberto, tanto da affermare che *"era stata messa una prima pietra di quel processo di alleanza tra il Sovrano e l'ala radicale del liberalismo Subalpino."*

15 R. Romeo "Cavour e il suo tempo" vol. 2/I p. 89

16 A.Viarengo "Cavour" Salerno ed. 2010 p. 117

17 riportato da A. Viarengo cit. p. 494 nota 17

18 idem p. 117

19 idem p. 495 nota 2

Per favorire questa soluzione alla crisi dell'Associazione Agraria *“ci fu sicuramente un intervento su Carlo Alberto di un personaggio influente, quasi sicuramente individuabile in Cesare Alfieri”* e questo anche sulla base dei ricordi dello stesso Valerio. (20)

Ricostruzione certamente attendibile, ma è altrettanto verosimile che l'Alfieri, dimissionario questa volta dalla Presidenza dell'Associazione perché chiamato da Des Ambrois a ricoprire la carica di Magistrato della Riforma, agisse in pieno accordo con il Ministro.

R. Romeo ricorda che l'Associazione, non ostante l'opposizione di Cavour, *“si avviò dunque sulla strada che condusse all'affitto della tenuta demaniale della Veneria, da destinare a podere modello, e alla fondazione dell'annesso istituto agrario-forestale, approvata con brevetto 19 agosto 1846, e anch'essa vanamente combattuta dal Cavour.”* La gestione del podere modello e dello stesso istituto crearono col tempo notevoli problemi; comunque *“da parte sua il conte non dimenticò quella vicenda neppure dopo la sua ascesa al potere; e nel 1853 fece sopprimere l'istituto di Veneria, sostituendovi, secondo le vedute che aveva sostenuto, alcuni insegnamenti di discipline ausiliarie all'agricoltura.”* (21)

Il collegamento tra la posizione dell'Accademia di Agricoltura e l'Istituto di Venaria è chiaramente esplicitato nel preambolo, certo scritto dal Ministro, del R.Brevetto del 24 luglio 1846 n° 571 di Carlo Alberto a firma Des Ambrois.

“Fin da quando abbiamo con Brevetto del 25 agosto 1842 approvata l'istituzione dell'Associazione Agraria Ci siamo riservati di sussidiarla al seguito colla emanazione di appositi stabilimenti per cui l'istruzione agraria venisse diffusa a seconda dell'utile scopo di quella Società e mercè l'erezione di scuole speciali si formassero soggetti idonei ad essere vantaggiosamente impiegati a beneficio del pubblico e dei privati anche nella coltura e coltivazione dei boschi e nella veterinaria applicata ai bisogni rurali.”

Ora gli studi fatti dall'Associazione suddetta avendo vieppiù confermato il bisogno di tali insegnamenti e viemeglio chiarito il modo di provvedere, abbiamo preso nella massima considerazione i voti esternati dall'Associazione stessa perciò riunir scuola militare veterinaria di Veneria in un solo Istituto per l'insegnamento agrario, forestale e veterinario.”

Pochi mesi dopo, con la circolare n° 38 del 6 gennaio 1847 *“Statistica dei veterinari approvati e abusivi – Comuni che ne sono sprovvisti”* il Ministro esprimeva chiaramente la volontà di utilizzare i futuri laureati di Venaria a beneficio del territorio.

“Uno fra i più importanti provvedimenti del R. Istituto Agrario creato con R. Brevetto del 24 luglio 1846 è quello di formare abili veterinari onde ne possano essere provvisti i Comuni dello Stato, e cessino quegli abusi e quei difetti che ora, o per totale mancanza di persone approvate per l'esercizio di quest'arte, o non sufficientemente istruite, si osservano con tanto discapito dell'economia rurale.” Si conclude poi affermando che *“gioverebbe all'Amministrazione”* ed alla Direzione dell'Istituto conoscere il numero, nome, età e residenza di chi esercita *“l'arte di veterinaria e la mascalcia”* avviando così probabilmente il primo censimento dei veterinari dello Stato.

Successivamente Carlo Alberto, con R. Brevetto n° 598 del 23/2/47, sempre a firma Des Ambrois, *“stabilisce in modo uniforme che tutte le Provincie dei Regi Stati di Terraferma debbano avviare allievi alla Scuola Agraria, Veterinaria e Forestale, come era prescritto pel rispetto alle scuole di Veterinaria rispetto alle Provincie”*

20 idem p. 118

21 R. Romeo cit. p. 92



del Piemonte”

Con tale R. Brevetto si estende tale obbligo anche a *“ciascuna Provincia della Savoia e del Litorale.”* Due ulteriori R. Brevetti, sempre del Ministro Des Ambrois, completarono le norme di funzionamento della scuola di Venaria.

Nel primo, n° 612 del 19 giugno 1847, *“S.M. approva il Regolamento sull’insegnamento e sulle condizioni di annessione al Regio Istituto Agrario, Forestale e Veterinario.”*

Il Regolamento, *“vidimato per Nostro ordine dal Reggente la Nostra Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno”* elenca le *“cattedre”* su cui si articola il corso: Matematica, Fisica e Chimica, Botanica e Materia Medica, Anatomia e Fisiologia animale, Zoologia, Igiene e Pastorizia, Patologia veterinaria e clinica, Agricoltura, Arte forestale.

La durata del corso era prevista in quattro anni ed il Regolamento conteneva una dettagliata descrizione delle materie per ogni *“cattedra”*. Obiettivo dell’Istituto quello di formare non solo professori universitari, ma anche Ispettori forestali e *“periti agricoli”*.

Un successivo Brevetto (n° 613) con identica data *“stabilisce in £ 540 la retta da pagarsi dai convittori e approva la nota del corredo che dovranno recar seco degli alunni al loro ingresso nell’Istituto.”*

I rapporti tra Des Ambrois ed i membri dell’Accademia di Agricoltura sono confermati, anche se indirettamente, da alcuni ulteriori episodi.

Tra questi le R. Lettere Patenti del 31 luglio 1846 per la costituzione di una Società per l’esportazione dei *“vini indigeni”* del Piemonte.

Il 6 giugno di quell’anno una commissione, composta anche da componenti l’Accademia, chiese al Governo l’autorizzazione per costituire una società anonima per l’esportazione dei vini.

Poco dopo, il 31 luglio, Carlo Alberto firmerà il lungo provvedimento proposto da Des Ambrois nel cui *“preambolo”* si considera l’istituzione della società *“vantaggiosa alla coltivazione, al perfezionamento e allo smercio d’uno fra i principali prodotti dei Nostri Stati.”*

Con la successiva chiusura dell’Istituto di Venaria, decisa da Cavour, sembrò risolversi a favore di quest’ultimo lo scontro avviato nell’Accademia agraria sul rapporto nell’insegnamento tra teoria e pratica che, come già ricordato in precedenza, era presente in quegli anni anche in altri settori compresi gli stessi studi Politecnici

Rispetto alle vicissitudini della scuola di Venaria si potrebbe per contro affermare che assistiamo oggi ad una sorta di rivincita postuma di Des Ambrois in quanto a Grugliasco si vanno accorpando le Facoltà di Agraria e Veterinaria, proprio le due specializzazioni che Cavour riteneva non potessero mai essere riunite *“in un unico stabilimento.”*

La nascita dell'attuale “*distretto industriale*” di Cluses in Savoia

Nelle sue “*Note e Ricordi inediti*” Des Ambrois accenna all'intervento effettuato come Ministro per “*impiantare*” un settore di produzione di componenti d'orologeria in Savoia, nella Valle dell'Arve.

“*Un'industria preziosa, quella dell'orologeria, fu impiantata con successo in Savoia. Da tempo le grandi industrie di Ginevra si facevano costruire i pezzi di orologeria dagli operai savoirdi, in particolare nei dintorni di Cluses. Mancavano però gli operai che costruissero tutti i pezzi e fossero in grado di assemblarli. Des Ambrois decise di coinvolgere il conte Pillet-Will, reggente della Banca di Francia, savoirdo di nascita e benefattore del suo paese, nella ricerca di un uomo capace di istituire a Cluses una scuola pratica di Orologeria. Con l'intermediazione del Conte Teodoro di Santa Rosa, allora intendente del Faucigny, si instaurò una corrispondenza attiva con il buon Pillet-Will e si giunse, con molta fatica, a fondare la scuola che diventò molto prospera così come l'industria che le si affiancò.*” (22)

Da quanto sopra emerge chiaro l'obbiettivo di istituire una scuola non solo per fornire mano d'opera specializzata alle modalità produttive allora in atto, ma di farle evolvere in un sistema produttivo più complesso in grado di consentire l'assemblaggio in loco di quanto prodotto, come in realtà poi avvenne. Obbiettivo proseguito successivamente anche dagli altri governi del Regno di Sardegna come emerge anche da un intervento di Cavour in Parlamento l'undici febbraio 1851.

“*L'industria dell'orologeria si era nel secolo molto sviluppata nella comunità di Cluses e nelle valli circostanti. Dopo, essendo rimasta stazionaria, mentre nella Svizzera progrediva grandemente, venne rapidamente decadendo. Onde rimediare a questo deplorabile stato di cose, alcuni anni or sono, credo sotto il Ministero del signor Des Ambrois, si pensò di istituire a Cluses una scuola di orologeria onde introdurre in quelle popolazioni i metodi perfezionati che erano adoperati nei vicini cantoni di Ginevra, di Vaud e di Neufchâtel. Questa scuola, come si vede, consta di tre maestri che insegnano tutte le parti dell'arte dell'orologeria e pongono in grado di stabilire nel paese stesso una fabbrica di orologi. Pel passato, anche nel tempo che questa industria era fiorente, non si fabbricavano degli orologi interi, ma soltanto alcune parti dei medesimi che erano mandate a Ginevra ed erano adoperate dai grandi fabbricanti di quella città. Ora mercé questa scuola, si potranno fabbricare nella località stessa gli orologi completi. Il numero degli scolari che frequentano la scuola variano dai 30 ai 40, e se questo numero non è eccessivo, è tuttavia abbastanza ragguardevole perché si debba fare la spesa proposta e per dare motivo di credere che il paese ne trarrà notevole vantaggio, perché questi allievi spargendosi nelle località circostanti propagheranno i migliori e più perfetti metodi. Quello stabilimento incontra certamente nel suo nascere non poche difficoltà. Vi sono, io credo, alcune rivalità di mestiere. Gli antichi operai, soliti ad adoperare i vecchi metodi, non vedono certamente con molto piacere sorgere operai più abili che possono fare una concorrenza ad essi nociva. Perciò non è a maravigliare se sono suscitate molte difficoltà riguardo a quella scuola. Il Ministero ha fatto quel che ha potuto per conoscere la verità dei fatti, e da informazioni raccolte risulta che i professori fanno quanto possono per adempiere al loro ufficio e si nota un grandissimo progresso nell'arte della orologeria. Una prova di questo progresso si è che è in corso una pratica onde stabilire, per parte di un industriale estero, una fabbrica di orologeria completa a Cluses.(.....) Lo stabilimento di questa fabbrica sarà potentemente aiutato dalla scuola; il Governo farà quanto potrà perché questa scuola dia i migliori risultati possibili. Certo che i pregiudizi, le piccole*



ostilità personali incaglieranno alquanto il suo andamento, ma con un poco di perseveranza io credo che si verrà a capo di superare queste difficoltà, e che quelle vallate godranno il beneficio di una delle industrie più proficue.” L’iniziativa assunta dal Des Ambrois e pienamente condivisa poi da Cavour, di istituire come Governo una scuola di specializzazione a Cluses sembra anticipare quanto elaborato da Alfred Marshall mezzo secolo dopo sul concetto di “*distretto industriale*” e sul ruolo che può assumere l’Amministrazione pubblica per lo sviluppo del tessuto produttivo. Infatti, per l’economista inglese lo sviluppo di un distretto industriale è “*favorito dall’indole del popolo e dalle istituzioni sociali e politiche.*” (23)

Il ruolo del popolo si esprime, quando “*gruppi di operai abili*” si raggruppano “*entro gli stretti limiti di una città manifatturiera o di un distretto industriale.*”

Nel caso di un distretto industriale sarebbe inoltre possibile raggiungere non solo notevoli “*economie interne*” superando una fase artigianale di produzione, ma anche “*economie esterne*” o di scala, pur in una dimensione territorialmente ridotta.

Tra i vantaggi presenti in un distretto industriale Marshall pone l’accento al fatto che in quell’area “*i misteri dell’industria non sono più misteri; è come se stessero nell’aria ed i fanciulli ne apprendono molti inconsapevolmente*” fornendo così, almeno potenzialmente, mano d’opera specializzata.

Occorre però che si attuino interventi da parte “*delle istituzioni sociali e politiche*” e tra questi l’avvio di iniziative riguardanti l’istruzione tecnica.

Questo è ciò che comprese Des Ambrois, quando promosse l’istituzione della “*scuola pratica di Orologeria*” che si è sviluppata ed è ancora presente oggi in quello che è diventato uno dei principali “*Systeme Productif Localisé*” o SPL francesi, con 800 aziende di cui 500 specializzate in lavorazioni di piccoli componenti.

Una sintesi della storia di questo D.I. è contenuta in un articolo del 2006 di una rivista specializzata dal titolo “*La Valle dei piccoli componenti.*” (24)

A Cluses l’attività nel settore dell’orologeria venne avviata nel 1720 dall’orologiaio Claude-Joseph Ballaloup che, acquisito il mestiere a Norimberga, rientrò in Savoia avviando contemporaneamente attività di formazione per giovani creando così un primo nucleo di “*agricoltori – orologiai*”.

L’articolo prosegue ricordando che “*nel 1848, vista la diffusione della professione, venne fondata a Cluses una Scuola Reale di Orologeria esistente tutt’oggi come Politecnico Statale.*”

Gli orologiai che, alla vigilia della rivoluzione francese erano solo 115, salirono in breve tempo proprio grazie alla scuola a 1200 a fine ‘800.

Questi “*lavoravano su contratto spesso producendo in serie un solo componente come un dente di ingranaggio, un pignone, un albero.*”

Altri, come i “*finitori*”, si specializzavano nella lucidatura, altri assemblavano, altri ancora “*centralizzavano*” la produzione spendendola a Ginevra. Sono chiaramente gli obbiettivi che si era posto Des Ambrois per consentire che da Cluses uscisse una produzione già “*assemblata*”.

La vitalità di questo D.I. è dimostrata dalla capacità di svilupparsi adeguando la tipologia di produzione all’evolversi delle esigenze del mercato.

A fine ‘800 dalla tecnologia di prodotti per l’orologeria “*prese vita una nuova attività: la lavorazione di*

23 Alfred Marshall “Principii di Economica” ed. UTET 1925 p. 308

24 L’articolo è apparso sul n° I-2006 della rivista “Metalworking world” della svedese Sandvik Coromat

piccoli componenti come articoli per biciclette (viti per raggi ed assi), per telefoni ed automobili.”

Al declinare della produzione d'orologi tradizionali vennero avviate produzioni per i settori aeronautico, elettronico, televisivo, automobilistico e per elettrodomestici. Fu inoltre creato un “*Centro Tecnico per l'industria di lavorazione della Minuteria*” (C.T.DEC.) sotto la supervisione statale.

Per superare la crisi produttiva del 1990 s'impose il raggiungimento di una maggiore qualità nella produzione abbinata ad una migliore precisione nella consegna dei prodotti. Questo richiese una diversa organizzazione della produzione e l'acquisizione di nuovo macchinario.

L'articolo ricorda che fu in quest'occasione che Cluses divenne uno dei primi S P L francesi, “*un cluster, basato sul modello del D.I. italiano, denominato Technic Vallée. Nel 2005 il Governo francese designò la valle dell'Arve quale centro d'eccellenza nazionale per la lavorazione dei piccoli componenti.*”

Oggi le aziende di quella valle che lavorano piccoli componenti rappresentano un settore ad alta tecnologia con circa 19.000 lavoratori diretti ed un numero ancora superiore nell'indotto.

Sono aziende delle quali il 70% occupa meno di 20 addetti e la loro produzione è per il 70% destinata all'esportazione.

L'importanza del Distretto Industriale di Cluses è dimostrata anche dall'attenzione che gli viene prestata da molti studi su questa tipologia di realtà produttiva. Ad esempio ad Arezzo nel 2010 è stato consegnato al dott. Tommaso Cinti un premio sullo sviluppo locale intitolato ad Amintore Fanfani per una tesi all'università di Firenze proprio sul D.I. di Cluses “*generalmente presentato come il Distretto Industriale tipo in Francia.*”

Visto quanto sopra varrebbe forse la pena oggi approfondire la storia e l'evoluzione di questa specifica realtà per verificare concretamente quale fu il ruolo dell'iniziativa assunta a suo tempo dal Des Ambrois che certamente ha favorito, se non addirittura permesso, il passaggio da un gruppo iniziale di “*agricoltori-orologiai*” che costruivano singoli componenti all'attuale polo produttivo d'eccellenza



9 Des Ambrois e la politica urbanistica a Torino Le R. Patenti del 1846 ed il “*Piano Regolatore di ampliamento della città*” del 1848.

Uno degli atti più importanti nel processo di sviluppo urbanistico nel sec. XIX fu certamente il “*Piano di ingrandimento*” degli anni 1851-1852, primo notevole provvedimento assunto dalla Città dopo l'introduzione della elettività del Consiglio Comunale prevista dalla legge Pinelli del 1848.

Giustamente però Domenico Carpanini, nella sua “*Presentazione*” al volume della Serie storica degli Atti Consiliari dedicato a questi provvedimenti ricorda che “*l'iter di formazione era iniziato nel 1846 e fu complesso e travagliato, caratterizzato dall'intenso confronto fra Autorità municipali e Istituzioni statali e fra decisori pubblici e interessi privati.*” (1)

Considerazione questa, come si vedrà più avanti, ampiamente confermata dai contenuti dei provvedimenti reali del 1851-1852 che fanno specifico riferimento sia alle R.Patenti del 1846, firmate da Des Ambrois su Vanchiglia e S. Salvario e sia al Piano regolatore del 1848.

Questo “*iter di formazione*” iniziato nel 1846 e culminato con il “*Piano Regolatore di ampliamento della Città*” approvato dal Consiglio Decurionale al termine della sua vita il 20 marzo 1848 vide, come principale protagonista delle “*istituzioni statali*” indicate da Carpanini, proprio Des Ambrois, Ministro degli Interni dal 1844 al 1847 e dei Lavori Pubblici ancora nei mesi di approvazione del Piano Regolatore stesso.

Ruolo confermato anche dall'esame dei verbali della Congregazione e del Consiglio Comunale di Torino raccolti negli “*Ordinati*” degli anni 1846-1848 presso l'Archivio Storico della Città di Torino (ASCT), che consentono di comprendere interamente la portata “*dell'intenso confronto*” con le istituzioni statali e fornisce l'entità del contributo diretto, tramite numerosi “*dispacci*” e “*Relazioni*”, del Ministro Des Ambrois.

Si può pertanto sostenere che anche per la politica urbanistica della Capitale vale quanto U. Levra ebbe a scrivere per le riforme nel settore Universitario attuate “*nel fervore politico e riformatore del triennio 1846 – 1848*” (2) e che in entrambi i casi vide Des Ambrois come protagonista.

L'importante ruolo del “*Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno*”, con delega anche ai Lavori Pubblici, nelle decisioni riguardanti gli aspetti urbanistici della Capitale derivava dal fatto che ogni progetto di suo ampliamento era approvato dal Sovrano su proposta del Ministro.

Si ritiene opportuno approfondire questo ruolo poco conosciuto svolto da Des Ambrois per evidenziarne il contributo fornito a questa importante fase dello sviluppo della Capitale Sabauda che, come rilevava Carpanini, può ancora fornire interessanti elementi “*per costruire positivamente la sua identità futura*”.

Purtroppo questo contributo difficilmente compare nelle numerose analisi e ricostruzioni effettuate sino ad oggi di questo importante periodo che ha segnato anche il successivo sviluppo urbanistico della città.

Costituisce un'eccezione l'analisi effettuata da Filippo De Pieri (3) che consente di individuare con maggior precisione l'importanza di questo ruolo perché non solo fornisce un minuzioso elenco dei documenti

1 Prefazione di D. Carpanini al vol. “Piani d'ingrandimento della capitale 1851 –52 “

2 U.Levra “Dal 1844 all'Unità” in “L'università di Torino” p. 45

3 Filippo De Pieri “Il controllo improbabile” F. Angeli ed. 2005

firmati dal Ministro, ma inserisce questi elementi nell’ambito di una ampia ricerca tesa ad affrontare “una storia che è stata finora raccontata in modo molto parziale: sottolineando il ruolo di pochi protagonisti e sulla base di fonti essenzialmente municipali”. (4)

D’altra parte occorre ricordare che Des Ambrois già aveva maturata un’esperienza in campo urbanistico nell’occuparsi, come Intendente, della elaborazione a Nizza del “piano regolatore cittadino”, come egli stesso accenna nei suoi “Ricordi”.

La politica urbanistica a Torino prima di Des Ambrois

Torino negli aspetti di carattere urbanistico era interessata da tempo da una normativa che la differenziava dal resto del Regno. De Pieri riassume in modo sintetico tale situazione.

“Fin dall’ancien regime, come è noto, l’organizzazione amministrativa dello Stato Sabauda riservava a Torino una condizione di eccezionalità di cui uffici creati appositamente per il governo della Città (quello del Vicariato in primis) sono un segno visibile”. (5) Situazione che creava però “non infrequenti conflitti tra i diversi poteri.” (6)

Tra questi “uffici” assumeva una funzione importante il “Consiglio degli Edili”. Destituito immediatamente il “Conseil des Ediles” napoleonico, Vittorio Emanuele I sottopose le decisioni urbanistiche direttamente al Re ed al Vicario di Politica e Polizia, mentre il suo successore Carlo Felice ristabilì il Consiglio degli Edili nel 1822 “però con minore autorità e autonomia decisionale rispetto al Conseil francese”.(7)

Anche se con minori poteri si trattava comunque di uno strumento intermedio tra l’autorità del Sovrano e l’Amministrazione della Capitale tramite “una forte rappresentanza municipale che rende più saldi che in passato i legami tra il Consiglio (di nomina regia) e la Città.” (8)

Su undici membri erano, infatti, presenti i 2 Sindaci di Torino, un Decurione di prima e uno di seconda classe. La presidenza, inizialmente assegnata ad un generale del genio militare, nel 1832 passò al Vicario.

Come già accennato, negli anni in cui Des Ambrois era Ministro, ricopriva la carica di Vicario il Marchese Michele Benso di Cavour, padre di Camillo.

Nel processo di cambiamento per modificare in campo urbanistico “l’alto grado di complessità della struttura istituzionale il decennio degli anni quaranta è cruciale.” (9) Ed è proprio in questo decennio che Des Ambrois, come vedremo, svolse un ruolo decisivo per modificare questa realtà.

L’importanza di questo periodo per l’avvio delle diverse fasi d’ampliamento della Capitale venne già evidenziata in passato da Giuseppe Torricella che nel suo “Torino e le sue vie” del 1868 individuava, alla data del suo scritto, sei fasi di ampliamento della Città, soffermandosi poi sui positivi effetti di quelle avviate proprio mentre Des Ambrois era Ministro.

La prima “ampliamento” nel 1600 sotto Carlo Emanuele I, la seconda attorno al 1650 sotto Maria

4 idem p. 22

5 idem p. 15

6 idem p. 15

7 V.Comoli M. “Urbanistica, storia, architettura” in “Storia di Torino” ed. Einaudi vol. 6 p. 389

8 De Pieri cit. p. 61

9 idem p. 15



Cristina ed il figlio Carlo Emanuele II, la terza sotto Vittorio Amedeo II, la quarta, dopo la parentesi napoleonica, con Carlo Felice.

Un'interessante rappresentazione di queste prime ampliamenti era già contenuta in uno "specchio topografico" allegato ad un volume edito a Torino nel 1826 del "geometra Antonio Milanese" (10) che evidenziava la prima ampliamento "verso Sud" del 1620, la seconda "verso Est" del 167 e la terza "verso Ovest" del 1702, oltre ai successivi ampliamenti eseguiti dal 1814 al 1826.

Volume che contiene una minuziosa ricostruzione cronologica, anno per anno, dei principali interventi urbanistici e di carattere edilizio effettuati in Torino dal 1418 al 1826.

Il Torricella prosegue ricordando che "la quinta ampliamento urbana avvenne con il Re Carlo Alberto." Dopo un primo ampliamento con il Borgo Nuovo si "susseguirono poi altre ampliamenti incominciate nel 1846 nel borgo Vanchiglia, e nella zona sinistra di Porta Nuova, nel 1847 a Porta Susa e Porta Nuova (zona destra) e così la città cominciava a prendere l'aspetto di una grande Capitale.

Il sesto e più notevole ingrandimento ebbe luogo sotto il regno costituzionale di Vittorio Emanuele II Così questa città che fu per molti anni accusata di soverchia lentezza e di fredda indifferenza nel seguire la via dei progressi che il secolo dischiuse, poté completamente giustificarsi e sorgere cospicua fra le più belle città d'Italia, per le spaziose sue vie, per le magnifiche ed ampie sue piazze, pe' suoi giardini, pe' monumenti suoi." (11)

Degli ultimi due ampliamenti prima ricordati Des Ambrois fu un diretto protagonista nel primo ed indirettamente nel secondo perché promosse il Piano Regolatore del 1848, approvato quando era ancora Ministro dei Lavori Pubblici, e che costituì la base per i provvedimenti del 1851-52.

Ultimi due ampliamenti che confermavano ed anzi esaltavano le caratteristiche urbanistiche della città consentendo il loro mantenimento anche negli ampliamenti successivi.

Caratteristiche che avevano consentito a Quatremère de Quincy, nel suo "Dictionnaire historique d'architecture" edito a Parigi nel 1832, di individuare in Torino, tra tutte le città d'Italia, come quella "si non la plus belle par l'architecture, du moins la plus remarquable par la grandeur des ses dispositions, la symétrie et la régularité de ses bâtiments Nulle ville, à vrai dire, n'a un aspect plus grandiose, par la juste proportion qui règne entre la hauteur des édifices et la grande largeur des rues. » evidenziando così «il primato, per Torino, dell'urbanistica sull'architettura" (12) Come già accennato, ogni provvedimento riguardante le modifiche alla struttura urbanistica della Capitale era emanato tramite "Regie Patenti", controfirmate dal Ministro degli Interni e approvate da Camera e Senato o, per gli aspetti meno importanti, tramite "Regi Biglietti".

In molte R.Patenti il Sovrano prescrive che i progetti siano "firmati di Nostro Ordine dall'infrascritto nostro Primo Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno."

A questo proposito è di particolare interesse la lettura della raccolta dei "Provvedimenti Edilizi" della "Città di Torino" dal 1566 al 1892 avviata, è opportuno ricordare, dall'allora Assessore Municipale Edoardo Daneo, che fu anche Consigliere Provinciale di Torino quasi ininterrottamente dal 1879 al 1920, coprendo anche la carica di presidente della Deputazione e per decenni anche consigliere comunale di Torino.

10 A. Milanese "Cenni storici sulla Città e Cittadella di Torino dall'anno 1418 al 1826" Stamperia G. Favale Torino 1826 – ristampato in edizione anastatica ed. R. Aprile Torino 1971

11 Riportato da R.Rossotti "Le strade di Torino" ed. Newton Compton 1995 p. 36

12 Riportato da V. Comoli M. cit: p. 387

Si può rilevare, ad esempio, che le R. Patenti entravano a volte anche in dettagli costruttivi come quelle del 1/2/1836 nelle quali S. Maestà approva il rifacimento dei marciapiedi di Via Dora Grossa e la lastricatura dei portici, fissando anche la modalità di raccolta dell’acqua piovana dai tetti, o quelle del 24/4/1838 sull’incanalamento delle grondaie delle vie Po e Palazzo di Città ove, all’art. 2, si precisa che *“la Città farà costruire a sue spese i tubi in ghisa, i quali debbono congiungersi all’altezza di un trabucco dal suolo; i tubi in latta destinati a raccogliere le acque dai tetti.”* Od ancora quelle del 10/6/1843 sulle *“opere di abbellimento della Città.”*

Probabilmente Des Ambrois fa riferimento proprio a questi ultimi provvedimenti quando, nei suoi *“Ricordi”*, accenna agli interventi effettuati sotto Carlo Alberto per *“l’abbellimento della Città.”*(13)

Sovraffollamento e condizioni igienico-sanitarie a Torino prima del 1846

Des Ambrois, appena nominato Ministro, si trovò a dover affrontare non solo i problemi connessi alla necessità d’ampliamento della Capitale, ma anche quelli legati al risanamento di alcuni quartieri.

La situazione igienico-sanitaria di Torino si era notevolmente aggravata a causa della grande immigrazione iniziata negli anni ’30 dell’ottocento. Secondo una rilevazione effettuata nel 1838 su 117.072 abitanti, oltre 1/3 (45.455) erano nati fuori della provincia ed in prevalenza di sesso maschile. (14)

Nel censimento del 1848 i nati fuori provincia risultavano saliti a 50.963. Situazione questa che portava Torino ad essere *“una città strutturalmente sovraffollata”* rispetto alle altre importanti città dell’Italia Centro-Settentrionale.

Nel 1838 *“il numero medio di abitanti per edificio all’interno del nucleo cittadino era di 64; ben sei volte di più di quanto accadeva nella Firenze del 1810 che, con una popolazione equivalente, contava 8.000 edifici contro poco più di 1.000 nella capitale sabauda”*

La *“congestione abitativa”* stava diventando ormai insostenibile. Il *“numero medio dei nuclei familiari torinesi”* nel 1838 era di 4,4, paragonabile a quella del resto del Piemonte (4,87), *“ma con la distribuzione di 1,4 famiglie per casa contro le 10,8 in Torino.”*

L’espansione in Borgo Nuovo dopo il 1820, *“avvenuta sulla base di una lottizzazione privata e di una destinazione d’uso prevista per villini mono-famigliari e palazzi residenziali destinati ai ceti benestanti”* (15) non aveva certo consentito di alleviare questa situazione.

L’eccessivo sovraffollamento, unito ad estese aree di povertà, aveva inevitabilmente aggravato i problemi sanitari favorendo inoltre un’alta mortalità infantile. Problemi affrontati allora in molti scritti, tra i quali quelli di Ilarione Petitti, dei fratelli Lorenzo e Giuseppe Valerio, di Gustavo Cavour, di Ignazio Giulio.

La situazione era ulteriormente aggravata dalle ricorrenti crisi che colpivano l’economia piemontese. La crisi dell’agricoltura del 1817 aveva favorito la diffusione del tifo petecchiale, *“classica malattia da denutrizione”*. (16)

13 “Ricordi” p. 57

14 G. Gozzini “Sviluppo demografico e classi sociali tra Restaurazione e Unità” in Storia To vol. 6 ed Einaudi p.287

15 idem p. 302/303

16 idem p. 301



Seguirono poi, sempre nell'agricoltura, le crisi del 1827 e 1842 *“che sfociavano in vere e proprie carestie”*, ed infine la grave *“crisi che investì l'Europa nel 1845-'47 prodotta dalla cosiddetta malattia delle patate”* che colpì anche il Piemonte, ad iniziare dalle aree alpine. (17)

Nel 1823-'24 esplose un'epidemia di vaiolo, che riprese nel 1829. Nell'estate del 1835 comparve il colera, che pose allora il problema dei *“grumi di miseria”* in alcuni quartieri come il Moschino e Vanchiglia. (18)

Si diffondeva inoltre la *“tisi polmonare”* come scriveva allarmato il medico Bartolomeo Fenoglio sul *“Giornale delle Scienze Mediche”* del 1847 in una relazione sulla *“situazione del servizio medico dei poveri della parrocchia del Borgo Dora in Torino nell'anno 1846.”*

Interessante ricordare, sul tema del sovraffollamento in Torino, le valutazioni che Luigi Einaudi espresse in alcune lezioni tenute alla Bocconi nel 1920.

La capitale sabauda non era in grado di far fronte ad incrementi di popolazione già nel secolo XVIII perché, *“essendo invero la città di Torino fortificata non si potevano costruire nuovi stabili fuori dalla città, perché sarebbero stati troppo soggetti al pericolo di offese nemiche.”*

Questa situazione consentiva alle abitazioni esistenti di *“godere di un monopolio del quale si giovavano i proprietari per far salire i prezzi in misura tale da suscitare infinite lamentele da parte degli inquilini.”* (19)

Situazione di monopolio che i due Sindaci tentarono ancora di difendere opponendosi inizialmente al piano per Vanchiglia del 1846.

Elemento di favore che creava una situazione tale per cui *“nessun interesse da parte del proprietario non solo a costruire case nuove, ma anche a riparare e migliorare quelle esistenti, perché esso cercava di cavare il maggior frutto senza fare adattamenti ai bisogni degli inquilini.”*

Ne derivavano conseguenze socialmente deplorevoli, tanto che un cronista del tempo riportava che *“i cortili ristrettissimi servono spesso da vasche per l'acqua che gettasi dai pogglioligiunte assieme le latrine e ricettacoli, in molte corti poco distanti de' pozzi d'acqua viva, e l'aria tenuemente ventilata, il continuo limo che regna fra gli interstizi de' scerniti delle pietre ricche cagionano soventi infermità a tanti individui.”* (20)

Di notevole gravità la mancanza di acqua veramente potabile. Il Milanese, nel già citato volume del 1826, ricordava che *“mancava questa Metropoli di pubbliche fontane d'acqua potabile e lo richiedeva il comodo ed il bisogno de' suoi abitanti.”* (21)

L'Autore ricorda che solo nel giugno di quell'anno si era finalmente approvato dalla civica amministrazione il complesso progetto per *“un nuovo pozzo di acqua per le fontane dette di Santa Barbara”* perché ubicato in quella omonima *“strada”*, *“lateralmente alla grande porta d'ingresso nel magazzino dei legnami attiguo ai mulini della Città”* e che distava 550 metri dal Palazzo Civico.

Interessante la descrizione del progetto. *“Il pozzo avrà la profondità di metri 10,20, ed il diametro sarà di metri 3,08. L'acqua potabile sarà elevata da due trombe collocate in detto pozzo, e poste in movimento da una*

17 G.M. Bravo “Torino operaia” Fond. Einaudi 1968 p. 130

18 G.Gozzini cit. p. 301

19 L.Einaudi “Il problema delle abitazioni” ed: Treves 1920 p. 20

20 idem p. 21

21 A. Milanese cit. p. 114

ruota idraulica del diametro di metri 3,40” alimentata da un canale derivato da quello “che serve il Giardino del Re.”

L’acqua “sarà spinta per un piano inclinato sino alla piazza delle Erbe” e “scorrerà entro tubi di vetro rinchiusi in un massiccio di muro alla profondità di metri 1,50” in piazza Emanuele Filiberto e via d’Italia per poi “diramarsi in tre getti, cioè due nelle nicchie fra i piedistalli delle colonne laterali alla porta d’ingresso principale del Palazzo Civico, ed il terzo nel cortile ivi attiguo detto del Burro.” (22)

In ogni caso, non osante gli interventi del Comune, questa precaria situazione igienico-sanitaria si conservò purtroppo sino agli ampliamenti del 1846.

Per contro il notevole sovraffollamento, almeno secondo alcune analisi di tipo sociologico, aveva favorito un positivo fenomeno presente quasi esclusivamente a Torino.

Molte abitazioni del centro storico erano allora abitate al piano terreno da artigiani, al “piano nobile” dall’aristocrazia, ai piani superiori dalla borghesia, mentre le soffitte erano occupate, oltre che dalla servitù, anche da popolani.

Questa sorta di promiscuità unita al comune utilizzo del dialetto piemontese favoriva, in particolare nei ragazzi, un minimo di conoscenza e rapporti reciproci.

Fenomeno che pare fosse presente in modo simile solo a Venezia ove, però, si venne esaurendo già a partire dal XVIII secolo, mentre a Torino persistette ancora nella seconda metà dell’800.

“Solo nel 1846 si era messo mano al piano di risanamento del Borgo di Vanchiglia – l’altro grumo di miseria torinese – sulla base di un disegno organico di costruzione di case popolari. Nel 1850 il numero di vani costruiti nel corso dell’anno passò bruscamente da 245 a 2.403 per salire ancora nel 1852 a quasi 5.000.” (23)

L’incremento del 1850 e quasi certamente anche quello del 1852 sono frutto del Piano Regolatore del 1848, realizzato grazie al determinante contributo di Des Ambrois, e non di quelli del 1851-’52, tenendo conto dei tempi occorrenti tra le autorizzazioni a costruire e le relative edificazioni.

Infatti, anche G.M. Bravo ricorda che “*gli accrescimenti edilizi fino al ’48 furono rari ed, esaminando la dilatazione della città, l’ampliamento di essa nei cinquant’anni posteriori al 1846 copre uno spazio 20 volte maggiore di quello occupato nei precedenti 18 secoli di esistenza, la stessa industria delle costruzioni fu, nel pre-quarantotto, piuttosto ridotta.*” (24)

Il problema del “caro affitti” venne affrontato in Parlamento ancora a fine 1850. Nella seduta della Camera del 23 dicembre 1850 il Ministro Cavour rilevava come la popolazione di Torino e Genova “*sia per le vicende politiche, sia per il mutato ordine delle cose, sia finalmente per l’attivazione della strada ferrata, si accrebbe a dismisura*”

Situazione che stava inevitabilmente provocando un aumento degli affitti richiesti dai proprietari ed allora occorreva “*che il piano d’ingrandimento di Torino sia adottato definitivamente.*”

Due anni dopo, nella seduta del Consiglio Comunale del 26 novembre 1852, nella sua relazione sullo “Stato generale della Popolazione”, il Sindaco Bellono sostenne che “*l’agglomerazione della popolazione impone invero alle famiglie non agiate un grave sacrificio per la enormezza dei affitti delle abitazioni.*” Situazione che

22 idem p. 112/113

23 G.Gozzini cit. p. 303

24 G.M.Bravo cit. p. 108



si riteneva potesse risolversi grazie al *“rapido sorgere dei nuovi edifici che d’ogni intorno vengono allargando la cerchia dell’abitato.”*

Questo *“ci affida che in breve le pigioni scenderanno a più equa e temperata misura.”*

1845-1848 - I progetti urbanistici di ampliamento della Capitale

Il nuovo Ministro degli Interni si trovò immediatamente a dover gestire, come Governo, una complessa situazione riguardante i diversi progetti d’ampliamento della Capitale.

Si trattava di quelli avanzati da privati per l’ampliamento verso l’area di Vanchiglia, mentre quella di S. Salvario era interessata da *“un iter accelerato di proposte progettuali e di decisioni, intersecate con le scelte governative sui grandi terreni di proprietà della Corona insistenti sulla zona”*, e questo caratterizzava *“negli anni quaranta il processo di pianificazione a Sud del Viale del Re”*(l’attuale Corso Vittorio).

“A partire dal 1846 il tema dell’ingrandimento si amplia ad altre direzioni territoriali, in particolare verso Porta Susa e Borgo San Donato” a cui si aggiunge anche *“il problema dello spostamento di Piazza d’Armi”* (25) allora nell’area di San Secondo.

Inoltre, rispetto alla prassi governativa sino allora in atto consistente nell’approvare singoli piani di ampliamento, il Comune intendeva *“inserire preesistenze e piani settoriali già approvati entro un ampio disegno urbanistico di carattere non più extra urbano, ma pienamente connotato da una dimensione cittadina.”* (26)

Des Ambrois, capovolgendo la prassi adottata dai suoi predecessori, scelse la più razionale posizione del Comune gestendo *“il complesso iter del Piano regolatore di ampliamento della Città”* conclusosi il 20 marzo 1848 con l’approvazione in Consiglio Comunale.

“Complesso iter” dovuto anche al fatto che proprio in quegli anni si sovrapponevano molte esigenze tra loro spesso in contrasto.

Intanto l’esigenza di ampliare la città trovando soluzioni in grado di conciliare non solo gli interessi pubblici con quelli privati, ma anche tenendo conto delle decisioni governative di dismettere molte aree occupate dalle vecchie fortificazioni, a cominciare da quelle della Cittadella, a cui occorreva aggiungere il complesso problema della localizzazione degli attestamenti ferroviari.

Ulteriori interessi diversificati che il Ministro doveva tentare di conciliare erano, da un lato *“l’attenzione del Re focalizzata su poli specifici di interesse regio quali il nuovo Ospedale Divisionario, la stazione ferroviaria, il progetto di un grande Tempio in onore del RE nella zona di espansione”*, dall’altro le ulteriori divergenze *“tra le ferme determinazioni del Consiglio degli Edili per aderire ad una figura urbanistica complessiva unitaria e i proprietari dei terreni toccati dalle proposte.”* (27)

A tutto questo occorreva aggiungere la travagliata evoluzione dello Stato Sabauda verso forme di governo costituzionale sfociata poi in pochi mesi nella decisione di proclamare lo Statuto.

Occorreva *“trovare un sistema di regole generali, capaci di governare a priori il processo di crescita urbana.”*

25 V.Comoli M. “Urbanistica, storia, architettura” in “Storia di Torino” ed. Einaudi vol.6 p. 406

26 idem p. 400

27 idem p. 405

Esigenza che emerge “*all'improvviso urgente e centrale nei carteggi scambiati dalle burocrazie sabaude.*” (28)

In questi carteggi si trovano numerose Relazioni predisposte da Des Ambrois, o lo scambio di corrispondenza con le Amministrazioni locali e gli stessi proprietari terrieri.

Il Ministro in questa complessa situazione oltre ad affrontare i singoli problemi che via via venivano posti proponendo o favorendo soluzioni che saranno poi quasi sempre quelle adottate, affrontava anche la individuazione di “*un sistema di regole generali*” attraverso il suo progetto di legge Comunale e Provinciale.

Occorreva inoltre affrontare ed inserire nelle R. Patenti in approvazione le modalità di ripartizione degli oneri d'urbanizzazione tra proprietari terrieri e municipalità, sino ad allora adottate con criteri particolarmente favorevoli ai primi, molte volte appartenenti alla nobiltà.

In passato, e questo particolarmente nelle aree fuori della cinta daziaria, i proprietari ritenevano di aver comunque diritto di costruire senza dover partecipare alle spese di urbanizzazione e, per contro, la municipalità si rifiutava di provvedere all'acquisto di terreni per strade e piazze.

In questa situazione nella primavera del 1846 giunsero contemporaneamente sulla scrivania del Ministro per essere approvati con R.Patenti i due progetti per Vanchiglia e San Salvario predisposti dal Consiglio degli Edili.

Iniziarono immediatamente i ricorsi, in particolare per San Salvario, che i Privati inviarono direttamente a Des Ambrois. Tra questi, il conte Mignon il 4 giugno; Alessandro Sella, l'ing. Severino Grattoni, Giacomo Piacenza il 13 giugno. (29)

Esisteva inoltre l'opposizione della Municipalità, più accentuata per il piano di Vanchiglia, motivata dalla preoccupazione che le nuove costruzioni avrebbero intaccato maggiormente il valore degli immobili del centro abitato. Per San Salvario la preoccupazione riguardava essenzialmente le prevedibili spese per gli oneri d'urbanizzazione.

Si aprì allora all'interno delle Istituzioni dello Stato un acceso dibattito in merito alle norme da inserire nei provvedimenti attuativi. Dibattito che acquista un particolare interesse perché aiuta a meglio comprendere le caratteristiche della successiva normativa che dal Piemonte sarà poi estesa all'intero Paese.

De Pieri si sofferma abbastanza diffusamente sui contenuti di questo dibattito, che coinvolse in prima persona Des Ambrois.

“La corrispondenza che si svolge tra il Primo Segretario di Stato Des Ambrois e la Sezione dell'Interno del Consiglio di Stato in occasione dell'approvazione del Piano di Vanchiglia (marzo-aprile 1846) rappresenta il luogo in cui i principi generale vengono fissati.”

Nelle due relazioni di Des Ambrois al Consiglio di Stato (2 marzo e 13 luglio 1846) si sostiene: “*è giusto che i proprietari cedano i terreni per le strade che costituiscono, si dice, un «accessorio delle case»; dovrebbe essere invece la municipalità a provvedere all'acquisto dei terreni previsti per le piazze, che non sono «in nulla collegate all'esistenza delle case», e che, come si vedrà in un documento di poco successivo, «non altrimenti vengono sparse su vari e disseminati punti della Città fuorché pel servizio, e per beneficio della Città intera»*”. (30)

Si conferma così che già nella primavera del 1846 il Ministro individuava quei “*principi generali*” che

28 De Pieri cit. p. 19

29 idem p. 155

30 idem p. 156



verranno poi inseriti non solo nei Piani di Vanchiglia e San Salvario, ma anche nei successivi provvedimenti urbanistici del 1848 e del 1851-'52

Il piano di Vanchiglia. – R. Patenti 12 settembre 1846

“Tutto comincia il 27 Novembre del 1844 quando il Consiglio degli Edili riceve da un gruppo di proprietari una proposta per un Piano di ampliamento della città nella regione di Vanchiglia.” (31)

Così Filippo De Pieri ritiene di poter individuare non solo l'inizio del Piano di sviluppo del Borgo Vanchiglia, ma addirittura quello del complesso processo che porterà poi alla definizione del Piano regolatore del 1848 e dei successivi Piani del 1851-1852.

La proposta avanzata nel novembre 1844 dalla *“Società dei costruttori di Vanchiglia”*, della quale faceva parte l'architetto Alessandro Antonelli, pose immediatamente all'Autorità una questione procedurale.

Sino allora una lottizzazione in aree poste all'esterno della cinta daziaria non aveva richiesto l'approvazione di uno specifico *“Piano”*, ma vigeva la procedura di semplice richiesta di permessi edilizi per la costruzione di singoli fabbricati.

Ottenere l'approvazione di un *“Piano”*, preventivamente approvato dal Consiglio degli Edili, tramite R. Patenti avrebbe conferito all'intera area un carattere *“urbano”* legandola così alla *“città costruita”*.

L'area interessata al Piano era notevolmente malsana. Vi confluivano, infatti, due canali per lo scarico delle acque non solo della Città, ma anche dei macelli e di Porta Palazzo (32)

Acque per le quali il Comune ne aveva concesso, tramite canone, dal 1825 l'utilizzo per l'irrigazione e l'estrazione di concime ad un *“Consorzio delle acque di Vanchiglia”* che infatti ricorrerà contro la proposta di Antonelli di modificare il tracciato dei canali per rendere edificabile parte dell'area. Era inoltre presente nella stessa area anche il Cimitero Israelitico.

La Municipalità tentò immediatamente di contrastare il progetto. In una nota dei due Sindaci del febbraio 1845 si sostenne che la lottizzazione avrebbe provocato uno *“spopolamento”* della parte più antica della Città (33) danneggiando così i proprietari di case nei quartieri più centrali.

La nota dei Sindaci proseguiva sostenendo che *“l'infezione dell'area, le tristi vicinanze di un cimitero e di estese fetide fogne”* rendevano Vanchiglia un luogo da cui *“allontanare, anziché favorire le inconsiderate abitazioni”*, adatta al primo insorgere *“di malattie contagiose facili poi a comunicarsi a tutta la Capitale”* (3)

Quest'ultima considerazione provocò un immediato e comprensibile intervento del Ministro Des Ambrois che richiese una relazione al Magistrato del Protomedicato.

La relazione, inviata al Ministro il 28 agosto 1845, riconosceva l'insalubrità dell'area, ma la riteneva dovuta a ragioni che potevano essere facilmente rimosse *“indipendentemente dalle nuove fabbricazioni in discorso”* (34)

La richiesta di parere al Protomedicato fece nascere un immediato scontro tra Governo e Vicariato, ma

31 De Pieri cit. p. 129

32 idem p. 130

33 idem p. 130

34 idem p. 134

dimostrò ancora una volta la volontà del Ministro di utilizzare tutte le strutture specializzate presenti nello Stato Sardo per individuare soluzioni corrette ai problemi che venivano posti, Si può anche ipotizzare che questa esperienza sia servita a Des Ambrois, nell’ambito delle riforme del 30 ottobre 1847, per elaborare il Regio Editto n° 640 da lui firmato, con il quale *“sarà stabilito nella Nostra Capitale un **Consiglio superiore di sanità**, di cui sarà Presidente nato il Nostro Primo Segretario di Stato per gli Affari dell’Interno”* (art. 1), ed in ciascuna Provincia un *“Consiglio provinciale di Sanità”* (art. 2).

Furono affidati ai Consigli compiti abbastanza ampi di controllo sanitario, compreso il controllo *“di tutti gli ospedali ed altri stabilimenti pubblici non militari, delle carceri e luoghi di Reclusione”*. Des Ambrois formalizzava nell’Editto anche procedure analoghe a quelle da lui adottate per Vanchiglia nel 1845 tramite l’art. 13 che prevedeva come la Segreteria di Stato *“potrà esplorare il parere del Consiglio Superiore o dei Consigli Provinciali sulle cose che interessano la Sanità Pubblica ogni volte che lo giudicherà opportuno.”*

L’Istituzione del Consiglio Superiore di Sanità dimostra l’interesse del Ministro per i complessi problemi sanitari, come è esplicitato nel *“preambolo”* del provvedimento: *“provvedere nell’ordine economico alla tutela della Sanità pubblica nello scopo di sistemare questo ramo importantissimo del pubblico servizio con ordinamenti appropriati alle condizioni presenti del paese”*. **Con questo “Editto” si sancisce la nascita dell’attuale Consiglio Superiore di Sanità**, come confermano le stesse note informative che oggi il Ministero della Salute fornisce su questo organismo: *“la sua nascita può essere ascritta al Regio editto di Carlo Alberto del 30 ottobre 1847, in cui il Sovrano del Regno di Sardegna, abolendo la giurisdizione dei Magistrati di Sanità, stabilisce nella Capitale un Consiglio Superiore della Sanità, unitamente a Consigli provinciali che veglieranno all’esercizio della medicina e della chirurgia, non che della ostetricia, della flebotomia e della farmacia.”*

Nello scontro con il Vicariato e la Municipalità a seguito della richiesta di parere al Protomedicato il Governo, il Consiglio di Stato e lo stesso Carlo Alberto ritenevano fosse meglio sbloccare subito i permessi, prendendo atto della disponibilità dei proprietari dei terreni ad accollarsi le spese del risanamento, senza però approvare uno specifico piano che avrebbe favorito, attraverso una dichiarazione di pubblica utilità e conseguente appoggio indiretto dello Stato, una *“semplice specolazione privata”*. (35)

In tal senso Des Ambrois scrisse il 19 settembre 1845 al Vicario Michele Cavour facendo poi seguire una sua Relazione alla Sezione dell’Interno del Consiglio di Stato il 29 ottobre e direttamente a Carlo Alberto per il Consiglio di Conferenza del 5 dicembre.

Seguirà un notevole scambio di *“carteggi”* per la definizione del piano e, tra questi, ancora una relazione di Des Ambrois a Carlo Alberto, *“determinazioni”* del Re il 5 marzo 1846 ed una lettera del Ministro al Vicario del 10 marzo nella quale si ordina di non frapporre ostacoli affinché i costruttori possano cominciare a *“fabbricare sulle linee da essi proposte”*. (36)

Questo *“picco di scontro istituzionale”* si concluderà, secondo De Pieri, nei primi mesi del 1846 con *“una parziale vittoria del Vicariato”* (37) che inizialmente si era rifiutato di rilasciare le concessioni edilizie. Il Piano verrà approvato con R.P. del 12 settembre 1846 firmate da Des Ambrois, il quale però inserisce precise

35 idem p. 135

36 idem p. 136

37 idem p. 135



indicazioni sui costi da porre a carico dei costruttori.

Le R.P. all'art. 1 approvano *“i due piani formati dal Consiglio degli Edili di Torino il 12 scorso gennaio per le costruzioni di una parte della regione di Vanchiglia che saranno vidimati dal Reggente la Nostra Segreteria di Stato negli affari dell'interno, ed uniti alla presente.”*

La Società costruttrice *“dovrà somministrare e sistemare a sue spese il terreno occorrente per le vie, le piazze e la Chiesa”* (art. 2); *“dovrà essa trasportare e coprire a sue spese il canale che conduce le acque della Città a partire dal viale di San Massimo sino al punto in cui termineranno gli isolati da costruirsi”* (art. 2); *“dovrà essa provvedere a sue spese un altro sito pel trasporto del Cimitero degli Ebrei.”* (art. 4)

Si può concordare che in un'ottica di tempi brevi questa sorta di scontro istituzionale si sia concluso con *“una parziale vittoria del Vicariato”* in quanto si giunge all'approvazione di un *“piano”* prima di rilasciare le singole concessioni edilizie.

In una prospettiva a più lungo termine il risultato ha invece consentito al Ministro sia di fissare per la prima volta, unitamente alle di poco precedenti R.P. per San Salvario, le condizioni a cui dovranno sottostare i costruttori in merito agli oneri di urbanizzazione e sia di risolvere il problema del risanamento dell'area di Vanchiglia.

Des Ambrois, in una lettera del 13 settembre 1846 ad Ottavio Thaon di Revel, Segretario di Stato per le Finanze che in un primo tempo si era rifiutato di firmare le R.P. per Vanchiglia, spiega perché in queste siano citati *“due piani”*.

“L'uno comprende un vasto tratto anche oltre il Campo Santo, ed havvi in esso la traccia di un rettilineo dell'alveo della Dora; l'altro rappresenta i soli profili dei nuovi isolati e segna per anco la distribuzione delle misere casette che si agglomerano a chiusa del viale di San Maurizio e la continuazione della chiaja (quai) lungo il lato sinistro del Po.” (38)

Gli scambi di *“dispacci”* sull'area di Vanchiglia tra il Ministro, il Vicariato e la stessa Amministrazione Comunale proseguirono anche dopo la firma delle relative R.Patenti.

La Congregazione Comunale si riunì il mattino del 13 febbraio 1847 per esaminare un dispaccio di Des Ambrois *“del 21 gennaio prossimo passato”* con il quale, mentre si informava del ricorso presentato direttamente a Sua Maestà dei proprietari dei terreni in Vanchiglia *“onde ottenere patenti di dichiarazione di utilità pubblica dalle opere necessarie alla apertura di una strada nel nuovo Borgo in continuazione della via dei Macelli, si eccitava la Civica Amministrazione a riconoscere se li detti proprietari erano disposti a compiere le formalità in detto dispaccio indicate”* La Congregazione, dopo aver verificato questa disponibilità, decideva di trasmettere il verbale di accordo alla Segreteria di Stato. (39) Il Consiglio Comunale, *“convocato a Mezzogiorno”*, approvava.

Pochi mesi dopo la Congregazione, nella riunione del 29 luglio, esaminò un nuovo *“dispaccio”* di Des Ambrois con il quale si richiedeva il parere della Città in merito ad un progetto *“per l'erezione in Vanchiglia di uno stabilimento destinato ad utilizzare con mezzi chimici i cadaveri delle bestie, già attivato intanto da certo Giovanni Battista Ares, per autorizzazione avutane nel gennaio scorso, a seguito d'ordine di Sua Maestà, dall'ufficio del Vicariato.”*

38 idem p. 160

39 ASCT “Ordinati” 1847 p. 36

La Congregazione deliberò di rispondere facendo presente che *“quelle fra le proposizioni della Città non comprese nei documenti pervenuti”* erano tutte *“dirette a tutelare la pubblica salute, trattandosi di uno stabilimento suscettibile di fetidissime emanazioni per le operazioni che si devono fare.”* (40)

Ancora il 28 settembre 1847 la Congregazione esaminò una nuova richiesta di parere pervenuta da Des Ambrois su *“altre rappresentanze rassegnate direttamente a Sua Maestà”* riguardanti l’area di Vanchiglia. Si trattava di quattro progetti tra i quali uno sui *“terreni costeggianti il Giardino Reale verso il Po”* e un altro dell’Antonelli tendente ad annullare la decisione del Consiglio degli Edili che prevedeva la *“soppressione di una fila di isolati verso la Dora.”*

La Congregazione chiese che i proprietari fossero invitati a trattare direttamente con la Città e che si chiarisse *“quali le intenzioni di S.M. sul prolungamento delle vie che dovrebbero traversare il Reale Giardino”*, ed infine ritenne doversi respingere la richiesta di Antonelli perché gli edifici risulterebbero troppo vicini al Campo Santo.

Il Piano per San Salvario - R. Patenti 7 agosto 1846

Il problema di un ulteriore ampliamento della Città, oltre a quanto previsto per Vanchiglia, si presentava dal punto di vista urbanistico di non facile soluzione.

Diversi vincoli sembravano lasciare aperto solo un prevalente sbocco verso Sud essendo la parte Nord e Nord-Ovest occupata dall’area industriale di Borgo Dora, la parte ad Est compromessa dal fallimento del tentativo di sviluppo oltre il fiume mediante il progetto attorno al Tempio della Gran Madre e quella ad Ovest bloccata dalle servitù militari della Cittadella.

L’area a sud del Viale del Re (l’attuale Corso Vittorio) sembrava inoltre favorita dall’apertura, nel 1840 del ponte sospeso Maria Teresa (a pedaggio), ed era inoltre caratterizzata dalla *“presenza cospicua di terreno di proprietà demaniale.”* (41)

Il territorio oltre il Viale del Re, nell’area del convento di San Salvario, già nel 1836 era stato oggetto di una prima proposta di lottizzazione.

Una seconda proposta fu avanzata nel 1842 e approvata da Carlo Alberto l’11 aprile 1843, ma successivamente accantonata perché avrebbe interferito con l’ipotesi di estendere anche a quell’area l’orientamento del reticolo stradale a scacchiera di origine romana.

Contemporaneamente la stessa area era oggetto di molti progetti elaborati a livello statale. Il Ministero della Guerra riteneva dovervi costruire un grande ospedale militare, mentre Carlo Alberto intendeva erigervi un Tempio monumentale. Nello stesso tempo si affacciava l’ipotesi di localizzarvi *“l'imbarcadero”* della prevista linea ferroviaria per Genova.

Des Ambrois, come già accennato, si trovò pertanto a dover conciliare queste esigenze governative con gli interessi dei privati e della stessa Municipalità, a loro volta sovente in contrasto.

Esisteva inoltre una posizione, espressa al Vicario dall’architetto Benedetto Brunati, membro del Consiglio degli Edili, in una memoria del 9 agosto 1842 che sottolineava il *“rammarico”* se una lottizzazione

40 idem p. 520

41 V.Comoli – V. Fasoli “1851 – 1852- Il piano d’ingrandimento della capitale” ed.ASCT p. 20



in quell'area "*deturpasse*" l'Allea Oscura, viale obliquo che congiungeva allora Porta Nuova con il Castello del Valentino, considerata "*una delle più belle, delle più fresche, e delle più antiche passeggiate tanto per carrozze, quanto per pedoni.*" (42)

Allea Oscura che impediva però un ampliamento edilizio in grado di garantire il prolungamento degli assi stradali del Borgo Nuovo "*soprattutto in corrispondenza di via dell'Arco* (attuale via Accademia Albertina) *e di via della Chiesa* (attuale via Calandra)." (43)

Rendeva ulteriormente complessa la situazione il continuo modificarsi di alcuni dei progetti statali. Per uno di questi, probabilmente progettato da Menabrea, Des Ambrois dovette scrivere il 24 luglio 1845 al Ministro della Guerra Villamarina per avere nuove "*nozioni sull'ubicazione dello Spedale militare.*" (44)

Nel Consiglio Comunale del 30 aprile 1846 fu esaminata la lettera del Vicario del 23 marzo nella quale si informava "*della corrispondenza da lui tenuta*" con la Regia Segreteria degli Interni relativamente "*alla fabbricazione che molti proprietari chiedono di essere autorizzati a costruire fuori di porta Nuova a giorno dell'attuale Borgo Nuovo tra San Salvario ed il Regio Castello del Valentino*"

Il Vicario "*eccitò al proposito le definitive deliberazioni della città onde poter prevedere sovra i nuovi ricorsi*" perché "*non risultagli che abbia la Civica Amministrazione risposto agli eccitamenti fatti nello scorso anno dalla prefata Regia Segreteria.*"

Il Consiglio ricordò che la Ragioneria aveva incaricato i Sindaci di rispondere alla Regia Segreteria degli Interni "*in quale occasione, senza esprimere alcuna opposizione formale alle fabbricazioni, si era limitata a far osservare*" che la Città "*non poteva sottostare alle spese di acquisto per le vie e le piazze.*" (45)

Nella successiva comunicazione inviata da Michele Cavour a Des Ambrois il 5 maggio 1846 si precisava che il progetto che doveva predisporre il Consiglio degli Edili avrebbe interessato l'area compresa "*dai viali del Re e di San Salvatore* (oggi Marconi), *dal fiume Po, e dalla linea di protendimento della via dei Conciatori* (oggi Lagrange), *onde non lasciare per ora occupare alcuno dei siti prossimi alla grande stazione della strada ferrata.*" (46)

Questo probabilmente per venire incontro ai desideri del Ministro che riteneva necessario per la nuova stazione, uno spazio ben maggiore di quello inizialmente previsto dall'ing. Maus.

Si sarebbe intanto garantito, almeno sul lato Est, l'attuale allineamento tra le vie Nizza e Lagrange, favorendo così, per simmetria con Piazza Carlo Felice, quello dal lato Ovest tra Via XX Settembre e la strada per Stupinigi, anche se il piano prevederà poi, anziché la localizzazione della stazione, addirittura il raddoppio sul lato Sud oltre il viale del Re, della piazza Carlo Felice.

Il piano fu definito dal Consiglio degli Edili il 22 maggio 1846, inviato al Ministro per l'approvazione di Carlo Alberto, che firmerà le R. Patenti il 7 agosto 1846.

La Congregazione il 30 settembre prese atto che "*con lettera del 16 di questo mese il sig. Vicario ha trasmesso le R. Patenti con cui viene approvato da S.M. il Piano Regolatore delle fabbricazioni dell'ingrandimento*

42 idem p. 17

43 idem p. 20

44 De Pieri cit. nota p. 154

45 ASCT "Ordinati" 1846 p.187

46 De Pieri cit. nota p. 154

della Città a porta Nuova nei terreni tra i viali del Re e di San Salvatore, comunicando una relativa copia di dispaccio” della Regia Segreteria di Stato degli Interni. (47)

Le R.Patenti per San Salvario precisavano che “i costruttori delle case attigue ai nuovi viali ed alle nuove vie dovranno acquistare e somministrare a loro spese ciascuno per una giusta metà i terreni degli stessi viali e vie” (art.2), mentre “i costruttori delle case attigue alla nuova piazza dovranno acquisire e somministrare a loro spese la parte della piazza che confronta le loro costruzioni sino alla distanza di dodici metri dal lembo delle loro case” (art.3), mentre “il rimanente della piazza sarà acquisito e provveduto dalla città” (art.4) come pure il “piantamento” degli alberi. Sono prescrizioni certo meno onerose di quelle concordate con i costruttori di Vanchiglia, ma che comunque rappresentarono un notevole passo avanti nel favorire l’amministrazione pubblica rispetto alle modalità precedentemente in atto.

Occorre, a questo proposito, rilevare che il Consiglio di Stato, in una relazione del 25 luglio 1846 riteneva, con una posizione che coincideva con quella dei privati, troppo onerose queste prescrizioni ed in particolare quella che imponeva “alla zona il limite di altezza di 16 m. e quattro piani” perché avrebbe “incagliato” l’attività di edificazione del quartiere.

Carlo Alberto, nell’udienza del 31 luglio e certo con il parere favorevole del Ministro, respinse questa richiesta accogliendo “il voto della città per la limitazione dell’altezza delle vie e del numero dei piani.” (48)

Firmate le due R.Patenti Des Ambrois intervenne ancora il 21 settembre con una lettera al Procuratore Generale di S.M. Cesare Cristiani di Ravarano in merito all’opportunità o meno di pubblicarle tramite un manifesto della Municipalità.

Pur ancora con alcuni limiti i due provvedimenti per Vanchiglia e San Salvario segnarono un importante punto di svolta nella politica urbanistica della Città e facilitarono, come vedremo, il successivo immediato avvio della elaborazione del Piano Regolatore “di ampliamento della Città” del 1848.

Il “Piano Regolatore di ampliamento della Città” del 1848

Il dibattito sui due Piani proseguì, in particolare per quello di San Salvario, anche dopo la firma delle R.Patenti perché alimentato non solo dai ricorsi dei privati, ma anche sia dal controverso progetto dell’ing. Maus per l’imbarcadero di Porta Nuova, pur approvato da Carlo Alberto con Lettere Patenti del 29 settembre 1846 e sia dalle continue modifiche alla localizzazione del Grande Ospedale militare.

Il Consiglio degli Edili richiedeva un arretramento della Stazione tale da garantire almeno la continuità del Viale del Re “sicché in tanta interruzione di comunicazioni restino almeno salve le maggiori”. (49)

Proseguivano inoltre le divergenze tra il Sovrano, interessato essenzialmente al “grande Tempio in onore del Re” ed all’ospedale militare, e Consiglio Comunale e Consiglio degli Edili che, con “proposte magari a volte divergenti” tendevano però ad “una progettazione complessivamente valida per il tessuto urbano”. (50)

47 ASCT “Ordinati” 1846 p. 569

48 De Pieri cit. nota n. 80 p. 158

49 De Pieri cit. p. 168

50 Comoli- Fasoli cit. p. 22



Questo mentre *“il problema dell’ingrandimento della Città si ampliava ad altre direzioni e questioni”* (51) anche perché si rendevano disponibili nuove aree per la riduzione di quelle sottoposte a servitù militari.

La stessa Congregazione municipale aveva affrontato il problema il 30 giugno 1846 a seguito di un intervento del Vicario nel quale si comunicava *“per copia un dispaccio del Regio Segretario di Stato per gli Affari dell’Interno in cui si accenna alle fabbricazioni erigende fuori porta Susa, in dipendenza della nuova circoscrizione del poligono delle Servitù militari attorno alla Cittadella”*, informando inoltre che si era *“creata una commissione per proporre un piano regolatore delle fabbriche sia in protendimento della vie di Dora Grossa, che del Borgo di San Donato.”* (52)

Intanto si moltiplicavano i ricorsi sul piano di Porta Nuova. Una prima commissione del Consiglio degli Edili, già il 20 novembre 1846, era stata incaricata di *“adeguare al progetto dell’ing. Mauss il Piano di Porta Nuova”*

Una seconda commissione aveva avuto *“il compito di esaminare un ricorso al piano presentato da Carlo Beccaria e da altri proprietari”* direttamente a Des Ambrois nel corso di un’udienza tenutasi al Ministero il 13 novembre.

Carlo Beccaria aveva inoltre presentato un secondo ricorso, sempre a Des Ambrois, proponendo di estendere verso Sud il piano di Porta Nuova per costruire un *“borghetto”* composto *da case e ville con giardino per comodo diporto dei cittadini”* denominandolo *“Albertino”*.

Des Ambrois sottopose direttamente il ricorso a Carlo Alberto con una relazione del 21 novembre 1846 nella quale espone i propri dubbi su un ulteriore ampliamento e propose di chiedere *“l’opinione dei Sindaci sulla probabilità che avrebbe l’inseguimento del progetto, e sulle cautele che potessero occorrere, onde impedire che sotto il pretesto d’una nuova ampliamento si cerchi solo col Piano regolare di dare al terreno un maggiore valore commerciale a spese di speculatori inesperti”* (53)

Inoltre, con lettera del 16 novembre, Des Ambrois aveva chiesto al Vicario Cavour, sempre per la stessa area, *“di predisporre un piano per le costruzioni dei terreni circostanti che integri quello di recente approvazione.”*

Il Ministro, al fine di portare a soluzione quest’intricata situazione, utilizzò l’autorizzazione avuta dal Re di poter chiedere ai Sindaci un parere sui ricorsi per proporre una radicale modifica a favore del Comune delle modalità di predisposizione dei Piani Regolatori.

Proposta contenuta nel dispaccio inviato all’Amministrazione Comunale il 25 novembre e presa in esame dalla Congregazione nella riunione del 30 successivo.

Si ritiene opportuno riportare integralmente il testo del Verbale contenuto negli Ordinati del Comune di Torino, perché da questo emerge chiaramente come l’avvio della procedura per la formazione del Piano Regolatore del 1848 venne innescata proprio da questa richiesta fatta dal Ministro all’Amministrazione Comunale.

“Si è comunicato dalla Regia Segreteria di Stato per gli affari dell’ Interno, con dispaccio del venti cinque di questo mese, il ricorso sporto al Regio Trono da alcuni proprietari di terreni posti oltre il Viale San Salvario a sinistra della strada di Nizza, per ottenere l’approvazione di un piano regolatore dei fabbricati nel nuovo borgo

51 idem p. 24

52 ACST ordinati 1846 p. 398

53 De Pieri cit. p. 162

proposto colà erigersi; si è chiamata l'attenzione della Città sul punto che se da un canto il rispetto dovuto ai diritti di proprietà deve sempre essere d'ostacolo a che si impedisca ad ogni proprietario la facoltà d'innalzare case nei propri beni, d'altro canto sembrava dubbia la convenienza dell'intervento dell'autorità Sovrana per dar piani regolatori di costruzioni, di cui non potesse prevedersi il prossimo intraprendimento, mentre, oltre al pericolo che il piano servisse ad allettare improvide speculazioni dei terreni, il Governo pregiudicava senza sufficiente bisogno la sua libertà d'azione. Quindi s'interpellava la città se credesse se non regolamentandosi sin d'ora con un piano le costruzioni si potesse temere che in difetto fossero egualmente intraprese in modo disordinato, e se, nell'interesse dell'abbellimento della Città, potesse perciò essere il caso di far luogo all'approvazione del piano. A tale comunicazione i Sindaci hanno risposto, in conformità di ciò che deliberava la Ragioneria, che non potendosi impedire ai proprietari di far costruzioni di case nelle loro proprietà, era avviso della Civica Amministrazione essere più conveniente lo stabilire che le medesime s'innalzassero in modo coordinato, e secondo un piano regolatore, così esigendo l'abbellimento della Città, acciò tutte le fabbricazioni fuori la porta nuova siano corrispondenti le une alle altre; che però la città rinnova a riguardo del nuovo borgo le proteste già fatte altra volta quando si trattava la costruzione di quelli verso il Valentino, ed in Vanchiglia, cioè che essa non intenderà mai essere tenuta ad acquistare i terreni delle vie e delle piazze; e finalmente che quanto al piano fosse comunicato al R. Consiglio degli Edili per le sue deliberazioni, con riserva, ciò seguito, di riferire ogni cosa al Consiglio Generale”.(54)

Il Consiglio Comunale Generale del 5 dicembre 1846 approvò poi, su identica relazione, la decisione della Congregazione. (55)

Des Ambrois, con questa richiesta alla Città, sciolse finalmente il dubbio “*su chi dovesse essere il soggetto promotore dei piani*” (56) a favore della Municipalità consentendo a questa di avviare la lunga fase di elaborazione del “Piano Regolatore dell'ampliamento della Città” approvato poi nel marzo del 1848.

Viene così pienamente confermata la già citata affermazione di Domenico Carpanini che individuava proprio nel 1846 l'inizio “*dell'iter di formazione*” non solo del Piano del 1848, ma anche di quello “*d'ingrandimento della Capitale*” del 1851-1852.

Questo proprio perché fu in quell'anno che vennero contemporaneamente sia firmate le R.Patenti di Vanchiglia e San Salvario che fissavano le condizioni a cui dovevano sottostare i costruttori per l'urbanizzazione delle aree in sviluppo e sia formulata la proposta alla Municipalità di elaborare un unico Piano Regolatore riguardante tutte le aree da edificare in futuro.

Il 30 novembre 1846 la Congregazione aveva anche preso in esame un altro dispaccio di Des Ambrois del “*14 dello stesso mese*” nel quale “*si è comunicato il piano di tutto il terreno che si tratta di occupare sulla Piazza C. Felice per lo stabilimento della grande stazione della strada ferrata, onde la città abbia una norma delle linee che si dovranno prescrivere per le fabbricazioni in siti che si rimarranno liberi dalla medesima.*” La Congregazione “*ringraziò il signor Reggente il Superiore Dicastero, annunziandogli che la Città non mancherà di uniformarsi al trasmesso piano, onde per quanto a lei spetta, le nuove fabbriche restino coordinate colla grande stazione.*” (57)

54 ACST Ordinati 1846 p. 668 – testo riportato parzialmente anche da Comoli-Fasoli cit. p. 22

55 idem p. 712

56 Comoli cit. p. 405

57 ACST Ordinati 1846 p. 667



Le diverse commissioni costituite nell'ambito del Consiglio degli Edili per esaminare i ricorsi al piano di Porta Nuova, riunite in una sola commissione presentarono il 22 gennaio 1847 un nuovo *"Piano generale degli ingrandimenti della Città"* (58) andando ben al di là dei compiti inizialmente affidati e in questo favoriti dalla proposta del Ministro alla Città del 25 novembre prima ricordata.

Oltre all'area di Porta Nuova il nuovo Piano tendeva infatti a *"raccogliere in un disegno unitario"* quanto già deciso nel 1846 *"a proposito di Porta Susa, Vanchiglia e della Piazza d'Armi di San Secondo"*.

Si prevedeva di ampliare notevolmente verso Sud l'area edificabile di San Salvario, occupando anche, verso Ovest, una parte della Piazza d'Armi di San Secondo. Questa era stata resa libera da servitù militare e ceduta al Comune in cambio della realizzazione di una nuova Piazza compresa tra i Corsi Oporto (oggi Matteotti), Re Umberto, Peschiera, Vinzaglio e con procedura di acquisto dei terreni per utilità pubblica grazie ad un provvedimento di C.Alberto del 26 gennaio 1847.

Condizione questa che *"potrà riescire di sommo vantaggio al Civico Erario per la vendita dei terreni divenuti disponibili e fabbricabili nella vecchia Piazza d'Armi rispetto al prezzo di acquisto dei terreni necessari alla formazione"* della nuova. (59)

Il Consiglio degli Edili riteneva inoltre necessario che le norme contenute nelle Patenti del 7 agosto 1846 (San Salvario) venissero *"estese a tutti i terreni compresi nel piano, parificando così le condizioni dei proprietari."* (60)

Interessante, a questo proposito, ricordare il giudizio del Sindaco Bellono da lui espresso su quel piano nella relazione al Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851 nell'ambito del dibattito sugli ampliamenti del biennio 1851-1852. Relazione in cui venne dettagliatamente ricostruito l'intero iter della politica urbanistica dal 1846 al 1848.

"Questo piano del 22 gennaio 1847, ch'io venii esponendo, fu il primo il quale abbracciava in un solo generale concetto di ingrandimento di Torino per tutti i suoi lati perimetrali di mezzodi, di ponente e del Nord. L'idea ond'esso informavasi non era il bisogno di provvedere a un'emergenza attuale determinata dai bisogni presenti, ma prevaleva una giusta fiducia sull'avvenire; era il risultamento di uno studio che la generazione presente intraprendeva e compieva a beneficio della generazione ventura" (61)

Ad ulteriore conferma di questo positivo giudizio il fatto che per la prima volta un piano, delimitando tutte le nuove aree edificabili, valutava anche la capacità insediativi futura stimata in 230.000 abitanti. (62) Come elemento di confronto si può ricordare che al censimento del 1848 Torino *"presentava una popolazione fissa, compresi i borghi ed il territorio, di 136,849 individui"*, mentre in quello del 1838 gli abitanti erano 117.072.

Come già ricordato nel capitolo sulla localizzazione di Porta Nuova il progetto, che prevedeva un lieve arretramento della Stazione, fu respinto da Carlo Alberto e la nuova rielaborazione, inviata al Ministro l'8 marzo 1847, non venne approvata perché questi richiese un parere al Congresso delle strade e delle acque.

Alle già accennate motivazioni di questa richiesta di parere legate alla convinzione del Ministro sulla

58 De Pieri cit. p. 163

59 ACST Ordinati 1847 p. p. 39 e 43

60 De Pieri cit. p. 166

61 Comoli – Fasoli cit p. 119

62 De Pieri cit. p. 167

necessità di ampliare lo spazio da dedicare alla stazione se ne possono aggiungere probabilmente altre di carattere idrogeologico. Des Ambrois, che in passato aveva già affrontato le conseguenze di acque non regolate come le alluvioni create dal Var a Nizza che lo portarono allora a predisporre un apposito Piano, come accennato nei suoi “Ricordi”, era probabilmente preoccupato per i notevoli interventi previsti dal Piano del Consiglio degli Edili sulla rete idrica superficiale.

Intanto il notevole intervento di rettifica del corso della Dora in Borgo Vanchiglia, con il quale si intendeva abolire la grande ansa che si protraveva alle spalle del futuro Cimitero Generale. Inoltre i grandi ampliamenti previsti sia in Vanchiglia e sia a Sud della Città, in San Salvario e San Secondo, interferivano con un’importante rete di “bealere” che percorrevano quelle aree.

Una planimetria del 1853 (63) che riporta il tracciato dei canali entro la cinta daziaria evidenzia con quale cura si dovette progettare il loro nuovo tracciato in coerenza con la viabilità prevista dal Piano di Ampliamento.

Questi elementi confermano ulteriormente la validità della scelta di Des Ambrois di conciliare le esigenze di carattere urbanistico con quelle della rete idrica, tra l’altro in quegli anni importante non solo per gli aspetti igienico sanitari, ma anche perché principale fornitrice di risorse energetiche alla Città.

Oltre alle perplessità sul piano del 22 gennaio prima ricordate che ne bloccarono l’approvazione, il sindaco Bellono nella sua relazione al consiglio Comunale del 10/1/1851 ne elenca altre intervenute successivamente.

“Abbandonata nel corso dell’anno 1847 dal Governo l’idea d’edificare lo spedale militare tra i viali del Re e di San Salvatore, questa sola circostanza, la quale aveva avuta moltissima influenza nel tracciamento de’ due piani a sinistra di Porta Nuova, determinava l’utilità di una nuova revisione. Rendevanla altronde opportuna e le sopravvenute osservazioni di proprietari interessati e di altri privati cittadini, i quali alla loro volta avevano comunicato alcune loro vedute ed esibiti piani parziali e le nuove deliberazioni del Governo, e circa l’edificio della via ferrata che consentiva a ritirare verso San Salvario, almeno oltre la linea del protendimento del viale del Re, sebbene contestasse di maggiormente muoverlo, e circa la direzione a darsi alle due vie de’ Conciatori e della Provvidenza parallela a quella di Porta Nuova, le quali, laddove nel piano del 1847 sboccavano e si sperdevano nel largo della piazza di Porta Nuova, volevasi allora più opportunamente protendere in continuazione del loro rispettivo asse in linea retta sino a raggiungere l’altezza di San Salvario.” (64)

La Municipalità si era intanto dichiarata contraria non solo al piano del Consiglio degli Edili, ma anche alle osservazioni del Congresso delle strade e delle acque richieste da Des Ambrois.

Posizione che i due Sindaci Colli e Nigra espressero al Ministro con una lettera del 2 aprile 1847.

Il dibattito sul Piano proseguì, in una prima fase limitato ai soli addetti ai lavori, ma acquisì immediatamente un carattere più generale quando, grazie alla legge sulla libertà di stampa del 30 ottobre, poté “anche assumere le forme di un dibattito semipubblico, attraverso la stampa di un pamphlet o la diffusione di una litografia” (65)

Per comprendere l’importanza della legge sulla libertà di stampa anche in questo campo è sufficiente

63 Ruote e Mulini – Libri Blu Comune di Torino vol. I p. 258

64 Comoli – Fasoli cit. p. 120

65 De Pieri cit p. 176



ricordare che ancora pochi mesi prima, il 28 maggio 1847, l'Abate Pollini di Sant'Antonio, Presidente della Regia Commissione di Revisione dei Libri e delle Stampe, aveva scritto una lettera a Des Ambrois esprimendo parere negativo sulla pubblicazione di un opuscolo, corredato con litografie, riguardante una proposta di variante al piano che poté essere pubblicato poi solo successivamente alle modifiche alla censura contenute nella nuova legge. (66)

Durante questo dibattito, nel giugno del 1847, il Vicario Michele Cavour presentò al Re le proprie dimissioni. Ad indurre Michele Cavour alle dimissioni può probabilmente aver contribuito l'essere venuto a conoscenza del contenuto del Progetto di Legge di Des Ambrois su Comuni e Province che prevedeva la soppressione dell'istituto del Vicariato. Il Consiglio Comunale, nella seduta del 28 giugno fu informato dal Sindaco Colli di Felizzano dell'invio, da parte di Des Ambrois, di un dispaccio del 25/6 del quale fu data immediata lettura.

“Nella circostanza in cui sono per scadere le funzioni del Signor Marchese Benso di Cavour, Vicario e Sovrintendente Generale di Politica e Polizia, avendo pure S.M. presi in benigna considerazione i gravi motivi di salute esposti dal prefato Marchese, i quali lo impediscono di esercitare ulteriormente quel grave ufficio, mi ha ordinato di renderne intese le Signorie loro Illustrissime, affinché la Città abbia a proporre l'opportuna rosa per una nuova elezione.

Mentre soddisfa al dovere alle Signorie loro Illustrissime questa comunicazione, ho l'onore di essere con ben distinta considerazione sottoscritto Des Ambrois.”

Il Sindaco a questo punto riferisce che, *“nel riscontro che ci siamo fatto dovere di dare al Signor Reggente”* abbiamo assicurato che, fatta la rosa e sciolta l'adunanza del Consiglio, *“ci saremmo fatto dovere, secondo l'antico uso di rassegnarla a S.M.”*

Il consiglio predispose la rosa *“di tre Decurioni di prima classe”* mediante elezione che prevedeva un *“quorum”* pari alla maggioranza assoluta dei presenti.

Occorsero ben sei votazioni per candidare il Conte Galli della Loggia, il Marchese Solaro di Villanova ed il Conte Nomis di Pollone.

“Si scrivono immediatamente i nomi dei tre candidati fra le foglie di un mazzetto di rose che, secondo l'antico uso, era stato dipinto sovra un foglio di carta il quale viene consegnato ai Signori Sindaci con preghiera di, tosto sciolta l'adunanza, portarli a Palazzo Reale per rassegnare la carta colla rosa a S.M.”

Il Sindaco, nella attesa della decisione reale, propose, *“in virtù degli antichi privilegi della Città”* ed *“a norma di quanto già praticato in casi simili negli anni 1799 – 1819 – 1821 – 1828 – 1834 e 1835, di confermare provvisoriamente il Marchese Cavour.”* (67)

Nel successivo Consiglio del 3 luglio il Sindaco comunicò l'avvenuta immediata consegna a S.M. che *“degnassi di accogliere benignamente la terna presentata”* e che, *“con dispaccio del primo di questo mese”* il Ministro *“ci ha partecipato avere S.M. prescelto il Signor Conte Galli della Loggia, uno dei tre candidati compresi nella rosa”* e firmato il 30 giugno *“le relative patentì di nomina.”* Avendo il nuovo eletto già presentato alla ragioneria le R.P. di nomina e giurato *“avanti il Signor Primo Segretario di Stato Dirigente la Grande Cancelleria”* venne subito chiamato in Aula.

66 idem nota p. 177

67 ACST Ordinati 1847 p. 435

Accompagnato *“al posto di Vicario, quale occupando, prende il possesso della sua dignità. Si chiudono le porte, ed il Signor Vicario seduto /ciascuno sedente al proprio seggio/ complimenta il Corpo Decurionale giusta l'uso dei suoi predecessori.”* (68)

Un mese dopo, nel settembre 1847, finalmente Carlo Alberto acconsentì ad un *“lievissimo arretramento della Stazione”* di Porta Nuova in grado di garantire almeno la continuità del Viale del Re.

Des Ambrois comunicò la decisione reale ai sindaci con dispaccio del 21 settembre nel quale rilevava che il nuovo progetto Maus (quello modificato dall'ing. Melano) è *“stato studiato per disposizione del Ministero in seguito alle rappresentanze fatte dalla Città nel mese di gennaio ultimo, non state però allora accolte”* (69) confermando così il suo diretto interessamento a favore della richiesta avanzata a suo tempo dalla Municipalità.

Il nuovo progetto, rielaborato rapidamente e approvato da Carlo Alberto con R.P. del 2 novembre, fu pertanto in grado di accogliere sia alcune delle proposte formulate dal Congresso delle Acque il 12 marzo e sia alcune delle richieste della città per un incremento delle superfici edificabili nell'area di Piazza Carlo Felice.

Pochi giorni prima, infatti, nella riunione della Congregazione del 30 ottobre, il Decurione segretario aveva letto un dispaccio *“del Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno”* nel quale si informava che *“S.M. si è degnata di approvare il piano di stabilimento della Stazione, siccome è stato comunicato ultimamente alla Città”* e che *“due isolati restano a disposizione delle Regie Finanze.”* La Congregazione *“aderisce rispettosamente”* (70)

“Il progetto di Melano per l'area circostante la stazione era dunque un progetto ampio che portava ad un punto di equilibrio le controversie sorte nei mesi precedenti intorno al posizionamento dello scalo ferroviario e alla lottizzazione dei circostanti terreni di proprietà Municipale.” (71)

Il progetto di Melano dopo l'approvazione di Carlo Alberto fu inviato al Consiglio degli Edili per adeguare di conseguenza il Piano del 22 gennaio. La nuova rielaborazione venne presentata il 22 dicembre per essere sottoposta al Consiglio Comunale.

Si trattava di un *“Piano generale”* che, secondo De Pieri, risultava *“pressoché irricognoscibile rispetto alla versione del 22 gennaio e piuttosto vicino, al contrario, alle soluzioni che varranno fissate nel Piano di ingrandimento fuori Porta Nuova nel marzo 1851”*

Modifiche, come sostenuto dallo stesso Consiglio degli Edili, introdotte anche per *“l'avutone Ministeriale eccitamento, per case private e per una piazza il suolo su cui doveva elevarsi l'Ospedale Militare, segnandovi pure i siti che sembrano doversi riservare per l'erezione di chiese all'uso indispensabile degli abitanti di quel vasto quartiere”* (72)

Affermazione quest'ultima, contenuta nella Relazione del Consiglio degli Edili sul nuovo Piano, che dimostra anche in questo caso i diretti interventi di Des Ambrois su specifiche modifiche di carattere urbanistico.

68 idem p. 481

69 idem p. 675

70 idem p. 697

71 De Pieri cit. p.179

72 idem p. 180



Le differenze tra il Piano del 22 gennaio e quello del 22 dicembre sono evidenziate in una interessante ricostruzione riportata, su disegno di Manuela Martorelli, ne *“Il controllo improbabile”* di F. De Pieri (fig. 30 e 31).

Mentre l'area di Porta Susa – S. Donato rimane invariata e quella di Vanchiglia leggermente modificata, le più evidenti modifiche riguardano l'area a Sud del Viale del Re.

Si nota una notevole riduzione delle superfici edificabili, il trasferimento della stazione ferroviaria in corrispondenza del Viale, un notevole spazio destinato ai servizi ferroviari, (quello attualmente compreso tra via Sacchi e via Nizza), ed infine lo spostamento del previsto grande Ospedale, mai realizzato, dall'area di San Salvario a quella della Cittadella.

Le modiche contenute nel nuovo Piano furono illustrate al Consiglio Comunale del 10 gennaio 1851 dal Sindaco Bellono che però considerava solo *“lievi modificazioni non già veramente in emendamento del già fatto lavoro, quanto in correlazione ai nuovi temi che gli venivano proposti.”*(73)

Intanto le due leggi di Des Ambrois annunciate il 30 ottobre sulla libertà di stampa e sull'elettività del Consiglio Comunale, come già accennato, porteranno a modificare profondamente anche le modalità di approvazione del Piano.

Il Consiglio Comunale del 31 dicembre 1847, *“volendo deliberare con opportuna cognizione di causa”* decide *“l'apposizione pubblica del Piano d'Ingrandimento della Capitale sovra cui si possano fare da ognuno le occorrenti trasformazioni.”* Pubblicazione della durata di 30 giorni *“trascorsi i quali riserva di dare la definitiva sua deliberazione in dipendenza dell'eccitamento della Regia Segreteria di Stato.”*(74)

I due Sindaci Colli e Nigra il 3 gennaio comunicarono la decisione a Des Ambrois, nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, il quale rispose il 10 gennaio informando dell'approvazione di Carlo Alberto. (75) Des Ambrois, infatti, il 7 dicembre aveva lasciato il precedente incarico per assumere quello di Ministro dei Lavori Pubblici.

Com'egli stesso racconta, dopo un dibattito sulla opportunità o meno di istituire un Ministero di Polizia, *“si decise quindi di suddividere le competenze del Ministero dell'Interno e, dopo varie proposte non soddisfacenti, il Re si soffermò su quella di Des Ambrois che, per questo motivo, rinunciò al suo portafoglio.”* Il Ministero fu diviso in tre parti: Interno, Pubblica Istruzione e Lavori pubblici – Agricoltura - Commercio.

“Il Re affidò il terzo portafoglio a Des Ambrois, con l'incarico di definirne lui stesso le funzioni e l'organizzazione.” (76)

La nuova Segreteria di Stato per i Lavori pubblici fu costituita con R.P. del 7/12/1847 nelle quali si prevedevano competenze anche per le strade ferrate ed in materia *“di Piani Regolatori delle Città ed altri abitati.”*

Il nuovo Ministro potrà pertanto seguire non solo il progetto per il Frejus presentandolo ancora in Parlamento il 16 giugno, ma anche lo stesso iter del *“Piano di ampliamento”* della Capitale sabauda.

Sul Piano continuavano intanto i ricorsi anche dopo la sua pubblicazione inoltrati però, anziché al Comune, direttamente al Sovrano. La Congregazione, nella riunione del 31 gennaio 1848, prese

73 Comoli – Fasoli cit. p. 120

74 ACST Ordinati 1847 p. 837

75 ACST Ordinati 1848 p. 6

76 “Ricordi” cit. p. 15

in esame un altro dispaccio di Des Ambrois con il quale, nell’annunciare il ricorso di Burdin ed altri per ottenere lo spostamento della Stazione oltre San Salvario, si informava che S.M. *“si è degnata determinare che nulla venga innovato alle già prese decisioni”* (77)

Si trattava certamente del ricorso del proprietario degli importanti *“Vivai Burdin”* nati *“a partire dal 1822, nei pressi della chiesa e del convento di San Solutore, nell’area che oggi corrisponde all’incrocio tra via Nizza e corso Marconi che allora era boscosa e appartata, tanto che qui si dettero convegno i partecipanti ai moti rivoluzionari del 1821”* (78)

Nella riunione del 20 marzo 1848 il Consiglio Comunale, *“in adempimento al voto del 31 dicembre 1847”* discusse la relazione della commissione nominata per l’esame delle osservazioni fatte al Piano del 22 dicembre.

Dopo la lettura fatta dal Marchese Scarampi intervenne, in pratica con l’unica osservazione fatta, l’avv. Sineo che sottolineò la necessità di prescrivere la regolarità delle fabbricazioni anche oltre la periferia delle aree inserite nel Piano *“all’oggetto di evitare l’inconveniente che nell’averne si elevino fabbricati che non siano analoghi alla regolarità delle case e delle contrade comprese nel Piano.”*

Dopo breve discussione le osservazioni di Sineo furono respinte ed *“il Consiglio approva il rapporto della Commissione nei termini in cui riferito, e lo manda a inserire per copia nel presente ordinato”* (79)

Gli *“Ordinati”* comunali del 1848 contengono infatti *“Copia di Relazione della commissione del Consiglio Generale del 31 Xbre 1847 per esaminare il piano regolatore dell’ingrandimento della Città formato dal R. Consiglio degli Edili in seduta delli 22 stesmo dicembre; e le osservazioni che intorno vi venissero fatte dai privati”* (80)

La lunga relazione è composta da una sorta di *“preambolo”* e di 10 capitoli su singoli argomenti.

La lettura del Preambolo è di particolare interesse perché riconferma concetti in sostanza identici a quelli che portarono Des Ambrois a fissare le norme contenute nelle R.Patenti su Vanchiglia e San Salvario nel 1846, come emerge da questa frase contenuta nel testo.

“La commissione vedeva che quando sopra una determinata estensione di terreno si stabilisce un centro di fabbricazione si arreca ai proprietari di essa non pochi né leggeri vantaggi, e che nel tempo medesimo si devono a vantaggio del pubblico impor loro degli obblighi, e dei pesi che sono vere restrizioni al diritto di proprietà; la difficoltà consiste nel discernere il vero punto in cui gli uni controbilanciano gli altri in guisa che a chi domandasse un compenso agli aggravii imposti si possano opporre con ragione i vantaggi che nel tempo stesso, dalle stesse cause gli derivano; a questo definire fu rivolto lo studio della commissione, e base delle sue operazioni fu che i pesi nascenti dall’obbligo di seguire un determinato sistema di fabbricazioni debbano dirsi compensati dai vantaggi che ne derivano nella giusta misura di questi.”

Seguono i capitoli nei quali si articola la Relazione.

- Limitazione del perimetro fabbricabile.
- Proibizione di fabbricare vicino al Campo Santo.
- Obbligo di somministrare il suolo delle strade, delle piazze e delle Chiese parrocchiali.

77 ACST Ordinati 1848 p. 7

78 “Tesori del Piemonte – Natura e scienza” ed. La Stampa 2004 p. 84

79 ACST Ordinati 1848 p. 102

80 idem p. 113 – 145



- Obbligo di formare i portici in certe località.
- Perimetro della Regione Vanchiglia.
- “*Rettilineamento*” della Dora.
- Ponte sul Po.
- Soppressione di una chiesa a Porta Nuova.
- Esame dei “*19 Memoriali*” riguardanti le osservazioni al Piano.

Il sindaco Bellono, nella già citata Relazione del 10 gennaio 1851, sintetizza le ragioni per le quali il Piano non riuscì ad ottenere l’approvazione di Carlo Alberto.

Il Piano adottato dal Consiglio Comunale il 20 marzo fu “*rassegnato al Re colla intera pratica. Comunicatosi quindi dal Ministero al Consiglio di Stato, veniva ivi pure adottato e già era compilato il progetto di apposito decreto d’approvazione, quando ogni cosa rimase in sospeso.*” (81)

Per comprendere meglio le ragioni di questa mancata approvazione occorre ricordare il precipitare degli eventi nella prima parte del 1848 che coinvolse direttamente Des Ambrois.

Dopo aver preparato il Proclama dell’otto febbraio e con Borelli e Alfieri lo Statuto, fu confermato Ministro ai Lavori Pubblici nel nuovo Governo di Cesare Balbo formatosi il 16 marzo.

Il 23 marzo Carlo Alberto decise l’intervento contro l’Austria. Il 30 marzo il Consiglio Comunale adottò il Piano, ma subito dopo Des Ambrois venne inviato a Chambéry per affrontare l’invasione dei “*voraces*” del 4 aprile.

Des Ambrois raggiunse poi Carlo Alberto sul fronte di guerra il 19 giugno e, come Segretario di Stato, “*controfirmò la legge di annessione della Lombardia agli Stati Reali e quella di annessione del Veneto; ricevette la delegazione di Venezia venuta a rendere omaggio al Re, poi quella della Sicilia venuta ad offrire la Corona di quest’Isola al Duca di Genova, secondogenito di Carlo Alberto.*” (82)

Il 24 luglio, dopo la sconfitta di Custoza, Des Ambrois seguì Carlo Alberto nella ritirata su Goito.

Il 27 luglio, con le dimissioni del governo Balbo, a Des Ambrois “*non restava dunque che congedarsi dal Re.*” (83)

Il “*Piano d’ingrandimento della Capitale*” 1851-1852 ed i suoi collegamenti con i provvedimenti urbanistici precedenti.

Il Piano del 1848, dopo alcune modifiche conseguenti al dibattito durato sino al 1850, venne anch’esso approvato per parti, come avveniva prima del 1848.

Tra le ragioni del ritardo dell’approvazione anche l’esigenza, emersa a causa dell’andamento del conflitto con l’Austria, di fortificare la Capitale.

Il Ministro della Guerra Dabormida “*prevedeva la costruzione di una catena esterna di forti disposti ad anello attorno alla città e contestualmente di una cinta interna continua e solidale, con terrapieni e fossati Il perimetro tendenzialmente quadrato avrebbe dovuto lasciare un corridoio di circa un chilometro e mezzo*

81 Comoli – Fasoli cit. p. 121

82 “Ricordi” cit. p. 25

83 idem p. 27

prima dell'abitato.” (84)

Si sarebbe trattato di una soluzione simile alla cinta fortificata realizzata negli anni 1841-'45 a Parigi, lunga 36 chilometri e corrispondente all'attuale “*boulevard périphérique*”.

Ovviamente questo progetto, se attuato, avrebbe notevolmente condizionato le possibilità d'ampliamento della Città, ma venne ben presto abbandonato.

Furono approvati con il R. Decreto del 15 marzo 1851 il “*Piano d'ingrandimento parziale verso Porta Nuova e varianti al Piano per la Regione S. Salvatore*”, con R.D. 11 agosto 1851 l’*“Ingrandimento parziale fuori Porta Susa e nella Regione Valdocco*”, con R.D. 27 novembre 1852 l’*“ingrandimento parziale della Città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze.”*

L'emanazione di quest'ultimo decreto fu annunciata il giorno prima nel Consiglio del 26 novembre, dal Sindaco Bellono ricordando che “*il Piano definitivo d'ingrandimento del quartiere di Vanchiglia*” è stato “*compilato sulle basi e in estensione di quello del 1846. Esso comprende l'apertura delle vie delle Quattro Pietre, della Posta, del Cannone d'Oro.*”

Tutti e tre i decreti fanno esplicito riferimento alle R. Patenti del 1846, firmate da Des Ambrois, confermandone così le norme.

Norme che dovettero essere difese dal Sindaco Bellono contro la volontà del Ministro dei Lavori Pubblici Paleocapa che intendeva modificarle a favore dei costruttori.

Il nuovo Consiglio Comunale, eletto nel 1848, aveva approvato il 29 novembre 1850 le relazioni Promis e Cassinis della “*Commissione per l'ingrandimento*” appositamente creata.

Il ministro Paleocapa il 27 dicembre, con una lunga lettera al Sindaco, respinse questa decisione sostenendo, in particolare, che occorreva “*nell'interesse stesso del municipio rendere quanto si possano meno gravosi i vincoli e gli oneri che vogliono imporre alla proprietà onde il piano divisato consegua più facilmente quel favore della pubblica opinione, senza del quale mal gioverebbe sperare che la legge fosse adottata*” (85)

Con questa lettera il Ministro non solo intendeva indurre il Comune a modificare i vincoli inseriti a suo tempo da Des Ambrois nelle R. Patenti del 1846 ma, minacciando un voto negativo del Parlamento sulla legge d'approvazione del Piano, era intenzionato a ripristinare il potere del Governo rispetto a quello del Consiglio Comunale, analogamente a quanto accadeva prima dello Statuto.

Anche in questo caso tentando di ribaltare la precedente decisione di Des Ambrois il quale, come sosteneva Bellono, aveva già predisposto nella primavera del 1848 un semplice Decreto di approvazione.

Il Sindaco rispose alla lettera del Ministro con gli stessi argomenti contenuti nella più volte citata relazione del 1° gennaio 1851, difendendo con vigore i “*vincoli*” del 1846 che erano integralmente riconfermati nel nuovo piano.

Bellono iniziò ricordando i negativi effetti della speculazione edilizia avvenuta dopo il 1840, quando “*l'ardore febbrile, ond'erano compresi molti speculatori illusi dai primi guadagni, trasse non pochi a spingere inconsideratamente le nuove costruzioni oltre ai limiti del bisogno.*” (86)

Seguì nel 1846 il piano d'ingrandimento di Vanchiglia che fissò “*le condizioni sotto le quali veniva a*

84 Comoli – Fasoli cit p. 37 – 41

85 idem p. 108

86 idem p. 114



permettersi la fabbricazione. Queste condizioni si riferivano ed alla tutela della pubblica salubrità ed ai rapporti d'interesse tra i costruttori del nuovo borgo ed il civico erario."

"Nessuno poteva o potrà mai muovere lagnanza di questi oneri imposti ai costruttori, poiché furono essere previamente consentiti e riproducono il complesso delle condizioni senza le quali sarebbesi, nel pubblico interesse, aderito ad ammettere l'ingrandimento della Città da quella parte e l'aggregazione di essa all'antico abitato." (87)

Venivano così con forza difese le scelte del precedente Ministro, mentre l'esplicito attacco di Paleocapa dimostrava come nel Governo fossero ancora presenti le posizioni che Des Ambrois aveva a suo tempo dovuto contrastare. L'immediata azione del Sindaco Bellono per giungere rapidamente ad un accordo con i proprietari dei terreni dimostrò come la preoccupazione del Ministro Paleocapa per gli "eccessivi oneri" previsti dalle norme del 1846 fosse del tutto infondata.

All'inizio del 1851, infatti, il Comune stipulò un accordo con i proprietari dei terreni dell'area di Porta Nuova *"molto più interessati a ottenere subito lo sblocco che a un protrarsi dello scontro che pure potrebbe favorire un alleggerimento delle norme."* (88)

Il Parlamento, anche sulla base della positiva esperienza della Municipalità di Torino e contrariamente a quanto desiderava Paleocapa, con legge 1221 del 7 luglio 1851 sancirà finalmente (art. 1) che *"l'approvazione dei piani d'ampliamento e di allineamento delle Città e dei comuni adottati dai loro Consigli e la contemporanea dichiarazione d'utilità pubblica delle opere nei piani stessi indicate, emaneranno per Decreto Reale da Pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale."*

Gli importanti ampliamenti della Capitale Sabauda definiti negli anni 1851 e 1852 e le modalità per la loro applicazione confermeranno così pienamente sia le condizioni poste ai costruttori con le R.P. del 1846 e sia le competenze municipali nel promuovere il Piano come Des Ambrois propose nella lettera ai Sindaci del 25 novembre 1846.

Restava però il problema dell'approvazione per singoli Piani d'Ingrandimento. In Consiglio Comunale riemerse presto la consapevolezza che l'impostazione data con la predisposizione del Piano Regolatore Generale del 1848 fosse più razionale rispetto a quella di procedere per singole aree, riapplicata nel 1851-52. Nella seduta del Consiglio Comunale del 6 maggio 1854 l'arch. Antonelli propose di *"abolire l'uso di provvedere ad ingrandimenti con piani parziali, ma si nomini una commissione la quale abbia per incarico di formare un Piano Generale d'Ingrandimento."*

Nella successiva seduta del 9 maggio il consigliere Valerio propose anche la formulazione di un Piano del sottosuolo *"non permettendo che alcuna opera sotto il suolo pubblico venga costruita senza che risulti esattamente la sua giacitura planimetrica e altimetrica per un piano regolare e quotato consegnato dal costruttore alla Città."*

La proposta di Antonelli venne approvata dal consiglio l'otto maggio e quella di Valerio il tredici successivo. Quest'ultima con l'impegno di unirla ad una precedente del 1852 nella quale si era deciso di *"provvedere per la formazione di una pianta idrografica del sottosuolo della Città"* per ottenere così *"che una pianta compiuta del sottosuolo fosse allestita."*

Veniva perciò, anche con queste decisioni, riconfermata l'impostazione di Des Ambrois, che prevedeva, come fatto per San Salvario, di ottenere il parere del Congresso delle Strade e delle Acque prima di approvare

87 idem p 115

88 De Pieri cit p. 198

un piano d’ampliamento urbanistico.

Può, a questo punto, essere fatta una considerazione di carattere più generale. Con le ultime proposte di Antonelli e di Valerio sembrava completarsi un processo d’elaborazione urbanistica per Torino avviato nel 1846 da Des Ambrois, anticipando in buona parte di un decennio il più famoso Piano Regolatore di Barcellona approvato nel 1860 nel quale Ildefonso Cerdà attuava i principi espressi nei suoi scritti sulla Teoria dell’Urbanizzazione.

Simile, tra le due Città, la situazione di partenza con la presenza di un notevole sovraffollamento che, per Barcellona, era considerato tra i più alti d’Europa e dovuto anche in questo caso alla presenza della cinta muraria e di una grande Cittadella.

Simile la scelta di un ampliamento a scacchiera tramite singoli isolati (la Manzana spagnola) che si differenziano, a Barcellona, per avere gli angoli smussati (chanflanes) al fine di facilitare la viabilità e creare spazi di relazione pubblica. Similitudine questa confermata anche dalla semplice vista dall’alto della parte delle due città costruita tra la seconda metà del secolo XIX e l’inizio del XX.

Simile la definizione del rapporto tra edifici e viabilità, quest’ultima considerata già nel 1846 da Des Ambrois un “*accessorio delle case*” per motivare l’obbligo per i costruttori a cedere le aree per le strade, analoga a quella di Cerdà che riteneva la costruzione degli edifici e la viabilità come due elementi tra loro collegati tanto da non poter esistere l’una senza l’altra. Scriveva, infatti, che la funzione della strada “*non è soltanto quella di facilitare la circolazione pubblica ... ma anche e soprattutto di permettere l’accesso alle case e di procurare l’aria e la luce agli abitanti che vi vivono.*” (89)

Simile pertanto la volontà di attuare strade di dimensioni sufficienti a garantire illuminazione diurna e condizioni igieniche soddisfacenti che Des Ambrois ottiene obbligando i costruttori a cedere 12 metri di terreno dal fronte edificio e Cerdà fissando in 20 metri la larghezza delle strade.

Per Cerdà occorre prendere “*in considerazione l’esigenza di una conveniente esposizione al sole delle abitazioni*” per non sacrificare “*l’igiene pubblica*” e garantire “*la vista del cielo*” (90)

Simile infine, con la proposta di Valerio, l’ipotesi di attuare per Torino una “*pianta compiuta*” comprendente anche tutti i servizi del sottosuolo e per Barcellona un piano che comprenda le infrastrutturazioni del “*soprasuolo e sottosuolo*”, come teorizzato da Cerdà. (91)

89 I. Cerdà “Teoria generale dell’Urbanizzazione” Jaca Book 1995 p. 118

90 idem p. 113 e 119

91 idem p. 116



10 Le riforme nella Pubblica Istruzione

Nei suoi “Ricordi” Des Ambrois riassume brevemente gli importanti provvedimenti da lui effettuati nel campo della Pubblica Istruzione.

“Uno dei primi atti della sua amministrazione fu di approfittare delle dimissioni del Vescovo Pasio, allora Presidente della Riforma vale a dire sovrintendente alla Pubblica Istruzione, per cercare di dare nuova vita a questo settore del servizio pubblico. Ed è ciò che fece ottenendo il benessere del Re nella scelta del Marchese Cesare Alfieri.

Mediante una perfetta identità di vedute tra il ministro ed il nuovo presidente, si poté creare la cattedra di Economia Politica; si susseguirono poi miglioramenti nell’insegnamento del diritto, nelle scuole magistrali, la regolarizzazione delle scuole femminili ed altre utili innovazioni. Nello stesso tempo, il ministro favorì l’apertura degli asili per l’infanzia e la diffusione dell’insegnamento primario. Incoraggiò inoltre l’apertura di scuole serali per operai.

Organizzò, con le Camere di Commercio di Torino e Genova, l’istruzione di meccanica e chimica applicate alle arti. Il pregio dei professori e soprattutto quello del professor Giulio, che fu più tardi Senatore del Regno, diedero una grande risonanza e una reale popolarità all’apertura di queste scuole, primo tentativo di insegnamento professionale.

D’altra parte il ministro giunse, non senza difficoltà, all’emanazione di un editto reale che stabiliva nello Stato l’uniformità dei pesi e delle misure basata sul sistema metrico.” (1)

Interventi ricordati in misura ancor più ampia anche nella commemorazione in Senato del gennaio 1875.(2)

La volontà del nuovo Ministro di introdurre subito organiche riforme emerge anche dal fatto che immediatamente dopo la nomina di Cesare Alfieri “venne eletta una commissione incaricata di proporre tutto quanto concerne a cotesta istruzione, perché abbia ottimi libri, abili maestri, formati con metodo” oltre “all’istituzione d’alcune cattedre alla sola nostra Università ancora mancanti, acciò le scienze fisiche e chimiche meglio siano apprese, e la filosofia come la storia del diritto, la storia universale, l’economia politica ed il diritto pubblico.” (3) Membri della commissione: Boncompagni, Giulio, Vallauri, Barucchi, Zappata e Amedeo Peyron come presidente.

Per tutto il secolo XIX ed ancora all’inizio del XX, a diversità di oggi, era rimasto chiaro che la modifica alla politica del Governo Sabauda in campo dell’Istruzione era iniziata nel 1844 con l’apertura del corso della “Scuola di Metodo” tenuto da Ferrante Aporti e con la chiamata, da parte del nuovo Ministro, di Cesare Alfieri a coprire la carica di Magistrato della Riforma e proseguita nel successivo triennio 1845-47, a cui si era aggiunta, nel 31/10/44 la nomina di C. I. Giulio a rettore dell’Università. Con la nomina di Des Ambrois a Ministro cambiava completamente il vertice della Pubblica Istruzione e questo spiega il profondo rinnovamento attuato dalla fine del 1844 al 1847.

1 “Ricordi” p. 4

2 “Commemorazione” p. 25

3 Lettera del 25/1/1845 firmata N. N. e pubblicata da “Annali Universali di Statistica” Milano Feb. 1845 Vol . 3 - Fasc: 8 p. 177. Certo un NN in grado di prevedere tutte le riforme che verranno poi attuate.

Inevitabile lo scontro politico ed allora si scrisse che *“la nomina di Cesare Alfieri venne da molti considerata un trionfo dei liberali.”*

Giorgio Briano, in uno scritto del 1862, ricorda il significato originario dato alla definizione dell'incarico assunto dall'Alfieri.

“Nulla era meno singolare del titolo di questo pubblico Magistrato. La parola Riforma certo vera stata aggiunta per significare che non si doveva andar oltre, e che ogni progresso fosse bandito là dove ragionevolmente dovesse cominciare.”

Difficile però *“vincere quell'ostinata lega d'idee e d'interessi che stavasi trincerata dietro un nome, e talora pigliava forme e colore di necessità di Stato, circuyendo non pure la Reggia, ma le case de' minori potenti coi sospetti ad arte seminati colle accuse frequenti, ed al postutto anche coi terrori.”* (4)

Ancora alla fine dell'ottocento in Inghilterra Bolton King, nella sua *“Storia dell'Unità d'Italia”*, pubblicata nel 1899, collocava correttamente al 1846 la fase di avvio della riforma del sistema scolastico Piemontese.

“Nel 1822 Carlo Felice ordinò che fossero istituite scuole elementari in tutti i Comuni, ma i fondi non furono stanziati prima del 1846 ed i Comuni più poveri non furono in condizione di applicare la legge. Nel 1845 appena la metà dei comuni disponeva di scuole e la maggioranza degli artigiani e contadini era analfabeta.

Solo nel 1846 l'istruzione elementare venne estesa alle bambine, e tutto l'aggravio che esso comportava fu addossato ai Consigli Provinciali.

Furono istituite scuole secondarie ed il Governo concesse per questo numerosi contributi.” (5)

Vent'anni dopo Piero Gobetti a Torino, in un suo scritto pubblicato nel 1922 significativamente intitolato *“La scuola in Piemonte prima del 1844”*, non solo confermava l'importanza della venuta dell'Aperti a Torino, ma, come si vedrà più avanti, fu forse tra i pochi ad individuarne i limiti evidenziando poi che il superamento di questi avvenne proprio con le R. P. del 1° agosto 1845 che, come è noto, furono predisposte da Des Ambrois.

Negli ultimi decenni però le ricostruzioni di quegli avvenimenti effettuate da molti storici, pur ricordando l'episodio dell'Aperti, tendono a collocare le principali riforme effettuate in Piemonte nel campo dell'Istruzione Pubblica esclusivamente all'inizio del *“decennio di preparazione”* successivo alla promulgazione dello Statuto con la riforma del Ministro Boncompagni accennando, al più, al ruolo svolto dal Magistrato della Riforma Cesare Alfieri.

Anche in questo caso si ignora completamente quanto fatto da Des Ambrois e, come già ricordato, sottolineato invece nella commemorazione della sua morte in Senato.

Si cercherà pertanto di riassumere brevemente l'effetto dei provvedimenti assunti in quegli anni dal Ministro valsusino in questo settore utilizzando essenzialmente giudizi di suoi contemporanei od espressi solo qualche decennio dopo perché probabilmente esprimono meglio la consapevolezza del valore delle riforme allora introdotte.

4 G. Briano “Cesare Alfieri di Sostegno” UTET Torino 1862 p. 30-31

5 Bolton King “Storia dell'unità d'Italia” Editori Riuniti vol. 1 p. 71



“Scuole di Metodo” per la formazione dei Maestri elementari.

Tra le più importanti iniziative di Des Ambrois nel campo dell’istruzione vi fu certamente l’apertura delle “*scuole di Metodo*” articolate su due livelli dei quali quello provinciale era destinato alla formazione dei Maestri elementari e nel quale “*era insegnata al futuro maestro la metodica, cioè la pedagogia, e gli venivano fatti svolgere il tirocinio e le esercitazioni scritte.*” (6)

La decisione di aprire queste scuole era già stata assunta da Carlo Alberto prima della nomina di Des Ambrois a Ministro, ma si trovarono difficoltà nella sua attuazione anche per le forti opposizioni da parte della Chiesa ed all’interno dello stesso Governo.

Solaro della Margherita, all’epoca Ministro degli Esteri, così scrisse nel suo “*Memorandum storico politico*” del 1851, libro sul quale lo stesso Des Ambrois espresse un giudizio nei suoi “*Ricordi*”.(7)

Scrivendo della Margherita: “*Monsignor Pasio, Vescovo di Alessandria, era il capo dell’Università; malgrado i suoi talenti stava sotto l’influenza di Professori e di persone estranee all’istruzione, assai più di lui accorte, che lo abbindolarono persuadendolo ad introdurre in Piemonte le Scuole di Metodo Queste scuole hanno una tendenza che non è a favore della Religione, dell’Autorità, dell’ordine; perciò le favorisce che tutto vuol mettere a scompiglio.*”

“*Monsignor Pasio inavvedutamente, servì i cupi disegni della setta la quale s’ingegnava di porre i germi di un perfido insegnamento nel nostro Paese.*” (8)

“*L’introduzione della scuola di Metodo colla venuta dell’Aporti fu feconda sorgente di tristi conseguenze.*” (9)

Solaro della Margherita prosegue citando un episodio che riguarda Des Ambrois seguito da un indiretto giudizio sul nuovo Ministro.

“*Trattandosi di dare un successore al Conte Gallina fin dal mese di luglio (1844) mi aveva il Re ordinato con suo biglietto di procurarmi informazioni del Cav. Des Ambrois, Intendente Generale a Nizza. Io me ne occupai tosto, furono buone e le comunicai senza sapere allora a qual fine. Or dunque ritirandosi il Conte Gallina il Re” nominò Di Revel alle Finanze e Des Ambrois agli Interni.*”

“*Il Cav. Des Ambrois erami fino a quel dì ignoto, né m’attendeva ad averlo secondo il mio sistema; già m’era rassegnato ad essere sempre più solo.*” (10)

L’autore prosegue ricordando che “*i liberali, appena soddisfatti pel trionfo testè ottenuto coll’introduzione delle scuole di Metodo, nuove e pronte concessioni anelavano. Monsignor Pasio venne sostituito nella carica di Presidente Capo delle Regie Università, con Cesare Alfieri di Sostegno, avesse nome di essere devoto alle idee liberali.*” (11)

Le difficoltà nei rapporti tra Des Ambrois ed il Ministro degli Esteri furono confermate da Achille Mauri nella più volte citata Commemorazione per la morte del Presidente del Senato.

6 E. Ferda “Cenni storici sulla formazione e condizione dei maestri prima dell’Unità” in “La mediazione Pedagogica” p. 3

7 “Ricordi” p. 132

8 Solaro della Margherita “Memorandum storico politico” ed. 1851 p. 304

9 idem p. 311

10 idem p. 312

11 idem p. 319

“Largo di schietta deferenza a quei colleghi, con cui, come il Conte Gallina, concordava nelle vedute e nei desideri, tenevasi in una cauta riservatezza con quelli che, come il Conte Solaro della Margherita, interamente da lui discordavano.” (12)

Per quanto riguarda la Chiesa la posizione del Vescovo di Torino Fransoni sull'istruzione primaria era già stata espressa in una lettera pastorale del 1841.

“Ah! Che l'odierno impegno di voler in tutti eccitare la smania di leggere, lungi dall'esser profittevole per la parte della religione, diviene spesso agli individui delle classi inferiori gravemente dannosa anche per riguardo all'ordine pubblico, perciocché mancando del regolare presidio dei primi studii, imparano stortamente a filosofare sui giornali ed asuefandosi a ragionare in politica” arrivano persino a *“censurare le operazioni”* dei Governi *“spezzandone l'autorità.”* (13)

Comprensibili pertanto i ritardi nell'applicare le decisioni di Carlo Alberto ed in una lettera del 28 febbraio 1844 lo stesso *“Mons. Pasio, Magistrato della Riforma, giustificava la mancata apertura di scuole di Metodo presso l'Università con mancanza di fondi”*, anche se poi riuscì a chiamare pochi mesi dopo l'Aporti *“per tenere un primo corso.”* (14)

Con la nomina, qualche mese dopo, di Des Ambrois a Ministro e la scelta di Alfieri in sostituzione di Monsignor Pasio si giunse rapidamente anche a superare i limiti della pur importante esperienza dell'Aporti e questo, come ricordato anche da Gobetti, attraverso le R. P. 515 del 1° agosto 1845 *“con le quali S.M. regola lo stabilimento di una scuola superiore e delle scuole provinciali di Metodo”*.

Si ritiene opportuno riportare integralmente il poco conosciuto brano di Piero Gobetti nel quale si evidenzia l'importanza delle R.P. 515 firmate da Des Ambrois.

L'autore, dopo aver accennato ai provvedimenti assunti nei due decenni precedenti, afferma che il *“primo frutto dell'intenso lavoro si ebbe nel 1844 con la prima scuola di Metodo, approvata dal Re il 4 giugno, annunciata il 22 luglio, aperta all'Università di Torino il 26 agosto.”*

L'errore del primo esperimento dell'Aporti consisteva nel doppio scopo attribuito alla scuola di Metodo che avrebbe dovuto servire simultaneamente a quelli che intendevano di sostenere l'esame di professore e a quelli che si volevano preparare all'insegnamento elementare o prendere l'esame di istruttori.

Vi si riparò l'anno seguente fondando, accanto ad una scuola Superiore di Metodo in Torino (che poi divenne la Cattedra di Pedagogia dell'Università), scuole provinciali di Metodo con lo scopo di formare maestri per l'istruzione primaria inferiore (L.P. del 1° agosto 1845). La scuola superiore durava un anno, le scuole provinciali tre mesi.

Nel 1846 si avevano 4 scuole autunnali di metodo, nel '50 ventidue. Nel '48 si avevano ormai 3.829 scuole elementari inferiori, nel '50, 4248.

Nel '48 più di 2.000 maestri erano ecclesiastici e appena 1.550 laici. Nel '50 i maestri laici erano eguali in numero a quelli ecclesiastici.

Si può calcolare che in sei anni dal '46 al '51, 3.240 maestri siano stati approvati dalle scuole governative.

12 “Commemorazione” p. 23

13 riportato da Maria C. Morandino “Scuola e Nazione” Mi 2003 p. 23

14 idem p. 36



Una vera e propria classe dirigente creata dal nulla e messa a contatto col popolo.” (15)

Gobetti aveva colto appieno il valore della riforma di Des Ambrois con l'introduzione dei due livelli d'insegnamento per le scuole di Metodo.

Gli obbiettivi erano già individuati nel *“preambolo”* del provvedimento e nel suo art. 1.

“L'importanza ognora più sentita dell'istruzione elementare ci aveva già indotti a stabilire in questa Università una scuola di Metodo nella quale si svolgessero le materie speciali che costituiscono tale istruzione, e s'insegnassero le norme opportune per poterla compartire con frutto. Ora, volendo Noi determinare viemmeglio tale superiore insegnamento e diffondere i vantaggi nelle provincie in modo che lo studio della pratica del metodo educativo proceda in una direzione uniforme tanto più feconda di benefici risultamenti quanto più fondata su sodi principii confermati dall'esperienza, abbiamo giudicato di stabilire le condizioni di codesti varii insegnamenti nonché le discipline ad essi relative.

L'art. 1 del provvedimento prevedeva *“due specie”* di scuole:

a - una *“scuola superiore di Metodo eretta nell'Università di Torino con Ns. Biglietto 4 giugno 1844”*

b - *“le scuole provinciali di Metodo destinate a formare Maestri delle scuole elementari”*

Il provvedimento conteneva inoltre i Regolamenti per il funzionamento delle scuole, il modulo per la *“patente”* di professore di Metodo ed altra modulistica tutti firmati da Des Ambrois.

Dopo queste R.Patenti del 1845 il Ministro ed il Magistrato della Riforma emisero numerosi provvedimenti per la loro rapida attuazione.

Con il Manifesto n° 567 del 14 luglio 1846 il Magistrato della Riforma *“notifica lo stabilimento di una scuola di Metodo nelle città di Cuneo, Novara, Saluzzo e Vercelli per l'istruzione dei Maestri delle scuole elementari di quelle provincie.”*

Con R. Br. n° 602 del 20 marzo 1847 si determinano *“le spese da sopportarsi sul bilancio delle Provincie per le scuole provinciali di Metodo, e di altre analoghe disposizioni.”*

Con il Manifesto n° 614 del 19 giugno 1847 il Magistrato della Riforma *“notifica lo stabilimento di una scuola provinciale di Metodo nelle città di Alba, Casale, Cuneo, Ivrea, Mondovì, Mortara, Nizza, Pallanza, Pinerolo e Torino.”*

Des Ambrois con circolare n° 46 del 14 luglio 1847 intese *“interessare lo zelo”* di Intendenti e Sindaci *“perché si facciano ad animare col maggior impegno possibile i Maestri elementari delle rispettive località di recarsi a frequentare le scuole di Metodo.”*

Ancora il Ministro, con R. L. P. n° 616 del 15 maggio 1847 *“estende al Ducato di Genova”* le scuole provinciali di Metodo ricordando *“la convenienza di formare idonei Maestri, i quali nelle scuole elementari sappiano compartire l'istruzione primaria, così che riesca educativa dell'intelletto e del cuore.”*

Gli effetti di questi provvedimenti, sottolineati da Gobetti, furono immediatamente percepiti già allora da molti scrittori.

Vent'anni dopo Pietro Baricco ricostruiva così gli importanti effetti di quel primo provvedimento del 1845.

“La scuola dell'abate Aporti, che in quell'anno ebbe solo da venticinque a trenta lezioni, non fu che l'aurora dei giorni migliori che dovevano nascere. L'insegnamento regolare e formale ebbe luogo nel 1846 e durò nel 1847.

15 P. Gobetti *“La scuola in Piemonte prima del 1844”* in *“Risorgimento senza eroi”* 1926 p. 337-340

Tutti erano persuasi, come da questa scuola dipendesse il principio ed il fine, e direi, la vita e la morte dell'insegnamento. Se essa in fatti non si fosse coraggiosamente sostenuta in quei due anni, essendo poi sopravvenuti i rivolgimenti politici ed essendo accaduti i disastri della guerra, forse il Piemonte sarebbe ancora a quest'ora nella condizione di parecchie province italiane, dove si è dovuto creare l'istruzione dai fondamenti, né potrebbe vantare un numero così grande di scuole ben ordinate.

Dalle scuole superiori di metodo di Torino uscirono quei professori, che nel 1846 iniziarono le scuole provinciali di Genova, di Novara, di Saluzzo e di altre città del regno sardo. Alunni di questa scuola furono gli ispettori, che vennero poi mandati nelle province a destare le comunali amministrazioni dal grave sonno in cui si giacevano: da questa scuola derivarono i libri, che a pro' dell'istruzione elementare si divulgarono in Piemonte e si diffusero poi nelle altre contrade d'Italia.” (16)

Un altro scrittore, Antonio Ambrosini scriveva a Torino nel 1898, che le scuole di Metodo “non tardarono a produrre grandi e visibili frutti: rialzarono l'animo dei Maestri, risvegliarono in loro l'amore allo studio, migliorarono la disciplina, diffusero libri buoni, e misero i più diligenti insegnanti in grado di profittare delle ottime dottrine dei migliori pedagogisti d'Europa. L'amore delle scuole era divenuto ardente nei più valenti uomini del tempo.”

Si andava delineando il ruolo dei Maestri nella società civile così ben descritto da De Amicis nel suo “Cuore”.

Ambrosini proseguiva poi sottolineando gli effetti sociali e politici del provvedimento, analogamente a quanto già fatto dal Solaro della Margherita e dal Vescovo Fransoni, ma con valutazioni nettamente opposte.

“Era per tutto un risveglio pedagogico, che accompagnava il risveglio politico, quasi a dimostrare che mal si avviano rivoluzioni politiche, se non si provvede anzitutto alla mutazione degli animi e delle coscienze, e che l'educazione popolare è il miglior strumento di progresso civile.” (17)

Lo sviluppo dell'istruzione primaria conseguente ai provvedimenti di Des Ambrois e Cesare Alfieri consentì inoltre se non di superare, almeno di attenuare lo squilibrio tra città e campagna, in un paese ancora essenzialmente agricolo.

Opportunità immediatamente compresa dalla Associazione Agraria, della quale Alfieri era stato Presidente e con la quale Des Ambrois aveva stabilito immediati e positivi rapporti.

La “Gazzetta dell'Associazione Agraria”, analizzando i prevedibili effetti del provvedimento dell'agosto 1845, così si esprimeva. “Fu ben mille volte detto, e gioverà tuttavia sempre il riportarlo: senza l'istruzione primaria diffusa ampiamente nelle campagne, i miglioramenti nell'arte delle coltivazioni saranno poco superabili”

Sono poi forniti dati sui molti comuni della Divisione di Torino a quella data ancora senza scuola elementare. Pertanto si plaudeva a S. E. degli Interni “che scriveva una circolare per eccitare” le province a stanziare “somme per le scuole comunali in quelle terre che per loro condizione economica non possono sopportarne le spese.” (18)

16 P. Baricco “L'istruzione popolare a Torino” ed. Botta 1865 p. 52-53

17 A. Ambrosini “La scuola municipale a Torino dal 1848 al 1898” ed. Botta 1898 p. 28

18 Gazzetta dell'Associazione Agraria n° 5 del 30/1/1846



Scuole femminili

Des Ambrois accenna nei suoi “Ricordi” alla “regolarizzazione delle scuole femminili effettuata come Ministro”. Si trattava delle R.L.P. n° 547 del 13 gennaio 1846 “colle quali S.M. prescrive alcune norme dirette a migliorare gli Stabilimenti di educazione e di istruzione delle fanciulle.”

Nel preambolo si ricorda che “colle Nostre Patenti del 29 aprile 1834 abbiamo ordinato che le aspiranti a tenere stabilimenti di educazione di fanciulle abbiano l'autorizzazione del Presidente capo del Magistrato della Riforma di Torino.”

Con il nuovo provvedimento si precisa che gli Stabilimenti sarebbero diventati Convitti se, sotto un'istitutrice “sono ricevute a domicilio più di quattro fanciulle minori di anni venti” e scuole se sotto la direzione di una o più Maestre “convengano allo stesso oggetto più di sei fanciulle d'età superiore agli anni sei. L'istruzione è od elementare o superiore.”

Due decenni dopo Pietro Baricco, all'epoca Assessore a Torino ed Ispettore agli Studi della Provincia, così si esprimeva sul provvedimento Des Ambrois.

Le nuove norme “valsero a creare di getto codeste scuole, imperocché, tranne i convitti di educazione a favore delle fanciulle agiate ed alcuni istituti di beneficenza, non vi erano scuole pubbliche femminili, e tutta l'istruzione per le fanciulle del popolo si riduceva a quel tanto, che s'insegnava negli asili d'infanzia per gran mercè di Dio introdotti da alcuni anni in Piemonte, Le persone poi che aspiravano all'insegnamento elementare non erano obbligate a dare alcuna prova di abilità, ma dovevano solo dal Riformatore essere giudicate per condotta religiosa e morale adatte all'arduo ufficio di maestre.

Furono pertanto con plauso universale pubblicate le RR. LL. Patenti del 13 gennaio 1846, con le quali:

1° si è definita l'istruzione da darsi nelle scuole femminili;

2° si stabilirono le regole per l'aprimiento di scuole pubbliche;

3° s'impose alle aspiranti maestre l'obbligo di sostenere un esame d'idoneità;

4° si determinò la vigilanza e l'ispezione delle scuole femminili da esercitarsi dagli ufficiali governativi.” (19)

L'autore proseguì ricordando però che l'apertura delle scuole femminili “ardua impresa parve a que' tempi soprattutto per l'aspra guerra che si era mossa da certuni a' nuovi provvedimenti.” (20)

Ancora a fine secolo XIX Antonio Ambrosini esprimeva un giudizio analogo.

“Intanto era naturale che si pensasse a istituire scuole pubbliche femminili, che mancavano del tutto, non pure nei villaggi, ma in Torino; come s'è accennato, Carlo Alberto con sue patenti del 13 gennaio 1846, esaudendo il voto universale, definiva l'istruzione da darsi nelle scuole femminili.” (21)

Scuole serali per operai

Ancora nei suoi “Ricordi” il Ministro valsusino intese rammentare di aver anche incoraggiato “l'apertura della scuole serali per operai”.

19 P. Baricco cit. p. 55

20 idem p. 99

21 A. Ambrosini cit. p. 29

Quasi un secolo dopo, nel 1937, il bollettino della “*Unione dei Catechisti*” ricostruiva così quegli avvenimenti confermando quanto affermato da Des Ambrois.

“La scuola serale Vittorio Amedeo III è la più antica apertasi a Torino, essa conta ben novantadue anni. Infatti, il 2 maggio 1845 l'allora Provinciale dei Fratelli delle Scuole Cristiane, Fr. Hervé della Croce, presentava domanda al Presidente della Regia Opera di Mendicizia Istruita-R.O.M.I. - per lo stabilimento in Torino di scuole notturne per artigiani.

Due mesi dopo, il 3 luglio 1845, la proposta dei Fratelli veniva discussa nel Consiglio di Amministrazione della R.O.M.I. che approvava il progetto della costruzione di un nuovo corpo di fabbricato, deliberando nel tempo stesso di sottomettere la cosa all'approvazione di S.M. il Re.

Della buona iniziativa si interessò subito S.E. il Regio Segretario di Stato per gli affari dell'Interno e delle Finanze, il quale ebbe l'onore di presentarne relazione a S.M. il Re Carlo Alberto, nell'udienza da Questi concessagli il 18 luglio 1845.

Tra l'altro egli affermava che l'utilità delle scuole notturne per gli artieri è universalmente riconosciuta, e sotto la direzione dei Fratelli delle Scuole Cristiane non è da temere possa dar luogo a inconvenienti. Quest'ultima frase si riflette al tormentoso momento storico e politico che si stava attraversando nel 1845 e di cui noi godiamo i superbi frutti di un'Italia una e forte.

Alla relazione del Segretario di Stato, faceva seguito la risposta del medesimo alla R.O.M.I. nella quale l'illustre personaggio così si esprimeva in merito alla Scuola Serale: «un tale pensiero non poteva che tornare gradito al paterno cuore della M.S. e quindi mi ha la medesima comandato di far speciale cenno a Cotesta benemerita Amministrazione del pieno gradimento che dette Scuole incontravano presso di Lui, autorizzandomi ad approvare, come ne approvo per la presente, lo stabilimento».

Forte dell'approvazione Sovrana la R.O.M.I. preventivava la spesa di £ 112.232 per i lavori di costruzione del caseggiato, cifra molto forte in quei tempi difficili per il piccolo Regno di Sardegna; e intanto nell'attesa che il nuovo padiglione fosse ultimato, la Scuola veniva iniziata ai primi di gennaio del 1846, nei locali delle Scuole diurne già tenute dai Fratelli in contrada delle Rosine.” Ancor oggi all'ingresso di via delle Rosine 18 è visibile la gran targa di marmo della R.O.M.I. che indica la sede delle “*scuole serali tecniche*”.

Da rilevare la rapidità con la quale il Ministro ottenne l'approvazione di Carlo Alberto in soli 15 giorni contro i due mesi necessari alla ROMI per decidere.

Henri Bédel sulla rivista Lasalliana, ha recentemente fornito ulteriori particolari. Dopo una ricostruzione dei fatti analoga a quella precedentemente riportata prosegue ricordando che il 3 luglio 1845 la ROMI chiedeva l'approvazione del Re ed il Ministro ne comunicò l'accettazione “*il 22 dello stesso mese. Il 3 dicembre la Gazzetta del Piemonte pubblicò in prima pagina il testo del manifesto che la Regia Opera aveva fatto stampare e affiggere per annunciare l'apertura della scuola. Il 1° gennaio 1846 cominciò nell'istituzione che i Fratelli avevano in contrada delle Rosine, ossia a Santa Pelagia, la prima scuola serale di Torino – e forse d'Italia – per artigiani ed operai. La scuola esordì con 3 classi e 150 allievi. Con i nuovi locali aperti nell'ottobre del 1846, le classi arrivarono a 8 con 480 allievi; nell'ottobre del 1850 le domande d'ammissione salirono a circa 700. A queste 8 classi se ne aggiunsero 10 in altre scuole comunali di Torino affidate ai Fratelli, che aprirono in Piemonte altre scuole dello stesso tipo. ... Nei corsi serali l'insegnamento consiste: 1. nella lettura; 2. nella calligrafia; 3. nella grammatica e composizione italiana; 4. nell'aritmetica; 5. nella geometria applicata al disegno lineare ed anche ornato; 6. nella tenuta dei libri commerciali a partita semplice e a partita doppia ...*”



storico occorre dare particolare rilievo al sistema decimale dei pesi e della misure.” (22)

L'interesse suscitato in Torino dall'apertura delle scuole serali è confermato anche dalla descrizione fattane da Edmondo De Amicis nel suo *“Cuore”*. Nel diario del 2 marzo fa raccontare al figlio la visita fatta alle *“scuole serali della nostra sezione Baretto, che erano già tutte illuminate, e gli operai cominciavano ad entrare n'eran già entrati più di duecento. Non avevo mai visto come è bella una scuola serale! C'eran dei ragazzi da dodici anni in su, e degli uomini con la barba, che tornavano dal lavoro, portando libri e quaderni; c'eran dei falegnami, dei fochisti con la faccia nera, dei muratori con le mani bianche di calcina, dei garzoni fornai coi capelli infarinati e si sentiva odor di vernice, di coiami, di pece, d'olio, odori di tutti i mestieri. Entrò anche una squadra d'operai d'artiglieria vestiti da soldati, condotti da un caporale. S'infilavano tutti lesti nei banchi, levavan l'assicella di sotto, dove noi mettiamo i piedi, e subito chinavan la testa sul lavoro.”*

Il racconto si riferisce ad una scuola elementare municipale e non a quelle per operai ed artigiani, ma probabilmente la descrizione non avrebbe subito variazioni.

Collaborando all'apertura delle scuole serali per operai Des Ambrois completava così la sua azione per favorire la formazione di tecnici e mano d'opera specializzata ai diversi livelli che riteneva necessaria per il nascente tessuto industriale utilizzando, se necessario, anche il settore privato, come accadde nella concessione data allo stabilimento Taylor e Prandi di San Pier d'Arena.

Occorre inoltre ricordare che sino ai provvedimenti di Des Ambrois e Alfieri non solo era quasi ignorata la necessità di avviare scuole pubbliche di *“arti e mestieri”*, ma queste erano essenzialmente intese come strumento per combattere la povertà e *“mendicità”*.

Per questa ragione era nata la Regia Opera per la Mendicità Istruita e queste iniziative erano essenzialmente demandate alle organizzazioni religiose o a qualche filantropo privato, raramente assunte da qualche comune. Solo con la Scuola di Metodo ed il successivo sviluppo delle scuole elementari comunali furono poi attivate anche scuole serali pubbliche di *“arti e mestieri”*.

Istruzione Tecnica Superiore e Università

Con Des Ambrois e Alfieri, anche grazie alla loro *“perfetta identità di vedute”*, fu rapidamente riorganizzato e ampliato l'intero settore Universitario mediante l'istituzione di molte nuove cattedre e l'avvio di scuole di istruzione tecnica superiore che, col tempo, confluiranno nel Politecnico o daranno vita ad appositi Istituti Tecnici.

Un'interessante sintesi di questi provvedimenti anche se, come vedremo, incompleta, venne fornita nel 1862, ancor vivo Des Ambrois, da Giorgio Briano.

“Buon preludio è lo zelo, col quale il Marchese Alfieri cooperò col Ministro dell'Interno, affinché si creassero due cattedre” di chimica e di meccanica applicate alle arti, dopo l'istituzione delle scuole di Metodo.

“Venne poscia, quasi inizio e fondamento di tutta la disegnatà opera, riordinata la facoltà di Teologia; s'aggiunsero cattedre di storia ecclesiastica, di sacra eloquenza, d'istruzioni teologiche e bibliche, s'apsero esercizi d'esegesi sulla scrittura, si risistemò e ringrandì tutto l'insegnamento mettendolo a ragguaglio de' tempi e restituendogli negli ordini universitari quel grado di preminenza e di dignità che gli compete.”

22 H. Bédel *“Due secoli di insegnamento tecnico professionale in Italia”* rivista Lasalliana 2010 n° 1 p. 82

Alla riforma per l'insegnamento legale propose l'Alfieri due chiari legisti, lo Slopis e il Siccardi, sicchè in breve tempo si compié il numero delle cattedre e si stabilì un metodo dell'insegnamento che non dimezzasse il sapere, e non generasse confusione. Così furono create le cattedre di Storia del Diritto, d'Economia politica, di Diritto Internazionale, di Diritto Amministrativo, ecc. ecc.

La facoltà di scienze e lettere tenendo presso di noi vece di scuola normale, e le cattedre di lettere e filosofia rivolte essendo al pratico scopo di formare abili maestri di retorica e filosofia per le scuole secondarie dello Stato, era necessario che si ampliassero gli studi d'entrambe, quindi sorsero ad un tempo quattro cattedre: di Storia Moderna, affidata ad uno dei più valenti storici d'Italia, Ercole Ricotti, d'istituzioni di belle lettere, di filosofia antica, e di grammatica generale.

E poco stante tenne dietro a queste sapienti riforme l'ordinamento dei corsi nelle classi di Filosofia e Matematica, affinché questi per l'ampiezza degli studi si riscontrino bisogni ed incrementi. Non parliamo degli esami riordinati con norme più sicure; non della riunione di parecchi insegnamenti che prima andavano disgiunti.” (23)

Un analogo giudizio lo aveva già espresso nell'aprile 1848 il conte Ilarione Petitti ricordando che nel settore dell'istruzione si erano avviate importanti riforme *“al principio del 1846, malgrado gli sforzi del partito retrogrado, sempre dedicato ad impedir novità e rivolto ad ottener largizioni o pe' suoi addetti o per istituzioni in apparenza religiose, nella sostanza non sempre tali, proteggevasi i buoni studi e segnatamente negli ultimi anni, dacché affidatasi il buon governo d'essi ad un ministro illuminato, come accrescevasi notevolmente ed in senso ben inteso i mezzi d'istruzione, sì primaria che secondaria ed universitaria.”* (24)

Scuole di Chimica e Meccanica applicate alle Arti

“L'anno 1845 si apre fecondo di riforme e buon preludio a queste è lo zelo col quale il Marchese Alfieri cooperò col Ministro dell'Interno affinché si creassero due cattedre, l'una di chimica e l'altra di meccanica applicate alle arti.” (25)

Infatti, uno dei primi provvedimenti assunto nel 1845 dal nuovo Ministro fu quello riguardante l'apertura di due scuole istituite con R. Br. n° 488 del 3 maggio 1845 *“col quale S.M. stabilisce in Torino sotto la dipendenza della Regia Segreteria di Stato per gli affari dell'Interno due pubbliche scuole, una di chimica e l'altra di meccanica applicata alle arti.”*

Nel Preambolo si afferma: *“mentre rimiriamo con soddisfazione i crescenti progressi dell'industria nazionale, volendo cercare ogni mezzo di favorirli colla propagazione dei buoni metodi e delle sode dottrine, abbiamo ravvisato conveniente l'istituzione nella Nostra Capitale di due scuole speciali per l'insegnamento della chimica e della meccanica applicate alle arti, dove le diverse classi di persone a cui giovano questi importanti studii possano agevolmente attingere i principii di una istruzione ben diretta.”* All'art. 3 si precisa che *“i professori delle due scuole suddette saranno nominate da Noi sulla proposizione del Nostro Primo Segretario all'Interno.”*

A coprire questi incarichi Des Ambrois chiamò Carlo Ignazio Giulio per la meccanica e Antonio Sobrero per la chimica.

23 G. Briano “Cesare Alfieri di Sostegno” UTET p. 33 - 35

24 Petitti di Roreto “Sull'attuale condizione del Risorgimento italiano” Torino 1848 p. 73

25 B. Bona “Della costituzione della Università di Torino” vol. II Stamp. Reale To 1852 p. 37



Con Manifesto n° 529 del 2/12/45 la Camera di Commercio di Torino rendeva “*nota al pubblico la disposizione data dal Ministro degli Interni per l’apertura delle due scuole che avverrà il 15 dicembre in una delle sale del già Collegio di S. Francesco da Paola.*”

Ricordava Alberto Paravia nel 1872 che “*la scuola di meccanica si aperse la sera del 15 dicembre, quella di chimica la sera del 18 del suddetto mese Scuole promosse dal Reggente il Ministero dell’Interno Cav. Des Ambrois.*” (26) Qualche pagina dopo l’autore ritiene di dover nuovamente ricordare che tali scuole “*un egregio Ministro fondò con sì sapiente consiglio e che Torino nutrì con sì fiorente concorso.*” (27)

Nella sua Relazione al Ministro sul primo anno di corso della scuola C.I. Giulio esprimeva la convinzione che fosse urgente “*l’istruzione scientifica elementare accomodata a’ bisogni dell’industria*” (28) e nel frattempo, per rispondere alle critiche avanzate all’iniziativa, assicurava “*che mai sarebbero stati intaccati l’armonia delle famiglie e della patria, al rispetto delle leggi e della religione santa.*” (29)

Le scuole ebbero un immediato successo di partecipazione tanto che le iscrizioni salirono ad oltre 600 già nei primi giorni e, causa le ridotte dimensioni dell’aula, furono però ammessi solo 189 allievi.

Sin dall’inizio la composizione degli “*alunni*” risultò però molto eterogenea. Oltre ad artigiani ed operai, cui la scuola era principalmente diretta, partecipavano anche molti studenti universitari come testimoniò Q. Sella, allora al terzo anno d’ingegneria.

“*Giulio ci vuole alla scuola di meccanica applicata alle arti frequentate con assiduità particolare: quella di Giulio in specie è così stivata di persone che un quarto d’ora prima non è possibile trovare posto.*” (30)

Lo stesso Des Ambrois contribuì, come Ministro, a questo successo garantendo le risorse necessarie per l’acquisto di materiale didattico, strumenti ed attrezzature. Giulio, nella sua “*relazione sul primo anno di corso*” affermava: “*i mezzi pecuniari generosamente largiti dal Governo, per provvedere la scuola di un buon numero di disegni, di modelli, di strumenti, di prodotti d’industria, hanno più d’ogni altra cosa forse contribuito a rendere accessibili al maggior numero le verità della scienza e le loro applicazioni alle arti.*” (31) I professori dovevano, ogni tre mesi, “*rendere conto*” delle spese sostenute direttamente al Ministero.

Con successivo R. Br. 584 del 28/11/46 furono aperte anche a Genova le due scuole “*poste nella dipendenza*” del Ministro degli Interni il quale “*proporrà al Re la nomina dei professori incaricati*”. Come già accennato Des Ambrois scelse per la scuola di meccanica l’ing. Ansaldo.

Le due scuole rappresenteranno, anche per i loro sviluppi futuri, una scelta importante nel mondo dell’istruzione a livello superiore nel Regno Sardo perché affrontarono per la prima volta le esigenze del nascente settore industriale e consentirono di avviare il superamento della frattura esistente tra l’insegnamento teorico e la pratica.

Nate inizialmente per formare quadri tecnici per l’industria l’eterogenea tipologia di partecipazione fece emergere già all’inizio degli anni ’50 la necessità di suddividere i corsi in due livelli.

26 A. Paravia “Carlo Alberto e il suo Regno” ed Giansanti 1872 p. 117

27 idem p. 148

28 E. Fort “Istruzione primaria e secondaria” in “Storia di Torino vol. 6 ed Einaudi p. 661

29 L. Cerutti in “1848” libri blu Comune di Torino p. 241

30 Chiara Pizzarelli “Viaggi, Esposizioni e istruzione tecnica in Piemonte (1844-1906) tesi laurea 2012 p. 89

31 idem p. 99

Si trattava di un processo analogo a quello che Des Ambrois e Alfieri avevano introdotto nella originaria scuola di Metodo. Con R.D. del 1/8/1852 fu istituito il Regio Istituto Tecnico (l'attuale Sommeiller) grazie ad un accordo tra Comune di Torino e Ministero della Pubblica Istruzione. Contemporaneamente venne avviato il processo che portò poi alla *“Scuola di applicazione per ingegneri ed architetti, collocata nel castello del Valentino ed embrione del futuro Politecnico di Torino.”* (32)

Nacquero anche i testi per gli allievi, forse i primi in Italia con queste caratteristiche, come il *“Trattato di Chimica applicata alle arti”* del Sobrero e i *“Sunti delle Lezioni di Meccanica applicata alle Arti”* del Giulio.

L'importanza della nascita di queste due scuole fu immediatamente colta anche a Milano ove, sull'Annuario Universale di Statistica, venne pubblicato integralmente il R. Brevetto firmato da Des Ambrois (33) e successivamente un lungo resoconto sulla *“lezione premiale”* del prof. Giulio ricordando che, *“alla benefica solennità”* dell'apertura del corso avvenuta il 15 dicembre 1845, *“convenivano, oltre al Reggente il Ministero dell'Interno, cavaliere Des Ambrois, anche il Presidente del Magistrato della Riforma, marchese Alfieri, ambi mostratisi caldissimi promotori dell'opera.”* (34)

Con questa iniziativa, nata anche grazie al numeroso scambio di lettere con Giulio, il Ministro probabilmente intendeva completare il suo progetto di fornire al Regno Sardo una reale autonomia in campo tecnico non solo con adeguate strutture produttive, ma anche con la formazione di personale tecnico ed operai ai diversi livelli di specializzazione.

Scuole per “Misuratori e Agrimensori” e di Diritto Commerciale

Gli interventi del Ministro, in collaborazione con Alfieri e Giulio, riguardarono anche altri settori dell'istruzione tecnica superiore. Tra questi vi fu quello *“per i mestieri di Misuratore e Agrimensore”*.

Il 10 settembre 1845, con Manifesto del Magistrato della Riforma, fu emanato il *“Regolamento per la pratica da farsi dagli allievi misuratori e agrimensori”* grazie al quale, *“partendo da alcune proposte di Giulio, fu avviato un processo di crescente statalizzazione del sistema d'istruzione tecnica per tali professioni.”* (35)

Occorreva, infatti, far fronte alle esigenze di sviluppo agricolo allora in atto alle quali si risponderà l'anno successivo con il R.Br. 571 che istituirà l'Istituto di Venaria e che, come già accennato, doveva formare non solo professori universitari, ma anche periti agrari.

Sino allora per ottenere la qualifica di *“Misuratore e Agrimensore”* occorreva aver superato un esame al corso di Grammatica superiore ed effettuato *“un tirocinio, rispettivamente triennale e biennale, presso un Ingegnere, Architetto, Misuratore o Agrimensore, al termine del quale era previsto un esame da tenersi a Torino.”* (36)

Procedura che, assegnando l'intera formazione tecnico – professionale ai professionisti privati molti dei quali ormai non più aggiornati sull'evoluzione del settore, si era chiaramente dimostrata inadeguata. Si ritenne perciò che solo un nuovo Regolamento che ponesse precise condizioni e controlli alle diverse

32 Di Modica “Gli studi di chimica” in “L'Università di Torino” 1993 p. 238

33 Annuario Universale di Statistica – Milano Maggio 1845 Vol. 4 – Fasc. 11 p. 203

34 idem Gennaio 1846 Vol. 7 – Fasc. 19 p. 75

35 C. Pzzarelli cit p. 86

36 idem p. 86



fasi del “*tirocinio*”, integrato inoltre con la frequenza di almeno un anno alla scuola di Geometria, avrebbe consentito di superare i limiti sino ad allora riscontrati.

Era così avviato un processo che avrebbe portato anni dopo al R.D. del 8 aprile 1850 che preciserà ulteriormente le modalità per ottenere la qualifica di Misuratore e Agrimensore.

Nel settore del Diritto Commerciale un Manifesto della Camera di Commercio n° 579 del 17 novembre 1846 “*rendeva noto il Programma del corso di Studi ed Esami*” per gli allievi della scuola di Diritto Commerciale “*approvato dalla R. Segreteria di Stato per gli affari dell’Interno.*”

Il programma prevedeva un corso biennale con lezioni pubbliche, ma solo l’iscrizione preventiva e la costante frequenza permettevano l’ottenimento di un attestato d’idoneità.

Università

In campo universitario il primo provvedimento firmato da Des Ambrois riguardava la facoltà di Teologia con R. Biglietto del 6 settembre 1845 e reso pubblico con Manifesto del successivo 8 ottobre che riportava il “*quadro delle cattedre e del corso di Teologia.*”

Levra ricorda che la facoltà di Teologia “*stava ormai diventando un residuo del passato che nel Regno Sardo conservava un rilievo maggiore rispetto agli altri Stati italiani, ma che si andava rapidamente svuotando, per la caduta verticale del numero degli iscritti e per il concomitante aumento delle tensioni tra Stato e Chiesa.*” (37)

Il successivo ed importante intervento riguardò la facoltà di legge annunciato dal Magistrato della Riforma con Manifesto n° 568 del 5 agosto 1846 “*col quale si rende noto al pubblico il nuovo Regolamento per l’insegnamento e per gli esami della Facoltà di Legge nella R. Università di Torino*” firmato da Des Ambrois.

La Commissione creata nel 1845 per studiare le riforme nel settore dell’istruzione, alla quale parteciparono Sclopis e Siccardi, aveva concluso i lavori affermando che negli studi universitari “*la scienza non è rappresentata in tutte le sue parti principali.*” (38)

Con il nuovo Regolamento le cattedre passarono da 8 a 12 per il corso ordinario e 3 per il “*corso completo*”, obbligatorio per chi “*aspira all’insegnamento nella facoltà di legge.*”

Le cattedre aggiunte furono: Storia del Diritto, Principi razionali del Diritto, Teoria delle prove, Medicina legale ed al “*corso completo*” quelle di Diritto pubblico e internazionale, Diritto Amministrativo ed Economia Politica. Inoltre con quel provvedimento gli esami furono resi pubblici. Da Milano giunse immediatamente un “*plauso*” per la costituzione della cattedra di Economia Politica su “*proposta del marchese Cesare Alfieri reggente il Magistrato della Riforma, secondata dal cav. Des Ambrois, reggente il ministero dell’Interno.*” (39)

Nel 1847 venne affrontata la riforma della Facoltà di Belle Lettere. Con il Manifesto n° 622 del 28 luglio il Magistrato della Riforma “*rende noto al pubblico il Sovrano provvedimento del 9 del corrente mese relativo al Corso di Belle Lettere*” dell’Università di Torino. Furono aggiunte 4 Cattedre: istituzioni di belle lettere, storia

37 Levra “Dal 1844 all’Unità” in “Università di Torino” 1993 p. 44

38 B. Bona cit. p. 38

39 Annuario Univ. Stat. cit. gen. 1846 Vol. 7 – Fasc. 19 p. 71

moderna, storia della filosofia antica, grammatica generale. (40)

Con Manifesto n° 629 del 4 ottobre 1847 si rese noto il provvedimento del 18 settembre con il quale si riformarono i corsi di studio ed esami di Filosofia Superiore, Matematica ed Architettura.

Riforma necessaria *“affinché questi per l'ampiezza degli studi si riscontrino con gli attuali bisogni e incrementi e per la distribuzione delle materie seguano la naturale progressione scientifica.”* Inoltre con il provvedimento si attuò anche *“una fusione d'insegnamento, per matematica e architettura civile un solo esame pubblico basta per ottenere il grado d'ingegnere idraulico e architetto.”* (41)

40 B. Bona cit. p. 40

41 idem p. 41



11 Il Sistema Metrico Decimale - SMD

Des Ambrois ricorda che *“giunse, non senza difficoltà, all’emanazione di un editto reale che stabiliva nello Stato l’uniformità dei pesi e delle misure basata sul sistema metrico”*. (1)

Si trattava del R. E. n° 517 del 11 settembre 1845 *“col quale S.M. stabilisce che i pesi e le misure del sistema metrico decimale saranno esclusivamente autorizzati negli Stati di Terraferma a partire dal 1° gennaio 1850, attribuisce alla R. Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno la direzione del personale e la sorveglianza della fabbricazione e dà alcune disposizioni transitorie ed altre della stessa materia.”*

Ugo Tucci rileva che *“il SMD adottato con una legge del 1845, accompagnò puntualmente i progressi dell’unificazione italiana, perché venne man mano esteso a tutti i territori annessi ... Non v’è bisogno di sottolineare che i provvedimenti legislativi che rendevano obbligatorio nelle nuove province il SMD s’ispiravano al proposito di consolidare l’unificazione.”* (2)

Pochi ricordano che anche l’avvio dei provvedimenti legislativi per l’estensione del SMD alle nuove province appena entrate nel Regno Sabauda fu compiuto proprio da Des Ambrois con il suo penultimo progetto di legge presentato come Ministro alla Camera dei Deputati il 19 giugno 1848. L’ultimo, archiviato con la data del 13 luglio, riguardava l’applicazione alla Sardegna *“dell’Editto del 30 giugno 1840 sulle miniere, cave ed usine”* ed era accompagnato da una relazione valida ancor oggi per meglio comprendere le antiche ragioni dell’attuale crisi che coinvolge l’isola.

Il progetto di legge Des Ambrois del 19 giugno 1848 sul SMD non riguardava, infatti, la sua estensione alla sola Sardegna, ma all’art. 2 ne prevedeva la pubblicazione anche *“nei già Ducati di Piacenza, di Parma, e di Guastalla ed avrà nei medesimi forza di legge dal giorno della pubblicazione”*.

Purtroppo l’esito del conflitto ne impedirà l’approvazione, ma nella *“esposizione dei motivi”* che accompagnava il provvedimento, conservato in forma manoscritta nell’archivio della Camera, il Ministro evidenziava già le ragioni che sottolineavano l’importanza del SMD nel favorire il processo unitario.

“Frà gl’infelici effetti della secolare divisione d’Italia in piccoli stati trà loro indipendenti, e spesso nemici, è pur degna di destare la sollecitudine degli uomini di Stato quella moltitudine di misure, di pesi e di monete, per cui rimangono scemate, incagliate, e confuse le relazioni di commercio da provincia a provincia, da Municipio a Municipio. A ricongiungere ciò che i secoli hanno diviso, a compier l’opera della Unione che la concordia de’ popoli e il favore del cielo hanno ora sì felicemente instaurata, a cancellare non solo dalla carta geografica i confini, e dai codici delle leggi le differenze, ma a farne perdere fin la memoria, è necessario o Signori, tor di mezzo quelle diversità d’usanze locali, levare quella varietà deplorabile di misure e di pesi che conferisce a render stranieri gli uni agli altri gli abitanti di provincie contigue. Ho quindi l’onore di presentare alle Camere un progetto di legge contenente disposizioni diverse, ma che tendono tutte allo scopo di stabilire nel Regno intero una perfetta uniformità di misure, e di pesi coll’autorizzare esclusivamente quelli del sistema decimale, a cominciare dal primo di gennaio del 1850.”

L’applicazione del SMD divenne inoltre immediato oggetto di studio non solo nelle scuole elementari e, come già ricordato, nelle scuole serali per operai, ma anche nei livelli di istruzione superiore. Furono

1 “Ricordi” p. 5

2 Ugo Tucci “Pesi e misure nella storia della Società” in “Storia d’Italia” ed Einaudi Documenti/1 p. 584-585

stampati numerosi opuscoli sull'argomento con contenuti diversi in funzione del tipo di studi a cui erano rivolti.

Per la scuola primaria tra i più diffusi vi fu quello di San Giovanni Bosco che richiese immediatamente due edizioni. Una prima del 1849 dal titolo: *“L'aritmetica e il Sistema Metrico Decimale portato a semplicità per le 4 classi elementari”* dal costo di 20 Cent. (3) ed una seconda, nello stesso anno, ampliata e migliorata dal titolo: *“Il SMD ridotto a semplicità preceduto dalle 4 operazioni ad uso degli artigiani e della gente di campagna per cura del sacerdote Bosco Gio.”* edito da Paravia, costo 30 Cent.

Anni prima C.I. Giulio alla scuola di *“meccanica applicata alle arti”* aveva tenuto 4 lezioni sul SMD *“le sere del 20, 23, 27 e 30 giugno 1846”* pubblicando poi un libretto intitolato *“Quattro lezioni sul Sistema Metrico Decimale”*.

L'impegno di molti intellettuali dell'epoca favorevoli all'introduzione del SMD e quello dello stesso Don Bosco favorirono notevolmente il Ministro nel superare le resistenze e difficoltà da lui stesso ricordate.

Anche nel Lombardo – Veneto si percepì immediatamente l'importanza del provvedimento Sabauda sul SMD. Due mesi dopo l'approvazione dell'Editto, il solito *“Annuario Universale di Statistica”* di Milano, dopo aver illustrato quanto deciso a Torino, così concludeva: *“con questo provvedimento il governo sardo ha dato all'Italia un esempio, che sarebbe molto utile imitare; perocchè nella penisola l'uniformità di monete, di pesi e di misure sarebbe un gran beneficio, molto proficuo alle rispettive contrattazioni ed alle relazioni d'ogni specie tra l'una e l'altra italiana provincia.”* (4)

Emerge una non troppo larvata critica al governo austriaco tanto da ritenere che la firma di questa ed altre note siglate con una P seguita da sei punti potrebbe far individuare nell'estensore il Petitti, più volte citato dall'Annuario milanese, e questo spiegherebbe anche i molti accenni a Des Ambrois contenuti nelle stesse note.

3 V. Marchis “La formazione professionale in Don Bosco” in “Don Bosco” libri blu Comune di Torino p. 219

4 Annuario Univ. Stat. cit. Nov. 1845 Vol. 6 – Fasc. 17 p. 213



12 “La Generala” e la “R. Società pel patrocinio dei giovani liberati dal correzionale”

La nomina di Des Ambrois a Ministro coincise con l’avvio d’importanti provvedimenti riguardanti la situazione dei minorenni coinvolti in problemi giudiziari. Si tratta, in particolare, del “Correzionale per giovani discoli” detto “La Generala” e la costituzione della “Società Reale di patrocinio per i liberati dalla Casa Correzionale.”

Mentre sulla Generala si è scritto molto, meno conosciuta è la storia della Società di patrocinio, tanto che addirittura un recente documento del “Centro Giustizia Minorile” – GSM – del Piemonte sostiene che “di questo istituto, nato nel 1846, si hanno poche notizie. Si sa che cercava di reinserire i giovani nella società e che diventato Istituto Cesare Lombroso si era trasferito in piazzale Croce Rossa Italiana 133 e i ragazzi lavoravano tutto il giorno in fabbriche vicine. Indubbiamente fu il primo istituto che seguì i ragazzi che uscivano dai riformatori.” (1)

Di seguito sono forniti alcuni elementi sul ruolo avuto dal Ministro Des Ambrois nell’attivazione della Generala e, successivamente, della “Società di Patrocinio” desunti essenzialmente da documenti dell’epoca.

“La Generala – Correzionale agricolo per giovani discoli” - 1845

Quando Des Ambrois fu nominato Ministro nell’autunno del 1844 a Torino esistevano come case di correzione per minorenni, dal 1786 “l’Ergastolo” in via Ormea e dal 1843 l’istituto femminile “Il buon Pastore” in corso Principe Eugenio.

Inoltre il Governo Sabauda, “con spese ingestissime”, aveva appena terminato la trasformazione “in penitenziario modello” dell’ex dimora patrizia “la Generala”, già utilizzata in passato come ricovero delle esposte, succursale dell’ospizio di maternità, ospedale provvisorio per l’epidemia di tifo petecchiale del 1817, correzionale delle prostitute.

La trasformazione, effettuata dall’architetto G. B. Piolti, aveva dotato la struttura di “trecentoventi celle singole, laboratori manifatturieri, un’aula capace di ospitare cento allievi, una cappella al centro di ciascuno dei tre piani dell’edificio, spaziose infermerie, refettori, cucina, locali di servizio, uffici ed alloggi per il personale.” (2) Le celle per le loro piccolissime dimensioni erano chiamate “cubicoli”.

Dopo la decisione di affidare la gestione della struttura ai “Fratelli di San Pietro in Vincoli” dell’abate Fissiaux di Marsiglia occorreva predisporre i provvedimenti legislativi e normativi che ne fissassero le condizioni di funzionamento.

Des Ambrois firmò il R. Br. n° 486 del 30/1/1845 “con il quale S.M. dà alcune disposizioni relative all’annessione dei soggetti nel penitenziario Industriale- Agricola detto della Generala.”

Nel preambolo si precisava che “volendo provvedere all’apertura e attivamento del Penitenziario Industriale – Agricola per giovani discoli eretto nel locale detto della Generala presso la N. Capitale, abbiamo

1 A. Toppino “Escursus sulle case di correzione a Torino dal 1786 ad oggi” – pubblicazine Cgm –Centro Giustizia Minorile – To

2 C. Fellini – R. Audisio “I giovani discoli” in “Torino e Don Bosco” libri blu Comune di Torino p: 111

stimato opportuno di emanare le prime disposizioni a ciò relative in via di semplice esperimento al fine di poter approfittare dei lumi che somministrerà l'esperienza di questi primordi onde combinare con maggiore maturità uno stabilimento definitivo che corrisponda al pubblico desiderio, alle intenzioni Nostre ed ai bisogni del Paese.”

Emerge evidente la cautela dell'estensore probabilmente consapevole della novità introdotta e delle prevedibili critiche alla decisione di non mantenere i minori in carcere, ma affidarli ad una struttura di rieducazione.

Erano stabilite le condizioni per l'ammissione dei giovani detenuti precisando che *“spetta alla Segreteria dell'Interno di stabilire le separazioni e le diversità di discipline e di lavori che ravviserà più convenienti”* mentre le *“ammissioni sono pronunciate dalla prefata Segreteria in seguito alle richieste che le verranno fatte rispettivamente dal dicastero di giustizia e da quello di polizia.”*

Con successivo R.Br. n° 487 del 12 aprile 1845 si *“ordina l'apertura della casa di educazione correzionale dei giovani discoli presso Torino da affidarsi alla Congregazione di San Pietro in Vincoli sotto la immediata direzione della R. S. di Stato per gli affari dell'Interno.”*

Des Ambrois interverrà ancora sul Regolamento della Generala con R.Br. n° 628 del 25/9/1847 nel quale si *“stabilisce che i giovani attualmente rinchiusi o da rinchiodere per l'avvenire nella Casa di educazione correzionale non potranno rimanervi oltre l'età di vent'anni compiuti, e vi prescrive che non vi saranno d'ora in poi quelli i quali avranno superato l'età di sedici.”*

Nel suo primo Rapporto del 1846 al Ministro l'abate Fiassaux illustra i risultati raggiunti nei primi quattordici mesi d'attività. *“I 135 fanciulli ... sono distribuiti in varie officine, ... ricevono inoltre lezioni di lettura, di scrittura, aritmetica, di disegno lineare e di musica vocale e instrumentale. Alcuni furono collocati nell'officina da stipettaio, altri in quella di sartore, altri in quella di calzolaio, molti divengono agricoltori, alcuni tessitori, o tagliatori di vetro. La musica è il migliore e più sicuro mezzo di miglioramento morale de' giovani detenuti.”* (3)

Le caratteristiche del Regolamento fissate dal Ministro, pur nella severità e rigidità del tempo, consentivano anche alcune libertà che allora parvero sin troppo innovative. Nel raccontare il ben più famoso episodio della passeggiata organizzata nel 1855 da Don Bosco a Stupinigi con i 300 *“corrigendi”* della Generala si ricorda però che *“un fatto del genere, più contenuto e realistico, poteva avvenire, a norma del regolamento dell'istituto correzionale. Esso, infatti, prevedeva passeggiate-premio per i giovani appartenenti alla classe d'onore. Da una lettera del can. Fissiaux al ministro degli Interni del 22 aprile 1846 si ricava che un drappello di corrigendi meritevoli, intorno a Pasqua, era stato accompagnato a fare una scampagnata a Stupinigi. I giovani – informava il canonico – si divertirono assai e dopo aver pranzato in un boschetto ritornammo a casa senza che io abbia avuto perfino l'ombra di dispiacere.”* (4)

3 “Rapport sur les premiers resultas obtenus” in « Annali universali di statistica economica pubblica » 1846 luglio – serie 2 – vol 9 fasc. 25 pag. 17 (Biblioteca Braidense)

4 Pietro Braidò - Don Bosco, Prevenire non reprimere - I giovani carcerati e i corrigendi della Generala, cap. 10/1



“R. Società pel patrocinio dei giovani liberati dalla casa di educazione correzionale”

Le motivazioni che portarono il Governo prima all'apertura della “Generala” ed in seguito ad approvare gli Statuti della “Società di patrocinio” sono sintetizzate da Petitti di Roreto nella prefazione contenuta nel libretto pubblicato per raccogliere adesioni e contributi di privati in previsione della prima “adunanza generale” dell'assemblea costitutiva della Società.

“Là dove le carceri de' giovani discolori vennero mutate in case d'educazione correzionali li detenuti in esse furono in gran numero emendati.” Plaude poi al fatto che Carlo Alberto “persuaso dell'utilità di non mantenere i giovani nelle carceri” istituì “la casa di correzione detta la Generala Apertasi nel 1845 tosto s'ebbe campo vedere conseguiti salutari effetti.”

Occorreva però, per evitare un “gravissimo pericolo”, dopo l'avvenuta loro liberazione “tutelare que' giovani al loro ingresso in società.” Raccolti “varii Personaggi d'ogni ceto e ufficio” fu compilato un progetto di Statuto che fu “rassegnato alla Sovrana approvazione per l'intermedio della R. Segreteria di Stato per gli affari dell'Interno, la quale dimostrò il più vivo interessamento ad avviare e protegger la formazione della Società.” Ottenuta l'approvazione dello Statuto Petitti fece appello “ai potenziali sottoscrittori” perché, raccolte le adesioni, come Segretario della Società, “avrà cura di concertare coll'Ill.mo signor reggente il Ministro dell'Interno, Presidente nato della Società Reale, la convocazione della medesima in adunanza generale.” (5)

La prefazione di Petitti, in data 10/1/1847, fu pubblicata con il “visto” del Ministro Des Ambrois.

La Società era stata approvata con R.Br. n° 586 del 21/11/1846 che “autorizza lo stabilimento di una Società col titolo di Società Reale pel patrocinio dei Giovani liberati dalla Casa di Educazione Correzionale, e ne approva lo Statuto” che sarà “vistato d'ordine Nostro” dal Ministro dell'Interno.

Lo Statuto, di 46 articoli, indica quale scopo della Società il “preservare dai pericoli di una ricaduta i liberati dalla casa correzionale col procacciare ad essi i mezzi di compiere la loro istruzione religiosa, civile e professionale.” (art.1)

La Società quando necessario “o quando ne abbia i mezzi, terrà aperto un asilo per quei patrocinati infermi o senza lavoro” (art. 2), mentre “la durata del patrocinio viene fissata” in tre anni dal giorno della messa in libertà. (art. 4). Il Ministro degli Interni “è Presidente nato della Società.” (art. 17)

Appena costituita la società Des Ambrois si attiva con la Circolare n° 39 del 26/2/1847 diretta agli Intendenti Generali. Dopo aver ricordato che S. Maestà “volle” che il Ministro degli Interni “fosse il Presidente nato” della Società, prosegue ricordando che i giovani appena liberati dalla Generala hanno “bisogno di che li si sorregga perché possano avviarsi alle abitudini di probità e lavoro, e metter in pratica i principii di buona condotta che loro si è cercato di infondere nella casa di educazione correzionale e invita gli Intendenti Generali a far conoscere e approvare la Società di Patrocinio.”

La “Collezione Celerifica” del 1847 riporta il lungo elenco dei Soci della Società, pubblicato dalla Gazzetta Piemontese del 26 febbraio, nel quale Des Ambrois compare tra i “soci paganti perpetui ed annuali”.

5 Petitti di Roreto “Società Reale pel patrocinio dei giovani liberati....” Tip. Botta Torino 1847 p. 1/2

13 Indagini sul “cretinismo negli Stati Sardi” e sulla Pellagra

Nel poco più di tre anni in cui rimase Ministro Des Ambrois affrontò anche alcuni problemi collegati agli aspetti sanitari della popolazione del Regno.

Si è già accennato, nel capitolo dedicato al piano d’ampliamento di Vanchiglia, allo scontro tra Vicariato della Città e Ministro a seguito del parere chiesto da quest’ultimo al Protomedicato in merito al risanamento dell’area e come questa esperienza possa aver influito sulla decisione di Des Ambrois di istituire nel 1847 il Consiglio Superiore di Sanità. Vi furono, però, almeno due altri importanti interventi del Ministro riguardanti due gravi infermità che colpivano la popolazione: il “cretinismo” e la Pellegra.

“Cretinismo”

Il primo intervento fu avviato con una lettera del 19 agosto 1845 indirizzata al Capo del Protomedicato con la quale il Ministro dava disposizioni per la costituzione di una Commissione per lo studio del “cretinismo negli Stati Sardi”. Lunga lettera pubblicata integralmente nella *“Relazione della Commissione creata da S.M. il Re di Sardegna per studiare il cretinismo”* edita a Torino in italiano e francese nel 1848.

Nella *“Introduzione”* alla Relazione, della quale sono conservate nella Biblioteca Storica della Provincia di Torino copia delle edizioni italiana e francese, è integralmente pubblicata la lettera di Des Ambrois, che *“meglio di ogni altro discorso chiarisce l’argomento e lo scopo della presente relazione, dimostra ad un tempo, come un savio ed illuminato Ministro soddisfacesse alle paterne sollecitudini del Principe profondamente commosso alla vista di una degradazione della specie umana, quale si è il cretinismo.”*

Segue la lunga lettera del Ministro con la quale si comunica la nomina di *“una Commissione di persone profondamente versate negli studii diversi che si riferiscono alla Medicina, alla Chimica ed alla Geologia, onde radunare tutte le possibili notizie sulla storia e sui progressi del cretinismo nelle diverse provincie, sulla statistica attuale di questa infermità, e di quelle che hanno affinità con essa, sulli suoi rapporti specialmente con le condizioni atmosferiche, colla natura del suolo, colla qualità delle acque, colle abitazioni e cogli alimenti, e sovra tutte le cause che possano più o meno influire sulla propagazione di quell’affezione tristissima per ricercare in seguito i mezzi coi quali si potrebbe più o meno paralizzare l’azione delle cause stesse.”* (1)

Il Ministro elenca poi il nome dei membri della commissione: nove membri “residenti” e dieci membri “corrispondenti”. La Commissione iniziò i lavori il 22 settembre 1845 al termine dei quali ritenne di dover ringraziare *“in particolar modo il signor cavaliere Des-Ambrois, Primo Segretario di Stato per gli affari dell’Interno, il quale si degnò di secondare ogni di lei desiderio, sia col procacciarle tutte le opere mediche necessarie per la compilazione di siffatto lavoro, sia col dare opportuna disposizioni, affinché dalle podestà locali le fossero*

1 Introduzione alla « Relazione della Commissione nominata d’ordine di S.M. il Re di Sardegna per studiare il cretinismo” Torino Stamperia Reale 1848 p. VI/X



prontamente somministrate tutte le notizie di cui avrebbe abbisognato." (2)

Le interessanti ed innovative per l'epoca caratteristiche che Des Ambrois volle dare alla Commissione sono state anche sottolineate in una valutazione dei contenuti del "*Relazione*" pubblicata recentemente. "*Il risultato è un'opera straordinaria per completezza e approccio scientifico assolutamente positivista, che coinvolgendo scienze quali la medicina, la sociologia, la chimica, la geografia, la geologia, indissolubilmente legate a esami autoptici su campo, delinea uno studio approfondito sul cretinismo, esponendo nel contempo una metodologia di approccio. Sette capitoli arricchiti di numerose tabelle definiscono storia e struttura del cretinismo (compresa una possibile etimologia da chrétien), la descrizione di segni e sintomi fisici, la fisiologia delle funzioni, la vita di relazione e i diversi caratteri; si propone una classificazione secondo l'intensità della malattia; si circoscrive un'area geografica dove si individua la distribuzione del fenomeno; si individuano le cause (fattori alimentari, ambientali, primo fra tutti il problema delle acque potabili, ereditari, di sangue, ecc.), infine cure e profilassi suggerite almeno per evitare che il fenomeno progredisca.*" (3)

Tra questi rimedi la Commissione, convinta che il cretinismo possa essere curato in particolare nella fase dell'infanzia, consiglia la creazione di una struttura analoga ad altra presente in Svizzera, nella quale raccogliere i bambini ammalati almeno sino all'età di dieci anni per allontanarli dal loro ambiente. Altro rimedio possibile quello di "*vendere il sale da cucina al prezzo più basso possibile affinché tutta la popolazione possa farne un maggior consumo.*"

La "*Relazione*" contiene anche nove litografie raffiguranti individui, adulti e minori, affetti da cretinismo.

L'importanza dell'iniziativa, che fu immediatamente colta negli altri Stati italiani ed in Francia, è confermata dalle molte recensioni allora fatte sulla "*Relazione*" della Commissione sarda.

In Lombardia il "*Bollettino di notizie statistiche italiane e straniere*" del maggio 1853 contiene un lungo articolo sulla "*Relazione*" (4) che ne riassume il contenuto. Si ritiene opportuno riportare almeno la prima parte ove, tra l'altro, si riconosce il ruolo avuto da Des Ambrois.

Dopo aver ricordato la piaga funesta che "*affligge la popolazione sarda*", vale a dire quella dei poveri affetti da cretinismo, così si prosegue: "*quando il cav. Des Ambrois era ministro dell'Interno, con sua lettera del 19 agosto 1845 notificava, che a seguito di una sua proposta S.M. il re Carlo Alberto decretava che si nominasse una commissione*" per lo studio del cretinismo. È riportato poi quasi integralmente il testo della lettera e si riferiscono in modo abbastanza dettagliato i lavori della Commissione corredando l'articolo con numerose tabelle che riassumono quelle della "*Relazione*".

Viene evidenziato che, su un totale di 4.370.087 abitanti dello Stato Sardo rilevati con il censimento del 1848, gli abitanti delle 22 province "*affette da cretinismo*" erano 2.648.359 ed i "*cretini*" individuati risultavano 7.084 dei quali 2.011 "*cretini con gozzo*", 3.912 "*cretini senza gozzo*" e 1.161 "*non classificati*". Dei 5.923 classificati 3.073 erano maschi e 2850 femmine. Le province a maggior "*intensità di cretinismo*" (numero di cretini per 1.000 abitanti) erano: Aosta (268,36), Moriana (220,73), Tarantasia (145,31), Alta Savoia (71,15) per poi scendere rapidamente. La situazione nell'attuale Provincia di Torino: Ivrea (24,79), Pinerolo (14,18), Susa (5,91), Torino (0,75). La media nelle 22 province esaminate era di 26,74.

2 idem p. X

3 da Abe Books Libreria Antonio Pettini Roma

4 Articolo di G. Sacchi in "Annuario universale di statistica" – Maggio 1853 Vol: 34 – Fasc. 101 p. 181/190

Dei 7.084 cretini individuati ben 6.430 provenivano da aree montane e solo 654 dalla pianura.

È riportato anche l'elenco per provincia delle “*persone semplicemente gozzute*” (21.841), dei cretini senza gozzo (2.111 di cui 1.120 maschi e 891 femmine) e dei cretini con gozzo (5.912 di cui 1.953 maschi e 1.959 femmine).

L'articolo si conclude rilevando che “*il numero di sette mila e più cretini su una popolazione di quattro milioni e trecento settanta mila abitanti è certamente ragguardevole. Noi sappiamo che si sta per istituire per questi infelicissimi uno speciale ospizio educativo siccome quello dell'Aremberg nella Svizzera. Piaccia a Dio che il coraggio delle persone caritatevoli non si stanchi e promuova presto anche questo segnalatissimo beneficio! Noi vorremmo che i buoni si ricordassero che anche i cretini sono uomini.*” Pare emergere il rammarico che anche nel Lombardo-Veneto non si siano avviati studi analoghi a quelli che Des Ambrois attuò nel Regno Sardo.

Infatti, solo nell'agosto del 1859, poche settimane dopo l'armistizio di Villafranca e con il passaggio della Lombardia ai Savoia, il “*Regio Istituto lombardo di scienze, lettere ed arti*” riuscì a nominare una apposita Commissione per lo studio del cretinismo in Lombardia “*conformandosi a ciò che era stato eseguito in Piemonte per impulso del Re Carlo Alberto.*” (5)

Nel 1860 all'iniziativa aderì anche il “*Regio governo della Lombardia*” e poterono essere inviate, in analogia a quanto fatto dalla precedente Commissione sabauda, lettere ai Sindaci, Parroci e Medici condotti con allegate le relative tabelle da compilare.

La Relazione conclusiva, del 20 agosto 1863, fu suddivisa in capitoli simili a quella Piemontese e questo al fine “*soprattutto di riferire quei nostri confronti al classico lavoro della Commissione Sarda che ha già illustrato questa malattia in un altro tratto dell'Italia Superiore.*” (6)

La Relazione contiene inoltre un esplicito riconoscimento a quanto fatto da Des Ambrois quando, sottolineando “*le gravi lacune*” nella raccolta del materiale lombardo, riconosce che “*la Commissione Sarda, appoggiata attivamente dal R. Ministro dell'Interno, trovava le autorità comunali e l'intero Paese*” pienamente disponibili a collaborare (7) e conclude con l'affermare che “*la Commissione Sarda ha porto un esempio prezioso da imitare.*” (8)

Ad ulteriore dimostrazione dell'attenzione rivolta al lavoro fatto dalla Commissione piemontese è sufficiente riportare anche quanto accadde in Francia dove la “*Relazione*” del 1848 favorirà l'immediata nascita di pubblicazione su questo argomento.

Nel 1851 il dott. J.J.H. Aguilhon pubblicherà un libro, proprio partendo dalla “*Relazione*” di Torino, sulle “*considérations prepes éclairer la même question dans le département du Puy-de-Dôme*” e nello stesso anno il Dott. G. M. A. Ferrus pubblica a Parigi “*Memoire sur le goitre et le crétinisme*” ove, per oltre la metà del testo, si riassume la relazione della “*commission sarde*”.

Ancora nel 1860 il dott. Morel, in un lavoro su “*la crétinisme à Rosières-aux-Salines et la Lorraine*”, inizia ricordando che “*ora noi possediamo i dati pubblicati dalla Commissione Scientifica del Piemonte*” che

5 “*Relazione della Commissione nominata dal R. Istituto Lombardo di scienze, lettere ed arti per lo studio del cretinismo in Lombardia*” pubblicato in “*Memorie del R. Istituto Lombardo*” vol. 9 – anno 1863 – pag. 397

6 idem p. 398

7 idem p. 397

8 idem p. 422



consentono il confronto tra la situazione della Savoia e della Valle d'Aosta e le vicine province montane francesi con il numero *“de crétins et de goitreux”* maggiore *“que dans le royaume du Piémont”*. Si riconosce inoltre che la Commissione piemontese fornisce anche gli strumenti per attuare *“une statistique rigoureuse”*.

I lavori della Commissione stimolarono in Piemonte ricerche sui rimedi da adottare per combattere la malattia. Il medico del Mauriziano Bartolomeo Fenoglio presentò una memoria nella quale spiegava che la somministrazione di jodio alle vacche consentiva di ottenere *“latte jodato”* da distribuire nelle scuole elementari. Curioso ricordare che questo medico, probabilmente in rapporti con Des Ambrois anche perché nominato Medico Chirurgo presso quell'ospedale con Regio Biglietto del 4 aprile 1845 proprio quando questi era Ministro, e per essere entrambi membri dell'ordine sei SS Maurizio e Lazzaro di cui il Ministro divenne *“commendatore”* nel 1847 e *“Gran cordone”* nel 1851, conservasse all'interno del riconoscimento ottenuto per gli studi effettuati sulla anchilostomasi, la *“malattia dei minatori del Gottardo”*, copia del Giornale il *“Conte di Cavour”* del 6 dicembre 1874, che in quel periodo fungeva anche come organo della Provincia di Torino, contenente l'annuncio della morte del Presidente del Senato con allegato un breve necrologio.

In conclusione si può affermare che ancor oggi la lettura della poco conosciuta *“Relazione”* sul cretinismo potrebbe fornire interessantissime notizie sulla situazione della popolazione delle vallate alpine, delle sue condizioni sanitarie, abitudini, alimentazione nel XIX sec. che sarebbe opportuno non ignorare.

La Pellagra

La seconda iniziativa in campo sanitario riguarda il pieno appoggio fornito dal Ministro alla Commissione Piemontese per lo studio della pellagra costituita nell'ambito dell'ottavo congresso degli Scienziati italiani tenutosi a Genova nel 1846.

La pellagra si andava ormai in quegli anni sviluppando in molte aree della nostra penisola e proprio all'inizio degli anni '40 del XIX secolo si stavano compiendo studi sulla malattia. Recentemente Costanza Bertolotti ha ricordato che gli studi sulla pellagra possono schematicamente suddividersi in 5 *“grandi periodi”* (9) dei quali in particolare il secondo interessa l'attività di Des Ambrois e solo di sfuggita il terzo.

Il primo, dalla scoperta della malattia nel 1776 sino alla fine degli anni '30 del XIX secolo. Il secondo, dal 1840 al 1870 *“contrassegnato da un significativo incremento degli studi che corrispose probabilmente ad un'ulteriore diffusione del morbo, in concomitanza con il graduale peggioramento delle condizioni di vita e di alimentazione della popolazione rurale”*.

Il terzo periodo dal 1870 arriva sino a fine secolo e fu caratterizzato dal dibattito tra coloro che, capeggiati da Cesare Lombroso, ritenevano erroneamente la pellagra causata da intossicazione dovuta a mais, allora definito anche *zea mays*, alterato da muffe e coloro che la addebitavano ad una dieta povera e carente di essenziali principi nutritivi come quella basata principalmente sul mais.

Teorie che avrebbero comportato conseguenze diverse anche sul piano politico-sociale. L'ipotesi *“fossicozeista”* di Lombroso, inizialmente accettata, comportava una soluzione del problema demandata all'individuazione d'appositi medicinali, mentre quella *“carenzialista”*, risultata alla fine più corretta,

9 - Costanza Bertolotti *“La pellagra”* Istituto Mantovano di Storia Contemporanea 2009 p. 12

richiedeva un miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni rurali ed anche la “necessità di una riforma degli assetti della proprietà agraria che, nonché osteggiata dai possidenti, incontrava forti resistenze anche da parte delle componenti più avanzate della classe dirigente liberale”. (10)

Lo sviluppo degli studi sulla pellagra nel “secondo periodo” dopo il 1840 coinvolse anche i Congressi degli scienziati italiani, il primo dei quali si tenne a Pisa nel 1839 ed il secondo a Torino nel 1840. Nel sesto a Milano fu costituita una “Commissione permanente” con il compito di studiare la nuova malattia.

Un primo rapporto della Commissione, che aveva sede in Milano, venne letto al 7° congresso di Napoli del 1845 ed un secondo all’8° a Genova l’anno dopo. La malattia era considerata “una delle più diffuse, più gravi e miserande affezioni che infesta buona parte dell’Italia,” ma si trovavano difficoltà nell’individuare le cause anche se si pensava che “essa derivi dalla mancanza di principi assimilabili e nutrienti e che questa possa dipendere tanto da vizio degli organi assimilatori, quanto da difetto delle sostanze alimentari.” (11)

In quella sede qualcuno sostenne ancora che la causa fosse un “virus” ed il dott. Carlo Morelli ricordò in un suo libro del 1855 che “ai componenti la commissione che riferì su questo argomento al genovese congresso non fu dato stabilire se la comparsa della pellagra coincida con l’uso alimentare del zea mays; ed ai commissari del rapporto piemontese non restò dubbio alcuno nell’asserire dopo indagini accuratissime, che la pellagra erasi manifestata in Piemonte due secoli dopo l’introduzione ed il largo uso del granturco in questa provincia italiana.” (12)

Al congresso di Genova si decise di costituire un’apposita commissione che avrebbe affiancato quella milanese. Des Ambrois allora, con circolare n° 34 del 26 dicembre 1846, scrisse agli intendenti Generali per informarli che “l’ottavo Congresso degli Scienziati italiani ha con ottimo divisamento nominata una Commissione Piemontese, composta dei signori Dottori in medicina Trompeo (Presidente), Berruti, Bonacossa, Frola, Garbiglietti, Gatta, Girola, Sachero e Demaria (segretario relatore), coll’incarico di studiare tutto ciò che riguarda la malattia della Pellagra”. Il Ministro proseguiva rilevando come “un’impresa di questa natura suggerita da un puro sentimento di beneficenza, e che cotanto interessa la umanità, essendo commendevolissima per ogni riguardo, merita di essere in ispeciale maniera favorita e protetta dal Governo.” Si invitavano gli Intendenti “in conseguenza a volersi prestare in ogni miglior guisa che le sarà fattibile per agevolare alla medesima la via di operare la ricerca e la raccolta delle desiderate notizie.”

La decisa presa di posizione del Ministro favorì notevolmente i lavori della commissione, come d’altra parte era già successo per quella sul “cretinismo”, mentre negli altri stati italiani emersero difficoltà nella raccolta dei dati, come confermeranno anche analoghe ricerche avviate in Francia, in particolare per la scarsa collaborazione offerta dai parroci di campagna.

La “Relazione dei lavori della commissione piemontese nominata dall’ottavo congresso scientifico italiano per continuare gli Studi sulla Pellagra” fu presentata da Antonio Garbiglietti al nono Congresso di Venezia del 1847, (13) che fu l’ultimo della serie, e pubblicata a Torino nello stesso anno. (14)

10 idem p. 15

11 Atti 8° congresso scienziati italiani di Genova – 1846 p. 767/768

12 Carlo Morelli “La pellagra nei suoi rapporti Medici e Sociale” Firenze 1855 p. 85

13 C. Bertolotti cit. p. 51

14 “Relazione de’ lavori della Commissione piemontese nominata all’ottavo Congresso Scientifico”. Tip. E. Mussano Torino 1847



14 Provvedimenti di Governo emessi dal Ministro Des Ambrois

Des Ambrois, a differenza di molti protagonisti del Risorgimento, ha lasciato un'unica opera scritta (oltre a *“Notes et souvenirs inédits”* rimasti incompiuti e pubblicati solo nel 1901): *“Notiche sur Bardonèche”*, che, come ricorda la *“Commemorazione”* di Achille Mauri del 1875, solo *“dopo la morte di lui”* venne diffusa *“i cinquanta esemplari stampati in Firenze dal Civelli.”*⁽¹⁾

Restano le carte custodite nell'archivio Des Ambrois, ad iniziare dall'interessante *“diario segreto”* sulla sua permanenza a fianco di Carlo Alberto durante il confitto del '48.

Esiste però anche una non piccola produzione scritta, contenuta negli atti di Governo, in particolare nei *“preamboli”* da lui sottoposti alla firma di Carlo Alberto, o nelle diverse Circolari emesse in quel periodo che merita di essere conosciuta.

Infatti, caratteristica delle R.Patenti od altri provvedimenti legislativi di allora era quello di contenere una parte introduttiva, il cosiddetto *“preambolo”*, che nel ricostruire brevemente gli antefatti, esponeva poi le ragioni che motivavano il provvedimento stesso.

Inoltre le stesse *“circolari”*, presentando contenuti meno formali degli atti legislativi, forniscono in modo ancor più esatto le posizioni del suo estensore.

Si è pertanto ritenuto opportuno riportare l'elenco dei provvedimenti firmati dal Ministro Des Ambrois.

I provvedimenti aventi valore di legge con caratteristiche analoghe a quelli oggi contenuti nella *“Gazzetta Ufficiale”* sono raccolti negli *“Atti del Governo di S.M. il Re di Sardegna”* secondo le modalità previste con R.P. 23/12/1832 di Carlo Alberto.

Altri provvedimenti governativi riguardanti aspetti meno generali sono contenuti nei *“Registri Patenti”* del Regno di Sardegna conservati in forma manoscritta presso l'Archivio di Stato di Torino (AST)

Esiste infine la *“Collezione Celerifica delle Leggi”*, edita a Torino dai Fratelli Favola, che contiene anche R. Biglietti, Circolari governative, provvedimenti riguardanti problemi locali, sentenze, atti del Vicariato, onorificenze od anche articoli tratti dalla *“Gazzetta Piemontese”*.

Per la presente ricerca sono state consultate anche le copie della *“celerifica”* disponibili presso la Biblioteca Storica *“G. Grosso”* di Torino del periodo 1844 – '48 per le quali non è però disponibile l'anno 1846.

I provvedimenti vengono a volte riportati con le parti più interessanti del *“preambolo”* qualora questi non siano già stati ripresi nel testo.

Abbreviazioni utilizzate.

R.Patenti=RP;

R.Lettere Patenti=RLP;

Regio Brevetto=RBr;

Regio Editto=RE;

Regio Biglietto=R.Bi.

¹ *“Commemorazione”* p. 27

Anno 1844

Con **R.Patenti n° 451** del 29 agosto Carlo Alberto *“ristabilisce la Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno”* prima riunita a quella delle Finanze e chiama Des Ambrois a ricoprirne l’incarico.

Già nello stesso giorno Des Ambrois compare, come cofirmatario, nelle R.P. n° 454 *“colle qual S.M. attribuisce alla Segreteria di Guerra e Marina il titolo di Regia Segreteria di Stato di Guerra e Marina”* firmate dal Cancelliere Avet.

Di seguito si riportano i provvedimenti direttamente firmati da Des Ambrois o che fanno riferimento al Ministro degli Interni.

- **R.Br 31/10/44** *“Onorifica ricompensa ai vaccinatori più benestanti.”*
- **R.Br 2/11/44** *“Sistema di votazione per gli esami privati di tutte le Facoltà”*
- **Manifesto n° 461 del 9/11/44** della R. Camera dei Conti sulla *“percezione dell’annua imposta ai proprietari di usine”* nella quale si ricorda che *“S.M. con Reale Biglietto in data 30 Ottobre si è degnato di approvare la Tariffa medesima vista di suo ordine dal Sig. Reggente la R. Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno.”*

In allegato il Regolamento, sempre firmato da Des Ambrois, per individuare in modo molto dettagliato il tipo di attività delle *“usine”* suddivisa per tipologia e tecnologia di lavorazione (forno *“reale”* a riverbero, cubilot, *“Puddler”*, ecc.) o per tipo di materiale lavorato (ferro, rame, piombo, auriferi, altri metalli, cristalli, acidi zolfo, ecc.).

Il proprietario, entro due mesi, doveva trasmettere all’Intendente della Provincia una dichiarazione indicante *“la natura di ciascuna usina da lui posseduta, il numero e la specie de’ forni, officina od artifizi che la compongono, il comune in cui essa si trova, la data del Decreto di approvazione, il tempo di attività.”*

Con questo provvedimento il nuovo Ministro consente allo Stato Sardo di ottenere un dettagliato Censimento delle attività esistenti nel settore metallurgico.

- **R.L.P. n° 466 del 25/11/44** *“colle quali S.M. ristabilisce, a partire dal 1° gennaio 1845, le Provincie dell’Ossola e della Val Sesia, nei limiti che avevano prima delle L.P. del 1836, con tutti gli uffici nell’ordine economico allora esistenti.”*
- **R.P. n° 467 del 25/11/44** *“colle quali S.M. ordina che d’or innanzi le leggi generali sul Catasto siano applicabili a tutti i comuni delle Provincie d’Ossola e Val Sesia.”*
- **R.L.P. n° 470 del 19/11/44** *“colle quali S.M. unisce la Comunità di Chialambertetto a quella di Balme.”*
- **R.L.P. n° 472 del 25/11/44** *“colle quali S.M. stabilisce che l’Intendenza di Pallanza è classificata di seconda categoria.”*
- **R.Br. 14/12/44** per la nomina della Commissione per l’erezione del monumento a C. Colombo in Genova.
- **Circolare 19/12/44** *“Soccorsi ai poveri nell’inverno”* causa *“il prematuro rigore e l’abbondanza di neve.”*
- **Circolare 19/12/44** *“Stampe e certificati per gli esercenti arti e mestieri.”*



Anno 1845

- **R.P. n° 478 del 4/1/45** “colle quali S.M. determina la norma da seguirsi per i sequestri delle rate intermedie del prezzo d'appalto d'opere pubbliche per il pagamento dei fondi sequestrati.”
 - **Circolare 9/1/45** “Obbligo per gli istituti di Carità ammessi al beneficio dei poveri di avvalersi degli uffizi e degli avvocati e Procuratori loro destinati.”
 - **Manifesto 23/1/45** “con il quale la Camera di commercio di Torino” comunica di aver inviato al Ministro degli Interni la relazione e l'elenco dei premiati per l'esposizione del 1844.
 - **R.L.P. 479 del 13/2/45** “colle quali S.M. ordina l'esecuzione delle Strade ferrate di cui approvò le linee con le R.P. del 18 luglio 1844, e prescrive che vi sia provveduto per cura del Governo a spese delle R. Finanze, semplificando a tal fine le forma di amministrazione e controllo.”
- Si tratta dell'importante provvedimento, già ricordato precedentemente, con il quale si decide la costruzione delle “*principali linee delle strade ferrate*” a spese dello Stato e precisando che “*tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione ed all'esercizio delle strade ferrate saranno riservati*” al Ministero dell'Interno.
- **R.L.P. n° 480 del 18/2/45** “colle quali S.M. separa la frazione di Serra dal Comune di Torre, mandamento di Vico, e la aggrega al Comune e Mandamento di Pamparato.”
 - **Circolare 10/3/45** “Nota degli oziosi e vagabondi per parte dei Sindaci di Città di residenza di Comandanti” da trasmettersi mensilmente al Comandante ed altra al Giudice.
 - **R.Br. 22/3/45** “col quale S.M. approva le modificazioni degli Statuti dell'Associazione Agraria votate nell'adunanza generale del 6 di marzo.”
 - **L.P. 20/3/45** su “*l'achèvement des digues de l'Isère et de l'Arc.*”
 - **Circolare 1/4/45** “Atti di battesimo degli esposti – Nomi e cognomi da imporsi su indicazioni della Regia Segreteria di Stato” degli Interni. Obiettivo della circolare quello di evitare l'errata procedura da parte di Sindaci o Parroci di assegnare anche ai figli riconosciuti dalla madre nomi di fantasia rendendo così impossibile un successivo riconoscimento da parte del padre.
 - **R.P. n° 484 del 5/4/45** “colle quali S.M. determina che nei contratti di vendita o remissione di seta a fattura si osservi il peso reale risultante dalla pubblica condizione.”
 - **R.Br. n° 486 del 30/1/45** “col quale S.M. dà alcune disposizioni relativa all'ammissione dei soggetti nel Penitenziario Industriale –Agricola detto della Generala.”
 - **R.Br. n° 487 del 12/4/45** “col quale S.M. ordina l'apertura della casa di educazione correzionale dei giovani discoli presso Torino da affidarsi alla Congregazione di S. Pietro in Vincoli sotto la immediata direzione della R. Segreteria di Stato per gli Affari dell'Interno.”
 - **R.Br. n° 488 del 3/5/45** “col quale S.M. stabilisce in Torino sotto la dipendenza della R.S. di Stato per gli Affari dell'Interno due pubbliche scuole, una di chimica e l'altra di meccanica applicate alle Arti.”
 - **R.Br. n° 491 del 13/5/45** “col quale S.M. autorizza la Cassa Centrale di Deposito a far anticipazioni pel pagamento dei debiti comunali.” La Cassa era stata costituita con R.Br 11/4/1840.
 - **R.L.P. n° 500 del 20/5/45** “colle quali S.M. fissa il capoluogo di Crana e S. Maria Maggiore in S. Maria Maggiore e dà a quel comune il nome di S.Maria Maggiore e Crana.”

- **R.L.P. n° 505 del 17/5/45** *“colle quali S.M. dà il nome di Comunità di S. Carlo alla Comunità di Vauda di Ciriè”.*
- **R.L.P. n° 514 del 8/8/45** *“colle quali S.M. dà alcune disposizioni perché le consegne delle assicurazioni marittime che a termine delle R.L.P. del 10 agosto 1818 debbono farsi presso la Camera di Commercio di Genova si facciano esatte e regolari.”*
- **R.L.P. n° 515 del 1/8/45** *“colle quali S.M. regola lo stabilimento di una scuola superiore e delle scuole Provinciali di Metodo.”*
- **R.E. n° 517 del 11/9/45** *“col quale S.M. stabilisce che i pesi e le misure del sistema metrico decimale saranno esclusivamente autorizzati negli Stati di Terraferma a partire dal 1° gennaio 1850, attribuisce alla R.S. di Stato per gli Affari dell’Interno la direzione del personale e la sorveglianza della fabbricazione e dà alcune disposizioni transitorie ed altre della stessa materia.”*
- **Circolare 25/9/45** contenente il provvedimento del Ministro sulla *“nuova Circostrizione del Circondario delle Miniere.”*
- **R.P. n° 522 del 27/9/45** *“colle quali S.M. provvede al regolare andamento del Collegio delle Provincie definitivamente ristabilito.”*
- **Circolare 3/10/45** *“I Membri del Consiglio di Leva dipendenti dal Ministero (dell’Interno) debbono, allorché intervengano nelle sedute, vestire anche l’abito uniforme.”*
- **Manifesto 8/10/45** con il quale si annuncia l’apertura del *“corso di studi Teologici in attuazione del Biglietto di S.M. del 6 settembre”* con allegato il *“quadro delle cattedre e del corso di Teologia”* (6 cattedre) firmato da Des Ambrois.
- **R.L.P. n° 528 del 30/10/45** *“per cui si stabiliscono le ulteriori occorrenti norme di contabilità per la costruzione delle strade ferrate da eseguirsi a spese del Regio Erario”* Si tratta di un provvedimento firmato dal Ministro delle Finanze Di Revel *“proposto di concerto con”* il Ministro dell’Interno ed assunto perché *“essendosi già portate le cose al punto per cui occorrono nella parte economica alcuni speciali provvedimenti”* si dà mandato alla Azienda Generale dell’Interno di predisporre un *“annuo speciale Bilancio”* e di stipulare i necessari contratti.
- **Manifesto n° 529 del 2/12/45** della Camera di Commercio di Torino *“per il quale si rendono note al pubblico le disposizioni date dalla R.S. di Stato per gli Affari dell’Interno per l’aprimiento e l’esercizio delle scuole di Meccanica e Chimica applicate alle arti, stabilite con R.Br. del 3 di maggio 1845.”* Il Manifesto rende pubbliche le *“occorrenti disposizioni fissate per decreto del primo di questo mese”* da Des Ambrois e comunica che le scuole *“si apriranno il 15 dicembre corrente in una delle sale del Già Collegio di S. Francesco da Paola.”*
- **R.L.P. n° 530 del 8/11/45** *“colle quali S.M. stabilisce il personale di cui sarà composta la Delegazione creata con l’art. 7 delle L.P. 13 febbraio scorso per pronunciare sul contenzioso dipendente dall’esecuzione delle Strade Ferrate.”* Questo su proposta del Ministro Dell’Interno:
- **R.L.P. n° 531 del 20/11/45** *“colle quali S.M. stabilisce in ciascuna delle parrocchie della Città di Torino un Consiglio di Beneficenza, per esercitare le attribuzioni di Congregazione di Carità.”*
- **Manifesto 3/12/45** della *“Regia Opera Pia Mendicità Istruita”* che comunica l’apertura di scuole serali per adulti (corsi di scrittura, grammatica, composizione in italiano, aritmetica).
- **R.L.P. n° 532 del 11/12/45** *“colle quali S.M. in via di deroga alle vigenti leggi in materia economica*



assegna sulla Cassa di Riserva una somma di quindici milioni di lire per essere impegnata nella costruzione della strada ferrata da Genova al Piemonte con diramazione al Lago Maggiore ed alla frontiera Lombarda.”
Provvedimento firmato dal ministro delle Finanze Di Revel ed assunto “*in accordo*” con quello dell’Interno che controfirma.

- **R.L.P. n° 534 del 13/12/45** *“per le quali S.M. estende agli affari delle Opere Pie le disposizioni fatte colle L.P. del 25 agosto e 31 dicembre 1842 per la dipendenza degli Intendenti di Provincia dagli Intendenti Generali, e rimette a questi la spedizione definitiva di alcune categorie di tali affari per la maggior speditezza del servizio.”*

Anno 1846

- **R.L.P. n° 544 del 5/2/46** *“colle quali S.M. accresce il numero dei Membri del Consiglio dell’Ordine Civile di Savoia e permette pure aggiunti con voto consultivo di altri Cavalieri dell’Ordine.”*

- **R.L.P. n° 547 del 13/1/46** *“colle quali S.M. prescrive alcune norme e discipline dirette a migliorare gli Stabilimenti di educazione e di istruzione delle fanciulle.”*

- **Circolare del 27/2/46** *“Industria serica – Premio di £ 2.000”* Il Ministro *“preoccupato del pericolo di decadimento dell’industria serica nazionale”* ritiene occorra migliorare la coltivazione dei bachi da seta. Invita a far conoscere a tutti i Comuni il Concorso a premi indetto dalla Associazione Agraria per chi *“avesse stabilito a sue spese un forno, camera calda, macchine o apparecchi per farvi schiudere la semente dei filugelli a servizio del pubblico.”*

- **R.Br. n° 558 del 17/3/46** per la creazione di una Giunta provinciale d’Antichità nella Città d’Aosta *“per l’importanza e la copia di avanzi di antichi monumenti esistenti nel Ducato d’Aosta.”*

- **Circolare del 23/3/46** nella quale il Ministro, sottolineando l’importanza della Associazione Agraria, invita gli Intendenti Provinciali a convocare i Comizi Agrari.

- **R.P. n° 565 del 26/5/46** *“colle quali S.M. abrogando il disposto delle R.P. del 6 settembre 1816 prescrive le garanzie da prestarsi dagli esercenti d’arte di Serragliere e di Ferriveccchi, ed estende queste disposizioni a tutti gli Stati di Terraferma.”*

- **R.P. n° 566** con le quali si introducono ulteriori facilitazioni per il taglio dei boschi

- **Manifesto n° 567 del 14/7/46** del Magistrato della Riforma sopra gli studi *“col quale si notifica lo stabilimento di una scuola provinciale di Metodo nelle città di Cuneo, Novara, Saluzzo e Vercelli per l’istruzione dei Maestri delle scuole elementari di quelle Provincie”* in attuazione delle R.P. 1/7/46.

- **Manifesto n° 568 del 5/8/46** del Magistrato della Riforma *“col quale si rende noto al pubblico il nuovo Regolamento per l’insegnamento e per gli esami della Facoltà di Legge nella Università di Torino.”* Contiene il Regolamento *“vistato d’ordine di S.M. dal Reggente la R.S. di Stato per gli Affari dell’Interno.”*

- **R.L.P. n° 570 del 24/7/46** *“per le quali S.M. separa la Borgata di Pontinvrea dal comune di Pareto e la erige a Comunità.”*

- **R.L.P. del 31/7/46** con le quali si approva lo Statuto della *“Soc. An. per l’esportazione dei vini indigeni”*.

- **R. Br. n° 571 del 24/7/46** *“col quale S.M. stabilisce nel luogo di Veneria un Istituto Teorico pratico per la scuola di Agraria, Veterinaria e Forestale.”*

- **Circolare del 18/8/46** agli Intendenti Generali con l'invito a sollecitare i Comuni ad "associarsi" alla Associazione Agraria.
- **R. P. del 7/8/46 "Piano regolatore pel borgo S. Salvatore"**
"È approvato il piano formato dal Consiglio degli Edili della Nostra Città di Torino il 22 maggio scorso per le costruzioni da innalzarsi tra il viale del Re ed il viale che dalla chiesa di S. Salvatore tende al castello del Valentino, il quale sarà vidimato d'ordine Nostro dal Reggente la Nostra Segreteria di Stato per gli affari dell'Interno."
- **R. P. del 12/9/46 "Costruzioni in Vanchiglia"**
"Sono approvati i due piani formati dal Consiglio degli Edili il 12 scorso gennaio per le costruzioni di una parte della regione di Vanchiglia che saranno vidimati dal Reggente la Nostra Segreteria di Stato pegli affari dell'Interno, ed uniti alle presenti."
- **Manifesto n° 577 del 28/10/46** del Magistrato della Riforma *"col quale si rende noto al pubblico il Sovrano Provvedimento del 13 corrente mese relativo ad un diritto di iscrizione da corrispondersi dagli studenti di questa R. Università."*
- **Manifesto n° 579 del 7/11/46** della R. Camera di Commercio di Torino *"per il quale, mentre si annuncia la riapertura pel 1846-47 della Scuola di Diritto Commerciale, si rende noto il Programma del Corso di Studi e degli esami per gli allievi di essa scuola, approvato dalla R. Segreteria di Stato per gli Affari dell'Interno."*
- **R.L.P. n° 581 del 29/10/46** *"colle quali S.M. prescrive che in avvenire i Sindaci di Torino rimangano in carica per tre anni."* Questo rispetto ad un anno come previsto dalle R.L.P. del 8/12/1767.
- **R. Br. n° 584 del 28/11/46** *"col quale S.M. stabilisce in Genova due pubbliche scuole, l'una di Chimica, l'altra di Meccanica applicata alle Arti, e determina il modo di provvedere alle relative spese tanto di personale che di materiale."* Le scuole *"saranno poste nella dipendenza della nostra Segreteria di Stato all'Interno"* ed i professori *"saranno nominati da Noi su proposta del Ns. Primo Segretario di Stato all'Interno."*
- **R. Br. n° 586 del 21/11/46** *"col quale S.M. autorizza lo Stabilimento di una Società col titolo di Società Reale pel patrocinio dei Giovani liberati dalla Casa di Educazione Correzionale, e ne approva lo Statuto"* che sarà *"vistato d'ordine Nostro dal Reggente la Nostra Segreteria di Stato per gli Affari dell'Interno."*
- **R. Br. n° 588 del 24/12/46** *"col quale S.M. dà alcune disposizioni in ordine alla formazione della tassa del pane della Città di Torino, provvede alla fabbricazione di una qualità di pane più conveniente per le classi meno agiate della popolazione, e rende libero lo stabilimento di nuove panetterie sotto l'osservazione delle regole di polizia."*
- **R.L.P. n° 592 del 25/11/46** *"colle quali S.M. stabilisce che a partire dal 1° marzo 1847 rimarranno esclusivamente autorizzati nel Porto franco di Genova i pesi e le misure del sistema metrico decimale."* Termine prescritto *"per il resto del territorio per l'anno 1850 dal Ns. Editto del 11 settembre 1845."*
- **Circolare n° 33 del 4/11/46** *"Gravi disastri causati dalle piene di fiumi e torrenti."* Il Ministro, riferendosi alle piene, ritiene *"opportuno segnare alcune norme che debbono essere osservate uniformemente ... onde impedirne i progressi o minorarne almeno gli effetti, e segnatamente per salvare le persone, difendere le case e mantenere sempre aperte ... le comunicazioni."*
- **Circolare n° 34 del 26/12/46** *"Studio sulla Pellagra"* Il Ministro informa gli Intendenti Generali che l'ottavo Congresso degli scienziati Italiani ha nominato una Commissione Piemontese per lo studio della Pellagra *"la quale sventuratamente serpeggia in alcune Provincie dé Regi Stati."*



Des Ambrois invita gli Intendenti a fornire la più ampia collaborazione per la “raccolta delle desiderate notizie” che verranno loro richieste.

Anno 1847

- **Circolare n° 35 del 7/1/47** “*Obbligo per gli Istituti di Carità di avvalersi degli Uffici e degli Avvocati e Procuratori a loro destinati.*”
- **Circolare n° 38 del 6/1/47** “*Statistica dei Veterinari approvati e degli abusivi. Comuni che ne sono sprovveduti.*”
- **Circolare n° 4632 del 15/1/47** “*Proposte di candidati per le Giunte e le Commissioni Provinciali dei Conti 1846 degli Istituti di Carità.*”
- **R. Bi. del 10/2/47** “*con il quale S.M. conferì alla Società Medico- Chirurgica di Torino il titolo di Reale Accademia Medico-Chirurgica.*”
- **R. Br. n° 598 del 23/2/47** “*pel quale S.M. stabilisce in modo uniforme che tutte le Provincie dei Regi Stati di Terraferma debbano avviare allievi alla Scuola Agraria, Veterinaria e Forestale, come era prescritto per il rispetto alla scuola di Veterinaria rispetto alle Provincie del Piemonte.*”
- **Manifesto n° 599 del 18/3/47** del Magistrato della Riforma che riporta “*testuale R. Biglietto*” del 6/3, firmato da Des Ambrois, “*concernente il tempo in cui gli studenti di questa R. Università debbano prendere i loro esami annuali.*”
- **R. Br. n° 600 del 30/1/47** “*col quale S.M. autorizza una Società Anonima per lo stabilimento in Torino di un collegio di Istruzione civile e commerciale e ne approva lo Statuto.*” Il Collegio è “*destinato all'istruzione ed al vivere colto ed occupato da quella parte di gioventù che non aspira al conseguimento de' gradi accademici nelle Università.*” In allegato lo Statuto di n° 36 articoli firmato da Des Ambrois.
- **Circolare n° 39 del 26/2/47** “*Società di patrocinio per i giovani liberati dalla casa di educazione correzionale.*” Il Ministro, informando gli Intendenti che S.M. “*volle che il Primo Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno ne fosse il Presidente nato*”, li invita “*a far conoscere e apprezzare l'attività della Società di patrocinio.*” La “*Collezione Celerifica*” riporta un articolo della “*Gazzetta Piemontese*” di pari data ove Des Ambrois compare nell'elenco dei “*soci paganti perpetui*”.
- **Circolare n° 4029 del 1/3/47** “*Lavori comunali per impiegare la classe meno agiata onde possa procurarsi il vitto necessario.*” Il Ministro, esprimendo preoccupazione per “*l'incarimento dei prezzi dei cereali*” e dopo aver ricordato “*di aver promosso quella maggior quantità di lavori pubblici che appartenere potevano alle disposizioni dirette dell'Amministrazione Superiore*”, invita “*i Comuni a fare altrettanto.*” Ricorda agli intendenti “*che vedrei con piacere che ella mi facesse conoscere, almeno approssimativamente, il numero di operai presentemente applicati in codesto Circondario ai Lavori Pubblici sia dello Stato e delle Provincie, che delle Comunità.*”
- **Circolare n° 41 del 1/3/47** Richiesta di una statistica sulle condizioni dei Comuni nell'anno 1846.
- **R. Br. n° 602 del 20/3/47** “*col quale S.M. determina le spese da sopportarsi sul Bilancio delle Provincie per le Scuole Provinciali di Metodo.*”
- **R. E. n° 611 del 8/4/47** “*col quale S.M. provvede alla conservazione del suolo e delle dipendenze delle strade ferrate ed a impedire gli attentati contro la sicurezza del pubblico sulle medesime.*”
- **Circolare n° 43 del 14/5/47** sulla tumulazione dei Sacerdoti con la quale si ricorda ai Comuni che

devono provvedere “*un apposito sito*” nei loro cimiteri essendo proibita la sepoltura “*nelle chiese e nei luoghi adiacenti.*”

- **R. Br. n° 612 del 19/6/47** “*col quale S.M. approva il Regolamento sull’insegnamento e sulla condizioni di annessione al Regio Istituto Agrario, Forestale e Veterinario*” di Venaria.

- **Manifesto n° 613 del 19/6/47** “*col quale S.M. stabilisce in £ 540 la retta da pagarsi dai convittori del R. Istituto Agrario, forestale e veterinario e approva la nota del corredo che dovranno recar seco gli alunni al loro ingresso nell’Istituto.*”

- **Manifesto n° 614 del 19/6/47** del Magistrato della Riforma col quale “*si notifica lo stabilimento di una Scuola Provinciale di Metodo nelle Città di Alba, Casale, Cuneo, Ivrea, Mondovì, Mortara, Nizza, Pallanza, Pinerolo e Torino per l’istruzione dei maestri delle scuole elementari di quelle Provincie.*” Questo “*in attuazione delle R.P. 1/8/45.*”

- **R.L.P. n° 616 del 15/5/47** “*colle quali S.M. estende al Ducato di Genova le disposizioni analoghe alle R.P. del 1° agosto 1845 per le scuole provinciali di Metodo ed approva l’annesso regolamento*” Regolamento di 30 articoli firmato da Des Ambrois.

- **Circolare n° 44 del 25/6/47** “*Incompatibilità di parentela nel servizio relativo alla somministrazione de’ medicinali ai poveri.*” Prevede l’incompatibilità tra “*ascendenti e discendenti*” come pure tra fratelli nell’esercitare l’uno la medicina o chirurgia, l’altro la farmacia “*in servizio di uno stesso Istituto.*”

- **Circolare n° 45 del 28/6/47** “*Convocazione dei Consigli e Congressi Provinciali*” con inoltre le istruzioni “*in ordine al modo con cui il bisogno, la natura ed il montare della spesa debbono essere giustificati.*”

- **R. L. P. n° 617 del 30/6/47** “*con le quali S.M. abolisce, a partire dal 1° agosto 1847, le attribuzioni giudiziarie dell’Ufficio del Vicariato di Torino, rimettendole ai giudici ordinari*” e abolendo di conseguenza “*la carica di Assessore-Vicario.*” Questo “*su proposta del Reggente la Segreteria di Stato per gli Affari dell’Interno.*” Segue un **Comunicato** con il quale si rende noto che S.M. nell’atto in cui il Marchese Michele Benso di Cavour “*cessava le sue funzioni*” di Vicario, “*dargliene una pubblica testimonianza accordandogli le Grandi entrate alla Corte.*”

- **R. L. P. n° 618 del 30/6/47** “*colle quali S.M. istituisce una nuova R. Azienda Generale colla denominazione: Azienda Generale delle Strade Ferrate ponendola sotto le dirette dipendenze del Primo Segretario di Stato per gli Affari dell’Interno.*” Il provvedimento è firmato da Di Revel e solo controfirmato da Des Ambrois, ma certo proposto da quest’ultimo. Segue **Sovrana Provvisione del 30/6** di S.M. con la quale **Bartolomeo Bona** “*da Primo Ufficiale della R. Segreteria di Stato per l’Interno viene nominato Intendente Generale della Azienda Generale per le strade ferrate nuovamente creata.*”

- **Circolare n° 46 del 14/7/47** “*Scuole Provinciali di Metodo*” con la quale il Ministro intende “*interessare lo zelo*” di intendenti e Sindaci “*perché si facciano ad animare col maggior impegno possibile i Maestri elementari delle rispettive località di recarsi a frequentare la Scuola di Metodo.*”

- **Manifesto n° 622 del 28/7/47** del Magistrato della Riforma “*col quale si rende noto al Pubblico il Sovrano Provvedimento del 9 del corrente mese relativo al Corso di Belle Lettere di questa R. Università.*” Provvedimento firmato da Des Ambrois.

- **Manifesto del 28/7/47** contenente il Regolamento degli Studi Legali della R. Università di Genova emesso con R. Bi. del 16/7 firmato Des Ambrois.

- **R. P. 626 del 20/8/47** con le quali la Città ed il Territorio di Torino vengono suddivisi in 7 Mandamenti



anziché 6 (Dora, Moncenisio, Monviso, PO, Borgo Po, B. Dora, B. Nuovo.) Provvedimento firmato da Avet e controfirmato da Des Ambrois.

- **Manifesto del 25/8/47** contenente il Regolamento per gli studi ed esami medico-chirurgici e di farmacia approvato con R. Bi. del 6/8/47.

- **R. Br. n° 628 del 25/9/47** *“con il quale S.M. stabilisce che i giovani attualmente rinchiusi o da rinchiusere per l'avvenire nella Casa di educazione correzionale non potranno rimanervi oltre l'età di vent'anni compiuti, e prescrive che non vi saranno d'ora in poi quelli i quali avranno superato l'età dei sedici.”*

- **Manifesto n° 629 del 4/10/47** del Magistrato della Riforma *“col quale si rende noto al Pubblico il Sovrano Provvedimento del 18 settembre ultimo scorso relativo ai corsi di studio ed agli esami di Filosofia superiore, di Matematica e di Architettura di questa R. Università.”*

- **R. L. P. n° 637 del 30/10/47** *“colle quali S.M. crea una commissione Superiore e Commissioni Provinciali per la revisione delle stampe, ed allo scopo di agevolare la pubblicazione delle produzioni scientifiche, letterarie ed artistiche, stabilisce nuove regole a tale materia relative.”* Si tratta dell'importante provvedimento sulla **libertà di stampa** firmato da Avet, Ministro di Grazia e Giustizia e per gli Affari Ecclesiastici e solo controfirmato da Des Ambrois, ma certamente concordato con quest'ultimo perchè domanda completamente le competenze al Ministro dell'Interno come espressamente previsto dall'art. 3.

- **R. E. n° 640 del 30/10/47** *“col quale S.M. abolendo la giurisdizione dei Magistrati di Sanità stabilisce un Consiglio Superiore e Consigli Provinciali per vegliare alla tutela della Sanità Pubblica.”* Si tratta della nascita dell'attuale **Consiglio Superiore di Sanità**:

- **R. E. n° 641 del 29/10/47** *“col quale S.M., abolendo col privilegio di foro spettante al R. Patrimonio la giurisdizione meramente giudiziaria della Camera dei Conti, la costituisce tribunale supremo di tutto il contenzioso amministrativo, e regola questo contenzioso con il sistemare la competenza dei Consigli d'Intendenza.”*

- **R.L.P. n° 642 del 8/10/47** *“colle quali S.M. riunisce nuovamente le attribuzioni relative alla Polizia alla R. Segreteria di Stato per gli affari dell'Interno.”* Firmato da Villamarina e solo controfirmato da Des Ambrois ma certamente concordato con quest'ultimo per l'importante *“attribuzione”* fatta al Ministero dell'Interno e per il conseguente provvedimento n° 643.

- **R. L. P. n° 643 del 29/10/47** *“colle quali S. M. stabilisce che, a partire dal 1/1/48, le attribuzioni in materia di polizia attribuite ai Comandanti Militari dalle R.P. 30/10/1821 apparterranno agli Intendenti e stabilisce alcune disposizioni relative all'azione della polizia.”*

“Poiché abbiamo staccato la direzione della polizia dal Dicastero della Guerra e Marina per attribuirle di nuovo alla nostra S. di Stato per gli Affari dell'Interno, divenne evidente la convenienza di affidare alle Provincie l'ispezione di tale servizio ... quindi ci siamo determinati di trasferire all'Intendente le attribuzioni di polizia estranee all'interesse del servizio militare.”

- **Manifesto 13/11/47** ai Governatori della Divisione di Torino che pubblica il R. Bi. 12/11/47 *“Avviso ad astenersi da ulteriori clamorose dimostrazioni.”* Firmato da Genova da Carlo Alberto e Des Ambrois. Si tratta dell'ordinanza che Des Ambrois, come accenna nei *“Ricordi”*, avrebbe preferito non firmare, ma che *“ebbe la debolezza di cedere all'opinione unanime dei suoi colleghi”*.

- **R. L. P. n° 648 del 30/10/47** *“colle quali S.M., modificando le Circostrizioni dei Circondari delle Intendenze Generali, stabilisce che queste abbiano d'ora innanzi la denominazione di Divisioni*

Amministrative, sopprime quelle di Casale, Saluzzo e Chiavari e approva una nuova pianta per personale delle Intendenze.” Il Circondario di Torino comprenderà le Province di Torino, Pinerolo e Susa.

- **R. L. P. n° 649 del 27/11/47** *“colle quali S.M. approva l’annesso Regolamento per servizio degli Agenti di Cambio e de’ Sensali negli Stati di Terraferma.”*

- **R. L. P. n° 652 del 30/11/47** *“colle quali S.M. crea un apposito dicastero per la suprema direzione degli studi col titolo di R. Segreteria di Stato per l’Istruzione Pubblica, abolendo così il Magistrato ed i Consigli di Riforma, la deputazione degli studi di Genova ed i Magistrati sopra gli studi dell’Isola di Sardegna.”*

- **R. E. n° 659 del 27/11/47** *“Amministrazione dei Comuni e delle Provincie.”* Si tratta della legge Des Ambrois rimasta inapplicata a seguito dell’emanazione dello Statuto e sostituita poi dalla Legge Pinelli del 7 ottobre 1848.

- **R. L. P. n° 660 del 30/11/47** *“colle quali S.M. restringe il numero dei Membri della Sezione del Consiglio di Stato per gli Affari Ecclesiastici di Grazia e Giustizia, ordina che dal 1° di maggio 1848 la Commissione di Cancelleria cesserà delle sue funzioni e provvede circa al servizio dei Referendari.”*

- **Lettres –Patentes del 28/12/47** con le quali S.M. *“sépare de la comune de la Scionzier la section du Reposoir, et la constitue en comune a part.”*

- **R. L. P. n° 664 del 28/12/47** *“con cui S.M. stacca la sezione di Altessano dal Comune di Borgaro Torinese e la riunisce a quella di Venaria Reale.”*

Si tratta probabilmente dell’ultimo provvedimento firmato da Des Ambrois come Primo Segretario di Stato per gli Affari dell’Interno come risulta dall’approvazione del Senato di Torino del 16/1/1848 mentre il successivo del 30/12/47 è già firmato dal Conte Borelli.

Anno 1848

L’attività nel 1848 è svolta da Des Ambrois come Ministro dei Lavori pubblici a cui si aggiunse l’impegno per l’episodio dei “voraces” e quello, a fianco di Carlo Alberto, al fronte dal 19 giugno ove firmò, come Segretario di Stato, l’accettazione dell’unione al Regno di Sardegna della Lombardia e delle province di Padova, Vicenza, Treviso e Rovigo.

Inoltre l’incarico di Ministro dei Lavori Pubblici prevedeva anche l’organizzazione del nuovo Ministero, prima accorpato a quello dell’Interno.

Questo comportò nei primi mesi una notevole attività riguardante la formazione della nuova struttura, come emerge chiaramente dall’analisi dei Registri delle Patenti (dal n° 119 al 122) conservati in forma manoscritta presso l’Archivio di Stato di Torino.

Si tratta di circa un centinaio di singoli provvedimenti firmati da Des Ambrois per nuove nomine, promozioni, pensionamenti, trasferimenti, modifica di retribuzioni.

Da sottolineare che circa 30 di questi provvedimenti riguardano ingegneri o “allievi ingegneri” in buona parte destinati al settore delle strade ferrate.

- **Sovrano Proclama n° 669 del 8/2/48** - *“Premessa di uno Statuto Fondamentale”* – Si tratta del “Proclama” di Carlo Alberto redatto da Des Ambrois con il quale era annunciato lo Statuto.



- **Circolare n° 2 – 598 del 23/2/48** agli Intendenti Generali – *“Invio regolare delle mercuriali delle granaglie”*.

- **Circolare del 17/3/48** *“Statistica”* agli Intendenti e alle Giunte prov. di Statistica.

Si tratta di una lunga ed interessante circolare con la quale si annuncia un nuovo Censimento, dopo quello del 1838, *“da compiersi nel prossimo mese di aprile.”* Il Ministro sottolinea l'importanza del Censimento, utilizzato anche *“per illuminare i privati in quasi tutte le specolazioni di commercio e d'industria, sulle quali esercitano sì grande influenza il numero, l'età, la condizione degli abitanti del Paese e delle diverse parti di esso”* ed invia le istruzioni per i Segretari Comunali e le Giunte Provinciali.

Des Ambrois oltre che come Ministro si firma anche come *“Presidente della Commissione Superiore di Statistica”*.

- **Circolare del 23/3/1848** *“Si invoca il più perfetto ed efficace concorso di tutti i funzionari dipendenti da questo Ministero.”*

La circolare inizia ricordando che, con lo Statuto, il precedente Governo aveva rassegnato le dimissioni e nel nuovo *“S.M. si è degnata di affidarmi nuovamente il portafoglio dei Lavori Pubblici, dell'agricoltura e commercio.”* Prosegue poi con una interessante e minuziosa descrizione di quali debbano essere obiettivi e compiti del Ministero per la *“prosperità del paese”* con indicazioni ancor oggi di estrema validità.

- **Circolare del 23/3/48** agli Intendenti Divisionali e Provinciali. *“Eccitamento a proseguire l'esecuzione dei lavori pubblici per somministrare lavoro agli operai.”*

Il Ministro sottolinea la necessità di riprendere con *“il ritorno della bella stagione”* i lavori sospesi durante l'inverno *“e di cominciare altri non ancora avviati”* e questo *“per l'utilità dello scopo cui sono diretti come per l'opportunità che offrono di somministrare lavoro a una parte della popolazione.”*

- **Decreto Eugenio di Savoia del 4/4/48** con il quale si *“incarica interinalmente del portafoglio”* dei Lavori Pubblici il Ministro Thaon di Revel per *“l'assenza del cavaliere Luigi Des Ambrois commissario straordinario di S.M. in Savoia rimanendo per a tempo scoperto l'ufficio che gli è affidato.”*

- **Decreto Reale n° 747 del 11/7/48** *“Accettazione dell'unione della Lombardia e della Provincie di Padova, Vicenza, Treviso e Rovigo agli antichi Regni Sardi.”*

“Visto il risultamento della votazione universale tenutasi nella Lombardia e nelle quattro Provincie Venete, stata a Noi presentata al Quartier Generale di Somma Campagna ... si ordina l'immediata unione” agli Stati Sardi. *“Col mezzo del suffragio Universale sarà convocata una comune Assemblée Costituente, la quale discuta e stabilisca le basi e le forme di una nuova Monarchia Costituzionale colla dinastia di Savoia, secondo l'ordine di successione stabilito dalla legge Salica, in conformità del voto emesso dai Veneti e dal popolo Lombardo.”*

“dato dal Quartier Generale di Roverbella, 11 luglio 1848”

Il 19 agosto è formato il Governo Alfieri e Des Ambrois è sostituito ai Lavori Pubblici dal cav. Pietro di Santa Rosa.

15 Considerazioni conclusive

Come già ricordato queste note, nate principalmente con l'intento di illustrare l'attività poco conosciuta di Des Ambrois come Consigliere Provinciale e Comunale di Torino, sono poi state estese ad alcune delle attività da lui svolte come Ministro perché questo non solo può aiutare a far meglio comprendere la natura dei suoi interventi in Consiglio Provinciale, ma anche a far conoscere quanto fatto da Des Ambrois nei pochi anni nei quali ha ricoperto la carica di Ministro.

Si è iniziato dai contenuti della legge Comunale e Provinciale del 1847 che, anche se non applicata, rimase un punto di riferimento per le successive proposte di modifica della legge Pinelli del 1848.

Questo a dimostrazione della capacità di Des Ambrois, anche su un complesso problema come quello della riforma degli Enti Locali con inevitabili riflessi sull'intera struttura dello Stato, di aver saputo evitare il rischio di una riforma troppo settoriale. Capace anzi di elaborare un progetto che prefigurava, è bene ripeterlo, *“una piramide unitaria destinata ad integrare Comuni, Province, Divisioni ed Amministrazione Centrale secondo un disegno forse unico per coerenza nella nostra storia amministrativa”*, come ha ricordato Adriana Petracchi.

Progetto di riforma che, per quanto avanzato, rischiava però di fallire se inserito nella rigida situazione di uno Stato autoritario e non accompagnato da altre riforme come quelle dell'ottobre 1847 da lui ampiamente illustrate sulla *“Gazzetta Piemontese”*. Dopo una sintesi della legge Comunale e Provinciale del 1847 si è poi ritenuto opportuno accennare all'incarico che il Governo Cavour volle dare al Presidente del Consiglio di Stato di presiedere la Commissione del 1860 per un progetto regionalista dello Stato, probabilmente proprio come riconoscimento della sua legge del 1847, considerata già allora meno accentratrice di quella Pinelli del 1848.

Des Ambrois operò anche per attuare il principio che Domenico La Monica del Consiglio di Stato attribuì esclusivamente a Carlo Alberto proprio in riferimento alla legge del 1847. *“Far partecipare più che possibile popoli all'amministrazione delle loro province.”* (1)

Partecipazione di popolo resa possibile solo se si attuava anche una profonda trasformazione dell'intero settore della Pubblica Istruzione ad ogni livello.

Ed allora, come ricorda la Commemorazione in Senato del 1875, il Ministro *“fu zelantissimo a promuovere l'istruzione del popolo”* riassumendone poi in modo esemplare le riforme introdotte. (2)

Le *“scuole di metodo per formare buoni maestri”* di cui la prima aperta presso l'Università di Torino, la diffusione d'Asili infantili, l'attenzione alla istruzione femminile predisponendo *“che in ogni Comune potesse istituirsi una scuola per fanciulle”* ed inoltre scuole serali per operai.

Per l'istruzione superiore *“poté istituire in Torino le scuole di meccanica e chimica applicata alle arti”*, le cattedre d'Economia Politica, di Storia Patria e Italiana.

Per gestire queste riforme occorrevano però uomini capaci. *“Uno dei suoi primi atti”* come Ministro fu la nomina di Cesare Alfieri, in sostituzione del Vescovo Pasio dimissionario, a *“Presidente della Riforma, vale a*

1 Domenico La Monica “Lo Statuto Albertino fu estorto o elargito?” Rivista Guardia di Finanza 6/2009 p. 667

2 Commemorazione p. 25



dire sovrintendente alla Pubblica Istruzione.” (3)

Chiamò a Torino per la cattedra di economia, “*l'illustre napoletano Antonio Scialoja.*”

“*Far partecipare*” significava anche intervenire sulla libertà di stampa per consentire una più libera circolazione d'idee.

Il valore di questo complesso di riforme appare ancora maggiore se si considera che venne attuato all'interno di una Monarchia pre-statutaria, in uno Stato ove vigevano ancora leggi ereditate dalla Restaurazione post-napoleonica.

Ci si è poi soffermati sugli aspetti riguardanti la nascita del “*sistema ferroviario*” sabaudo normalmente attribuita ai suoi successori. Argomento che ovviamente richiederebbe ben altri approfondimenti come ad esempio, il ruolo avuto dalla “*Agenzia Generale delle Strade Ferrate*” sull'iniziale sviluppo ferroviario dello Stato Sardo.

Ruolo dell'Agenzia che meglio consentirebbe di comprendere come Des Ambrois intendesse allora risolvere le ancor oggi presenti difficoltà ed incertezze nel rapporto tra Stato ed iniziativa privata al fine di favorire un corretto sviluppo del nuovo sistema di trasporto nell'interesse dell'economia nazionale.

Individuare un giusto equilibrio tra pubblico e privato tramite la scelta di eseguire l'ossatura principale della rete direttamente come Stato, lasciando ai privati la costruzione delle linee secondarie secondo però una regia pubblica possibile tramite una efficace gestione del sistema delle concessioni.

Favorire la creazione di imprese industriali private nel settore tramite prestiti, questo per garantire un minimo di autonomia nazionale nella costruzione e manutenzione del materiale rotabile, ma anche in questo caso fissando nella Concessione precisi obiettivi come quello della formazione del personale per le stesse ferrovie o ancora per favorire l'evoluzione della Marina Sabauda. Questa ricerca ha fornito, almeno per chi scrive, ulteriori sorprese come quella di scoprire il ruolo avuto da Des Ambrois negli anni '40 del secolo XIX non solo nella localizzazione delle due principali stazioni ferroviarie di Torino, ma anche in quel cruciale periodo di sviluppo urbanistico che ha segnato un momento importante nel disegno della nostra Città.

Approfondendo l'indagine è emerso che il contributo di Des Ambrois alla definizione della stagione delle grandi “*ampliamenti*” degli anni 1851-1852 è stato determinante confermando così, come già ricordato, l'affermazione di Domenico Carpanini che l'iter di formazione di quei piani iniziò nel 1846.

In quell'anno vennero, infatti, emesse le R.Patenti per gli ampliamenti di Vanchiglia e San Salvario che fissarono gli oneri a carico dei costruttori e che rimasero praticamente invariate ancora nei decenni successivi, ma contemporaneamente il Ministro propose al Comune di elaborare quello che diventerà poi il primo vero Piano regolatore generale di Torino durante l'amministrazione sabauda.

Sempre a Des Ambrois deve essere riconosciuto il merito di aver promosso con un editto del 30 ottobre 1847 l'attuale Consiglio Superiore di Sanità, stimolato forse dallo scontro con il Vicariato sul risanamento dell'area di Vanchiglia.

Un'interessante scoperta negli Archivi della Provincia è stata poi quella relativa alla Relazione della Commissione Governativa sul secondo collegamento tra Torino ed il Mare. La terza presieduta da Des Ambrois dopo quella sull'attestamento della linea da Milano e l'altra sulla realizzazione del traforo del Frejus.

3 Ricordi p. 4

Inoltre, per rimanere nel campo delle strade ferrate e ricordando le ancora recenti commemorazioni dell'Unità d'Italia, si è ritenuto doveroso accennare al contributo che il complesso ed efficiente sistema ferroviario sabauda voluto da Des Ambrois ha fornito alla vittoria del 1859 e che pochi oggi sembrano voler ricordare oppure attribuendolo esclusivamente ad altri.

Al di fuori del campo ferroviario, tra i molti settori d'intervento meritevoli di attenzione, si sono scelti tre argomenti, tra loro molto diversificati, per sottolineare la multiforme capacità di Des Ambrois di intervenire e risolvere problemi in settori tra i più disparati.

Il primo riguarda la legge sulla libertà di stampa del 1847 anche se firmato congiuntamente ad Avet che, anticipando quella dell'anno successivo, ha consentito un'esplosione nel numero di nuove testate giornalistiche che videro la luce nello Stato Sardo. Fenomeno che, probabilmente, fu in quegli anni quello di maggior dimensione non solo in Italia e che certamente favorì lo stesso processo Risorgimentale.

Il secondo tema riguarda il contributo fornito da Des Ambrois ai problemi agricolo-forestali dello Stato e la creazione dell'Istituto in Venaria in grado di accorpate le tre specialità universitarie di Agraria, Forestale e di Veterinaria in un'area che potesse consentire, come succedeva nei paesi più progrediti d'Europa, di applicare allo studio contemporaneamente teoria e pratica.

Problema che, come Ministro, volle applicare anche in altri settori dell'Università come quelli di meccanica e chimica con l'aiuto del prof. Giulio e di Cesare Alfieri.

Purtroppo l'attività dell'Istituto di Venaria si scontrò con la diversa concezione che Cavour aveva su questi problemi tanto da decretarne la fine quando questi era Ministro.

Oggi, a 150 anni da quell'episodio, a Grugliasco si è attuato qualcosa di simile abbinando in un "*unico stabilimento*" le facoltà di Agraria e Veterinaria.

Anche questo scontro su diverse concezioni nei contenuti degli studi universitari meriterebbe un ulteriore approfondimento, non solo come semplice curiosità storica, ma per verificare quanto si è protratta nel tempo nel nostro Paese la sottovalutazione degli studi scientifici, la frattura tra teoria e pratica e quali conseguenze negative questo abbia avuto per decenni. La scelta del terzo tema è dovuta, anche in questo caso, alla sorpresa nello scoprire che l'intuizione avuta da Des Ambrois nel creare una scuola per orologiai a Cluses in Savoia ha avuto un tale successo da diventare oggi uno dei principali "*Distretti Industriali*" francesi mentre la scuola si è trasformata attualmente in Politecnico Statale.

Intuizione questa, come già ricordato, che ha consentito al Ministro Valsusino di applicare ad un caso concreto e con notevole successo i principi che, dal punto di vista teorico, Alfred Marshall elaborò decenni dopo e che rimasero quasi sconosciuti sino all'esplosione di studi europei ed americani in questo dopoguerra, in particolare sullo sviluppo del Nord – Est italiano dovuto essenzialmente alle piccole e medie imprese localizzate in "*distretti industriali*".

Ci si è poi brevemente soffermati, oltre al già ricordato contributo alle riforme nel settore della Pubblica Istruzione, sull'introduzione del Sistema Metrico Decimale ed al ruolo assegnato alle scuole elementari e professionali per la sua divulgazione, agli interventi sui "*giovani discoli*" ed infine su quelli in campo sanitario riguardanti le importanti indagini sul "*cretinismo negli Stati Sardi*" e sulla Pellagra.

Notevole la capacità di Des Ambrois nell'affrontare ogni problema esaminandone tutti gli aspetti presenti compresi i relativi possibili effetti da questi potenzialmente indotti, senza per questo però trasformarli in modo troppo complesso ed irrisolvibile, ma sempre trovandone una corretta ed equilibrata soluzione.



Questo sia su problemi di vasta portata come, ad esempio, la legge di riforma degli enti locali, sia su quelle di concreto ambito locale come le modalità di gestione dei boschi o, addirittura, la erogazione di un contributo ad un comune per la costruzione di una strada. Capacità queste che non sempre si trovano riunite in un amministratore pubblico.

E la concretezza e validità delle sue sintesi propositive sono confermate dal fatto che, sempre nel caso del Consiglio Provinciale, al termine dei suoi interventi si verbalizza con: “*il Consiglio approva*” od altra espressione analoga.

Stupisce pertanto quella sorta di “*oblio*” che sembra aver completamente oscurato ogni suo intervento e si ritiene perciò doveroso l’aver tentato di fornire un piccolo contributo per far conoscere meglio questo “*antico*” Consigliere Provinciale di Torino che è stato, non certo tra gli ultimi, un protagonista del nostro Risorgimento,

Allegati

Della notevole quantità di materiale disponibile riguardante quanto prodotto dal Ministro Des Ambrois sono riproposti soltanto tre documenti riguardanti i pochi mesi intercorsi dall'ottobre 1847 al giugno 1848 ed, in particolare, il testo dell'importante articolo illustrante le riforme pre Statutarie del 30 ottobre 1847 pubblicato dalla "*Gazzetta Piemontese*", il "*Proclama*" di Carlo Alberto del 8 febbraio 1848 con il quale si annunciava la successiva promulgazione dello Statuto, la relazione sul progetto di legge per la costruzione della ferrovia Torino – Chambery e l'avvio degli studi per quelle verso Milano e gli Stati Pontifici presentato dal Ministro alla Camera dei Deputati il 16 giugno 1848.

Infine nell'Allegato 4 si riporta la scheda predisposta dal Senato per Des Ambrois.



Allegato n° 1

Le riforme del 30 ottobre 1847

(Consiglio di Conferenza del 29 ottobre)

Articolo non firmato ma attribuito al Ministro Des Ambrois anche da Achille Mauri nella sua *“Commemorazione”* del 1875 e pubblicato dalla *“Gazzetta Piemontese”* una prima volta in composizione tipografica errata il 30 ottobre 1847 e successivamente *“con i paragrafi distribuiti nell’ordine del testo che ci venne ufficialmente consegnato per la stampa”* nel successivo numero 259 di lunedì 1 novembre .

Come già accennato nel testo, Des Ambrois ricorda che l’articolo suscitò *“nelle popolazioni calme e fredde del Piemonte un generale entusiasmo”* e che piazze e vie della Capitale furono *“letteralmente ingombre di uomini e donne di ogni classe sociale che acclamavano il Re ed il Governo”*.

Manifestazioni che proseguirono nei giorni successivi a Torino e Genova, ove si era trasferito Carlo Alberto.

Ancora il 24 novembre Lazzeri, Ispettore Generale della Polizia di Stato, scrisse a Des Ambrois, anche lui a Genova, chiedendo l’eventuale autorizzazione per un *“concerto”* al Carignano di Torino il 28 novembre ove si sarebbero cantati *“Inni”* normalmente proibiti.

Si annunciava che *“stante le vigenti istituzioni che proibiscono di lasciar cantare né teatri e altri luoghi pubblici inni con allusione politiche, io mi credei in obbligo di dare parere contrario”* ed allora rimaneva in attesa di eventuali istruzioni diverse.

Si proseguiva informando che *“constarmi positivamente che si stanno facendo preparativi onde far nuove clamorose dimostrazioni di riconoscenza anche per il prossimo di Lui ritorno in questa capitale”*.

A margine il Ministro scrisse: *“riferito al Re in udienza del 28 Sua Maestà approva il rifiuto dato alla festa progettata in teatro. Non gradirà dimostrazioni clamorose al suo ritorno, accennò però non doversi impiegare la forza per impedire il concorso della popolazione sul suo passaggio”*.

Nei *“Ricordi”* Des Ambrois accenna al fatto di aver controfirmato un’ordinanza per vietare ulteriori manifestazioni pur essendo contrario ed avendo *“la debolezza di cedere all’opinione unanime dei suoi colleghi”*.

Secondo il Ministro fu questo un errore *“che indebolì il Governo, poiché le manifestazioni si ripeterono malgrado l’intervento reale”*.

Estratto dalla *“Gazzetta Piemontese”* del 1° novembre 1847

Nel consiglio di conferenza tenuto ieri S.M. si è degnata di dare la definitiva sua sanzione al codice di procedura penale appoggiato al sistema dei pubblici dibattimenti.

Ed avvisando nello stesso tempo a rendere più semplice e più regolare l’organizzazione giudiziaria la M.S. ha sopresse le giurisdizioni eccezionali del consiglio e degli uditori generali dell’ordine de’ Ss. Maurizio e Lazzaro, dell’uditorato generale di corte e delle regie caccie, della R. delegazione per le cause dell’economato generale e dei magistrati di sanità.

Nel rimandare ai loro giudici naturali li affari che antiche leggi avevano riservati ai suddetti tribunali di

eccezione S.M. volle e dichiarò abolito ogni privilegio di foro civile non solamente pei privati ma ben anco pel Regio patrimonio.

Quindi è abolita la giurisdizione della Regia Camera de' Conti tanto in materia civile che in materia criminale ad eccezione del contenzioso amministrativo, e gli affari così staccati dalla sua competenza andranno senza eccezione avanti i giudici ordinari.

Restituita così la giurisdizione ordinaria nell'ampiezza naturale delle sue attribuzioni, e' chiamata all'unità della giurisprudenza, mercé la creazione di un magistrato di cassazione, il quale istituito con tutti i mezzi di adempiere degnamente l'alta sua missione è pure circondato dal lustro che si addice alla prima magistratura del regno e terrà il primo rango dopo il consiglio di Stato.

Fu eziandio compreso in queste viste di provvida unità governativa il Regno di Sardegna così che abolito il consiglio supremo sedente in Torino per gli affari di quel Regno, fu estesa al medesimo la competenza della corte di cassazione nelle cose giudiziarie come pur quella del consiglio di stato nelle altre.

Così fatte riforme nell'ordine giudiziario furono accompagnate da una compiuta sistemazione del contenzioso amministrativo.

Giudici ordinarii in queste materie furono dichiarati i consigli d'intendenza a cui vennero attribuite parecchie categorie di affari le quali per loro natura spettanti al contenzioso amministrativo erano però rimaste presso altre giurisdizioni. Un pubblico ministero fu stabilito presso ciascun consiglio per viemmeglio guarentire la retta applicazione delle leggi.

La Camera dei Conti dichiarata tribunale di appello e supremo pel contenzioso amministrativo indipendente per sua natura dal Magistrato di Cassazione, manterrà in tal parte l'unità di giurisprudenza, e ripiglierà in tale ordine di cose quell'alto grado d'importanza e di lustro che ebbe nel passato per altri rispetti.

L'uffizio del Procuratore generale di S.M. il quale cumulava le incombenze di pubblico ministero con quelle di rappresentante delle Regie Finanze, non riterrà più che la prima e la più dignitosa di queste attribuzioni per cui sarà centro al ministero pubblico di tutti i consigli d'intendenza.

Le Regie Aziende saranno d'or innanzi rappresentate da un avvocato patrimoniale regio che non potrà intervenire alle votazioni del Magistrato, né godrà di alcun privilegio nell'istruzione delle cause.

L'abolizione dei magistrati di sanità fu accompagnata da ordinamenti destinati a tutelare la sanità pubblica in modo meglio appropriato alle condizioni presenti del paese e consentaneo alla vigente organizzazione amministrativa.

Un Consiglio Superiore stabilito nella Capitale e presieduto dal Primo Segretario di Stato dell'Interno veglierà agl'interessi sanitari in tutto lo Stato. Altrettanti consigli, posti sotto la sua ispezione e presieduti dagl'Intendenti, avranno analoghe attribuzioni nelle singole provincie. Essi riferiranno all'Autorità Centrale sul servizio sanitario degli Spedali od altri stabilimenti pubblici, e delle carceri, non che sull'andamento di tale servizio nelle Comunità principalmente per parte dei Medici, Chirurghi, Levatrici, Flebotomi, stipendiati da essi, o dagl'Istituti di Carità e degli Speciali addetti al servizio di tali istituti.

Un altro ramo di amministrazione non meno essenziale e delicato fu oggetto d'importanti riforme. Egli è quello della Polizia.



La direzione superiore della polizia essendo stata staccata dal dicastero di guerra per aggiungerla a quello dell'interno, S.M. giudicò opportuno di esonerarne i comandanti militari in tutto quanto è estraneo al militare servizio e di affidarla agl'Intendenti mantenendo solamente i governatori quali centri d'autorità nelle rispettive divisioni.

Fu stabilito che nei consigli di governo sederanno i senatori prefetti, che gli avvocati fiscali generali, o gli avvocati fiscali che li rappresentano vi saranno relatori nati, e che le persone contro le quali s'invocheranno misure di polizia presso i consigli saranno da questi chiamate acciò possano essere sentite.

Vennero eziandio determinate le forme tutelari con cui le Autorità di Polizia debbono procedere allorché, pel bisogno dell'ordine e della quiete pubblica, debbano sciogliere assembramenti pericolosi. Qui vennero dall'uno canto fissati i limiti dell'azione della Polizia, e dall'altro dichiarate le pene che l'Autorità giudiziaria possa imporre per la resistenza ad intimazioni legali.

Gradito poi da S.M. il lavoro che da tempo si stava preparando per Sovrano Suo volere onde procurare alle popolazioni dei Suoi Stati un sistema di Amministrazione Comunale e Provinciale, per cui la consistenza, la vita morale e la prosperità dei Comuni e delle Provincie sia vieppiù protetta e promossa, ha approvato definitivamente le basi del nuovo Ordinamento, fra le quali è stabilita la libera elezione dei consiglieri comunali per parte degli elettori classificati in apposite categorie, conferita ogni attribuzione deliberativa ai consigli, ogni incumbenza d'esecuzione ai sindaci, creati cancellieri del censo con piccoli distretti d'ispezione per la conservazione dei catastri e pel controllo dell'amministrazione comunale, abolite fra gli amministratori le distinzioni di classi e prescritta la scelta dei sindaci fra i consiglieri stessi.

Le provincie son dichiarate enti morali amministrati dai consigli provinciali che saranno corpi permanenti e deliberanti.

I consiglieri provinciali saranno nominati da S.M. fra i soggetti che verranno proposti dai singoli comuni della provincia nel modo dalla legge stabilito, e per una parte fra i sindaci delle comunità principali.

I consigli continueranno ad eleggere i membri dei congressi di circondario ossia di divisione amministrativa.

I consigli ed i congressi eleggeranno i loro presidenti.

I consiglieri di stato straordinarii saranno portati al numero di due per ogni circondario, e verranno scelti dal Re fra i membri dei congressi di circondario. Si determina che saranno convocati una volta all'anno in ciascun anno.

Nel provvedere all'organizzazione comunale fu ancora determinato lo stabilimento di registri per lo stato civile tenuti dall'autorità civile indipendentemente da quelli che sotto i rapporti ecclesiastici continueranno a tenere i parroci.

Per fine S.M. ha sanzionato un provvedimento sulla stampa nel quale prendendo a considerare le condizioni ognora progressive della pubblica istruzione, e per dare a' suoi sudditi un novello pegno della paterna sua confidenza, non ché del costante suo amore per la propagazione dei lumi, allarga le norme vigenti per la revisione compatibilmente coll'interesse della religione, della morale e del regolare andamento delle cose pubbliche.

Allegato n° 2

Proclama 8 febbraio 1848

(Consiglio di Conferenza del 29 ottobre)

Des Ambrois riferisce, nei suoi *Ricordi* che “*la proclamazione che annunciava lo Statuto e che ne faceva conoscere i fondamenti*” pubblicata l’8 febbraio 1848; era stata preparata il giorno prima dai ministri riuniti da Des Ambrois, con l’aggiunta di Gallina. La redazione era stata affidata a Des Ambrois e Borelli vi aggiunse la famosa frase “*i tempi sono maturi a cose maggiori*”.

Gallina propose d’inserire la “*disposizione che comportava uno sgravio sull’imposta del sale*”.

Nei *Ricordi* l’autore ne ripubblica il testo, omettendone i 14 articoli, perché convinto che questo è “*ora dimenticato o persino ignorato in Piemonte*”.

Si ritiene opportuno riportare il testo integrale perché questo chiaramente ci consente di comprendere come Des Ambrois abbia saputo anticipare nei 14 articoli i contenuti dell’intero Statuto.

Il proclama venne affisso nella capitale nel pomeriggio dello stesso 8 febbraio.

CARLO ALBERTO

Per la grazia di Dio

RE DI SARDEGNA, DI CIPRO, DI GERUSALEMME,

Duca di Savoia, di Genova, di Monferrato, d’Aosta, del Chiabrese, del Genovese e di Piacenza; Principe di Piemonte e di Oneglia; Marchese d’Italia, di Saluzzo, d’Ivrea, di Susa, di Ceva, del Maro, di Oristano, di Cesana e di Savona; Conte di Moriana, di Ginevra, di Nizza, di Tenda, di Romonte, di Asti, di Alessandria, di Goceano, di Novara, di Tortona, di Vigevano e di Bobbio; Barone di Vaud e del Faucigny; Signore di Vercelli, di Pinerolo, di Tarantasia, della Lomellina e della Valle di Sesia, ecc. ecc. ecc.

I popoli, che per volere della Divina Provvidenza governiamo da diciassette anni con amore di padre, hanno sempre compreso il Nostro affetto, siccome Noi cercammo di comprendere i loro bisogni; e fu sempre intendimento Nostro, che il Principe e la Nazione fossero coi più stretti vincoli uniti pel bene della patria.

Di questa unione ognor più salda avemmo prove ben consolanti nei sensi, con cui i Sudditi Nostri accolsero le recenti riforme, che il desiderio della loro felicità Ci avea consigliate per migliorare i diversi rami di amministrazione, ed iniziarli alla discussione dei pubblici affari.

Ora poi che i tempi sono disposti a cose maggiori, ed in mezzo alle mutazioni seguite in Italia, non dubitiamo di dar loro la prova la più solenne che per Noi si possa della fede che conserviamo nella loro devozione e nel loro senno.

Preparate nella calma, si maturano nei Nostri Consigli le politiche istituzioni, che saranno



il complemento delle riforme da Noi fatte, e varranno a consolidarne il beneficio in modo consentaneo alle condizioni del paese.

Ma fin d'ora Ci è grato di dichiarare, siccome col parere dei Nostri Ministri e dei principali Consiglieri della Nostra Corona abbiamo risoluto e determinato di adottare le seguenti basi di uno Statuto fondamentale per istabilire nei Nostri Stati un compiuto sistema di governo rappresentativo.

Art. 1.

La Religione Cattolica, Apostolica e Romana è la sola Religione dello Stato.
Gli altri culti ora esistenti sono tollerati conformemente alle leggi.

Art. 2.

La persona del Re è sacra ed inviolabile.
I suoi Ministri sono risponsabili.

Art. 3.

Al Re solo appartiene il potere esecutivo. Egli è il Capo supremo dello Stato. Egli comanda tutte le forze di terra e di mare: dichiara la guerra: fa i trattati di pace, d'alleanza e di commercio: nomina a tutti gl'impieghi: e dà tutti gli ordini necessarii per l'esecuzione delle Leggi senza sospenderne o dispensarne l'osservanza.

Art. 4.

Il Re solo sanziona le leggi, e le promulga.

Art. 5.

Ogni giustizia emana dal Re, ed è amministrata in suo Nome. Egli può far grazia e commutare le pene.

Art. 6.

Il Potere legislativo sarà collettivamente esercitato dal Re e da due Camere.

Art. 7.

La prima sarà composta da Membri nominati a vita dal Re: la seconda sarà elettiva sulla base del censo da determinarsi.

Art. 8.

La proposizione delle leggi apparterrà al Re ed a ciascuna delle Camere.
Però ogni legge d'imposizione di tributi sarà presentata prima alla Camera elettiva.

Art. 9.

Il Re convoca ogni anno le due Camere: ne proroga le sessioni, e può disciogliere la elettiva: ma in questo caso ne convoca un'altra nel termine di quattro mesi.

Art. 10.

Nessun tributo può essere imposto o riscosso se non sarà consentito dalle Camere e sanzionato dal Re.

Art. 11.

La stampa sarà libera, ma soggetta a leggi repressive.

Art. 12.

La libertà individuale sarà guarentita.

Art. 13.

I Giudici, meno quelli di Mandamento, saranno inamovibili dopo che avranno esercitate le loro funzioni per uno spazio di tempo da determinarsi.

Art. 14.

Ci riserviamo di stabilire una Milizia Comunale composta di persone che paghino un censo da fissare.

Essa verrà posta sotto gli ordini delle Autorità Amministrative, e la dipendenza del Ministero dell'Interno.

Il Re potrà sospenderla o discioglierla nei luoghi dove crederà opportuno.

Lo Statuto fondamentale, che d'ordine Nostro vien preparato in conformità di queste basi, sarà messo in vigore in seguito all'attivazione del nuovo ordinamento delle amministrazioni comunali.

Mentre così provvediamo alle più alte emergenze dell'ordine politico, non vogliamo più oltre differire di compiere un desiderio, che da lungo tempo nutriamo, con ridurre il prezzo del sale a 30 centesimi il chilogrammo fino dal 1° luglio prossimo venturo, a beneficio principalmente delle classi più povere, persuasi di trovare nelle più agiate quel compenso di pubblica entrata, che i bisogni dello Stato richiedono.

Protegga Iddio l'era novella che si apre per i Nostri popoli; ed intanto ch'essi possano far uso delle maggiori libertà acquistate, di cui sono e saranno degni, aspettiamo da loro la rigorosa osservanza delle Leggi vigenti, e la imperturbata quiete, tanto necessaria ad ultimare l'opera dell'ordinamento interno dello Stato.

Dato in Torino addì otto febbraio mille ottocento quarantotto.

CARLO ALBERTO.



Allegato n° 3

Proposta di legge Des Ambrois per la “costruzione di una linea ferroviaria da Torino a Chambery” presentata alla Camera dei Deputati il 16 giugno 1848. (testo manoscritto)

Esposizione dei motivi

Signori,

Stringere con tenaci nodi di affetti, di leggi e d'interessi tutti i popoli d'Italia in un popolo solo, per concorrere al sacro fine della indipendenza e della libertà comune le forze di tutti gli Italiani; tale è il decreto ormai manifesto della Provvidenza, tale la missione che essa ha dato ai popoli della penisola ed ai loro reggitori, tale il glorioso assunto del Re Carlo Alberto: dei suoi soldati, quello dei suoi alleati, caceranno dal sacro suolo della patria il nemico. La Libertà proclamata, le leggi migliorate e rese eguali per tutti, l'istruzione più diffusa, le arti protette e svolte, le comunicazioni di provincia a provincia aperte, accelerate, i commerci cò popoli vicini agevolati daranno forza, splendore, ricchezza alla riscattata nazione.

Non piccola gloria è, o Signori, pel nostro parere che mentre fervono nei piani della Lombardia le pugne tra liberatori e tiranni, mentre in ogni Città si apparecchiano armi ed armati, non siano un istante cessati i lavori della pace, e che la Nazione attenda con eguale ardore ad assicurare l'indipendenza della patria col ferro e ad accrescerne la ricchezza con nuove strade, con ogni maniera d'opere di pubblica utilità.

I progressi della civiltà hanno messo fra le nostre mani un portentoso strumento di ulteriore progresso, un mezzo di unire paesi finora disgiunti, di riavvicinare popolazioni fin qui straniere le une alle altre. Il Governo da tre anni attende alla costruzione della strada da Genova a Torino, a preparare quella da Torino al confine di Francia.

Un genere d'impresa nuovo egualmente pei nostri amministratori, pei nostri Ingegneri, pei nostri Capitalisti è stato introdotto nel paese con successo minore dei nostri desideri e forse dell'altrui aspettazione, non minore però di quello che sia stato in altri paesi ottenuto.

Malgrado le difficoltà che la natura e la configurazione del terreno ad ogni passo opponevano, e che la perizia e la diligenza dei nostri Ingegneri hanno saputo, o sapranno certamente rimuovere, noi ci troviamo ora sul punto di poter fra poche settimane mettere in esercizio un primo tratto di strada ferrata, e confidiamo che entro l'anno l'intero tratto di Torino a Novi potrà essere aperta al pubblico, tranne una breve lacuna che non si perdonerà a sforzo per colmare al tempo più breve.

Da Novi a Genova molte opere sono intraprese, tutti i progetti sono acquisiti per quanto lo hanno permesso alcune contestazioni che ancora non sono del tutto risolte, e col concorso delle Camere due anni potranno bastare a terminare questa prima e magnifica strada ferrata.

Compiere questa linea, avviare senza ritardo la seconda verso Savoia, unire così più strettamente tutte le parti dell'antico Stato, è dovere urgente per noi.

Intanto i felici destini d'Italia, l'unione o confermata od incerta o prossima di nuovi fratelli, di nuove provincie, c'impongono nuovi doveri, ci aprono più vasto campo di azione, ed il Governo del Re si confida

che le Camere unanimi si uniranno per dargli i mezzi per rispondere alla chiamata della Provvidenza, di adempiere i bisogni dei popoli.

Il Governo si propone di gittar le basi di una rete di strade ferrate che unendo tutti i grandi centri di produzione e comunicazione tra loro, e cò porti e scali principali, soddisfaccia ai generosi bisogni dello Stato, non meno che ai giusti desideri delle località: egli avrà in mira di sollecitare particolarmente la costruzione di quelle linee che per la direzione loro e pei punti che metteranno in comunicazione potranno meglio cementare l'unione lungamente sospirata, recentemente compiuta di diversi Stati contigui.

Il Governo vi domanda fin d'oggi, con la presentazione di un progetto di legge, che vogliate decretare in massima la costruzione di una strada ferrata da Torino a Chambery, con due diramazioni, l'una al confine di Francia, l'altra a quello di Svizzera.

I primi studi sulla linea da eseguirsi e sui mezzi di vincere le difficoltà che le Alpi oppongono, ma che opporranno invano, al passaggio di una strada ferrata, hanno abbastanza dimostrata la possibilità di un tale passaggio: e ... i fatti nostri contemporanei debbono averci insegnato che non esiste difficoltà per l'Italia quand'essa vuole fortemente.

L'importanza somma di questa linea, la grandezza dell'impresa, la natura delle opere che essa necessiterà; e finalmente le condizioni presenti poco felici del credito in Europa, imperiosamente comandano che essa sia condotta a opera dello Stato.

La lunghezza di questa linea oltre due indicate può essere di dugento cinquanta chilometri.

(Il manoscritto a questo punto riporta la cancellatura della parte riguardante il costo complessivo che era però lasciato in bianco.)

Ma il ministro onde di non dovervi chiedere alcuna allocazione di fondi per la costruzione sinchè non sia in grado di rassegnare al Parlamento più precisi e sicuri dati, Noi ora vi domandiamo di dare alla linea di strada ferrata da Torino alla frontiera francese una importanza di gran lunga maggiore, un carattere pienamente italiano col prolungarla verso oriente per cento chilometri circa al territorio di Lombardia colla fiducia di poterla ben presto estendere fino alla gloriosa e ricca Milano, e di congiungerla così con quella linea Lombardo-veneta che sarà certamente compiuta in breve giro di anni; ora che ai bisogni dell'Italia provvedono menti e cuori italiani: Venezia da una parte come Genova dall'altra, saranno messe a poche ore di distanza da Chambery e Lione.

Noi vi domandiamo finalmente di decretare lo studio completo di un'altra importantissima linea di strada ferrata che dipartendosi da Alessandria e passando per Piacenza, Parma, Reggio e Modena secondo la direzione della antica Via Emilia si stenda fino ai confini degli Stati pontifici, giovandoci secondo l'opportunità, degli studi parziali o preparatori già da altri fatti sulla linea medesima.

V'anno altre linee di più o meno grave rilevanza per la prosperità del paese, e il Governo non le trascurerà, e spera che migliorate in Europa le condizioni del credito commerciale, non mancheranno i mezzi per ottenerne la costruzione.

Ora noi ci siamo limitati a intrattenervi di quelle sole che costituiscono un bisogno della monarchia intiera; e si può dire dell'Italia tutta.

Così nuove arterie di vita commerciale e sociale percorrendo le antiche e le nuove provincie faranno dello Stato intiero una famiglia sempre più unita e forte, e, per mezzo delle stesse strade opportunamente dirette a rannodarsi colle vie principali del commercio estero, i porti d'Italia ritornati all'antico splendore, diverranno l'emporio di gran parte d'Europa.



Progetto di Legge

Eugenio ecc. ecc.

Per l'autorità a Noi conferita abbiamo proposto, le Camere hanno determinato, e noi abbiamo ordinato di addivenire quanto segue:

Art. 1

Sarà costrutta a spese dello Stato una strada di ferro da Torino a Ciamberì, con due diramazioni, l'una al confine di Francia, e l'altra al confine Svizzero.

I lavori per l'ultimazione del progetto regolare di questa strada di ferro saranno ripigliati immediatamente.

Art. 2

Si faranno gli studi necessari per la compilazione dei progetti di altre due linee di strada ferrata, l'una diretta a congiungere Torino con Milano passando per Vercelli, ed a unire nello stesso tempo Genova con Milano per mezzo della linea già decretata per Valenza, l'altra da Alessandria al confine degli Stati Pontifici passando per Piacenza, Parma, Reggio e Modena.

Art. 3

Per gli studi enunciati è allogata la somma di lire 200/mila in aggiunta al bilancio speciale delle strade ferrate per l'esercizio 1848.

Mandiamo a chi spetta di operare e far operare la presente legge, la quale sarà munita del sigillo dello Stato, e sarà inserita nella raccolta degli atti del Governo.

Allegato n° 4

Senato della Repubblica Scheda Senatore DES AMBROIS DE NEVACHE Luigi

Nato il 30/10/1807 a Oulx e morto a Roma il 3/12/1874

Padre: Vittorio Luigi, colonnello

Madre: PRAT Teresa

Fratelli: Pietro

Nobile al momento della nomina: sì

Titoli nobiliari: Barone, Nobile

Titolo di studio: Laurea in giurisprudenza, Università di Torino

Professione: funzionario amministrativo

Carriera: Intendente generale di Nizza (2 ottobre 1841 – agosto 1844)

Consigliere di Stato

Presidente di sezione del Consiglio di Stato (6 febbraio 1849)

Vicepresidente del Consiglio di Stato (24 dicembre 1851)

Presidente del Consiglio di Stato (26 novembre 1859 – 3 dicembre 1874)

Cariche politico amministrative: Vice presidente del Consiglio Divisionale di Torino

Cariche amministrative: Consigliere comunale di Torino

Consigliere provinciale di Torino (1860 – 1863)

(in realtà fu anche consigliere Divisionale dal 1849 al 1859)

Cariche e titoli: Membro della commissione di Legislazione (1833)

Vice presidente del Consiglio Superiore di Sanità

Presidente del Consiglio Superiore di Sanità

Ministro di Stato (25 novembre 1859)

Presidente del Consiglio del contenzioso diplomatico (1865)

Membro dell'Amministrazione del debito pubblico negli Stati di Terraferma

Membro Cons. Gen. dell'Amm. del debito pubblico negli Stati di Terraferma.

Membro del Consiglio Generale dell'Amministrazione del debito pubblico.

Inviato straordinario e ministro plenipotenziario per le trattative di pace a Zurigo (1859)

Inviato Straordinario e ministro plenipotenziario a Parigi (1859 – febbraio 1860)

Nomina a Senatore

Nomina: 18/12/1849

Categoria: 05

Relatore: Giuseppe Moris

Convalida: 28/12/1849

Giuramento: 20/12/1849

Annotazione: Giuramento prestato prima della convalida, in seduta reale d'inaugurazione di Sessione parlamentare.



Onorificenze

Commendatore dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro – 3 dicembre 1847
 Gran cordone dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro – 24 dicembre 1851
 Cavaliere dell'ordine supremo della SS. Annunziata – 21 aprile 1868
 Gran cordone della Corona d'Italia – 17 gennaio 1868
 Gran cordone dell'Ordine di Nostra Signora della Concezione (Portogallo)

Camera dei Deputati

Legislatura I - Collegio: Susa - Data elezione: 27 /4/1848
 Legislatura II – Collegio: Susa - Data elezione: 22/1/1849 – Annotazioni: ballottaggio il 23/1/1849
 Cessazione per nomina a presidente di sezione del Consiglio di Stato.

Senato del Regno

Cariche: Presidente del Senato (15 novembre – 3 dicembre 1874)
 Vicepresidente del Senato (8/11/1855 – 16/7/1857) (14/12/1857 – 21/1/1860)

Commissioni: Membro Comm. di agricoltura e commercio (2/1 - 19/11/1850)
 Membro Comm. per l'esame del progetto di legge sul primo libro del Codice Civile (9 /3/1850)
 Membro Comm. per l'esame del progetto di legge sulle sicurezza pubblica (17/3/1850)
 Membro Comm. per l'esame dei d.d.l. sui trattati di commercio con Belgio e Inghilterra (23/4/1851)
 Membro Comm. di finanze (27/11/1850 – 27/2/1852) (9/3/1852 – 21/11/1853) (28/12/1853 – 29/5/1855) (19/12/1855 – 16/6/1856) (12/1 – 16/7/1857) (19/1 – 14/7/1858) (19/1/1859 – 21/1/1860) (11/3/1861 – 21/5/1863) (4/12/1865 – 30/10/1866) (26/1 – 28/2/1867) (11/4/1867 – 14/9/1869) (20/11/1869 – 2/11/1870) (22/12/1870 – 5/11/1871) (5/12/1871 – 19/10/1873) (29/11/1873 – 20/9/1874)
 Membro Comm. per l'esame del progetto di legge sull'ordinamento forestale (21/2/1857) (5/5/1859)
 Membro Comm. per il progetto di legge sulle modificazioni del Codice Penale (4/4/1857)
 Membro Comm. per la revisione del regolamento interno del Senato (14/1 – 28/12/1860)
 Membro Comm. per l'esame del progetto di legge sul Codice Sanitario (29/4/1871)
 Membro Comm. per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori (3/5/1872 –19/10/1873) (17/11/1873 – 20/9/1874)
 Membro Comm. per l'esame del progetto di legge sul contratto del matrimonio civile (12/7/1852)
 Membro Comm. per l'esame del progetto di legge sul riordinamento dell'amministrazione centrale (12/1/1853)
 Membro Comm. di vigilanza della Cassa ecclesiastica (21/1/1856) (17/1/1857) (29/3/1858) (31/5/1860) (27/2/1861) (19/2/1863) (16/12/1865)
 Membro Comm. di sorveglianza per il fondo del culto (12/2/1867) (21/1/1868) (16/3/1870) (22/12/1870) (26/2/1872)

Governo

Regno di Sardegna Reggente la Segreteria di Stato per gli affari interni (29/8/1844 – 9/10/1847)
 Primo segretario di Stato per gli affari interni (9/10 – 7/11/1847)
 Primo segretari di Stato per i lavori pubblici (7/12/1847 – 27/7/1848)

Atti parlamentari – Commemorazioni

Francesco Maria Serra, Vicepresidente

Onorevolissimi colleghi:

È nota a Voi tutti la causa lamentevolissima di questa inaspettata riunione del Senato. Il cav. Luigi Des Ambrois di Nevache nostro venerato Presidente non è più, ed alla mortale spoglia di Lui dobbiamo rendere estremo tributo di onoranza e compianto.

L'improvvisa dipartita di un personaggio cui da circa 40 anni mi legavano relazioni di ossequio reverente dal canto mio e di marcata benevolenza da parte sua, mi addolorò siffattamente che nel darne a Voi, o Signori in questa solenne forma il tristissimo annunzio, pochi e non ben scelti fiori io potrò spargere sulla di Lui tomba lacrima. Il cav. Des Ambrois, assunto in età giovanile a gradi elevati nella magistratura e nella Amministrazione piemontese, prove talmente splendide dette di dottrina, di solerzia e di probità che pochi anni appresso il Magnanimo Re Carlo Alberto lo chiamò nel Consiglio della sua Corona, nel quale portò, e malgrado la sfavorevole condizione dei tempi, riuscì a far prevalere idee e proposte di progresso ragionevole e utilissimo.

Ministro, ebbe la somma ventura di contrassegnare lo Statuto fondamentale, attorno al quale man mano si raccolsero le sparse membra d'Italia nostra, e sottoscrisse la formale dichiarazione della prima guerra per l'indipendenza nazionale.

Diplomatico a Zurigo ed a Parigi, Egli si acquistò la stima e la simpatia di coloro che ebbero con Lui relazioni ufficiali, e rese alla Patria ed al Re servizi segnalatissimi.

Capo dell'Eccelso Collegio dei Consiglieri Legali del Governo, si ebbe da questo illimitata fiducia, ed ottenne stima e rispetto dai Colleghi, riverenza dall'universale.

Tutti ammiravano in Lui l'uomo di mente acuta, perspicace, rettilissima, quasi creata apposta per trattare maestrevolmente le più ardue questioni di Governo e di Amministrazione.

Chiaro per meriti tanto straordinari ed incontestati, il cav. Des Ambrois si ebbe adeguate ed applaudite ricompense dalla giustizia e dalla sapienza del Principe che lo chiamò ai gradi più elevati ed agli onori supremi dello Stato.

Le belle e savie parole che or sono pochi giorni Egli pronunciò nel prendere possesso di questo seggio, oggi sventuratamente vedovato d'un tanto uomo, sono fedele immagine della mente e del cuore di Lui. Forse presago che sarebbero state le ultime, l'illustre Presidente Des Ambrois volle quasi lasciarci un suo testamento, che noi, o Signori, rispetteremo scrupolosamente nello interesse del decoro di questa nostra Assemblea e pel bene della Patria.

Suddito devoto, consigliere fedele ed illuminato, cittadino della Patria amatissimo, gentiluomo di antica probità, di miti costumi, di vita intemerata, il cav. Luigi Des Ambrois, dipartendosi da questo mondo, lascia in grave rammarico l'Augusta Dinastia, in profondo dolore il Parlamento Italiano, ed in lutto l'intera Nazione.



(Vivi ed unanimi segni di approvazione)

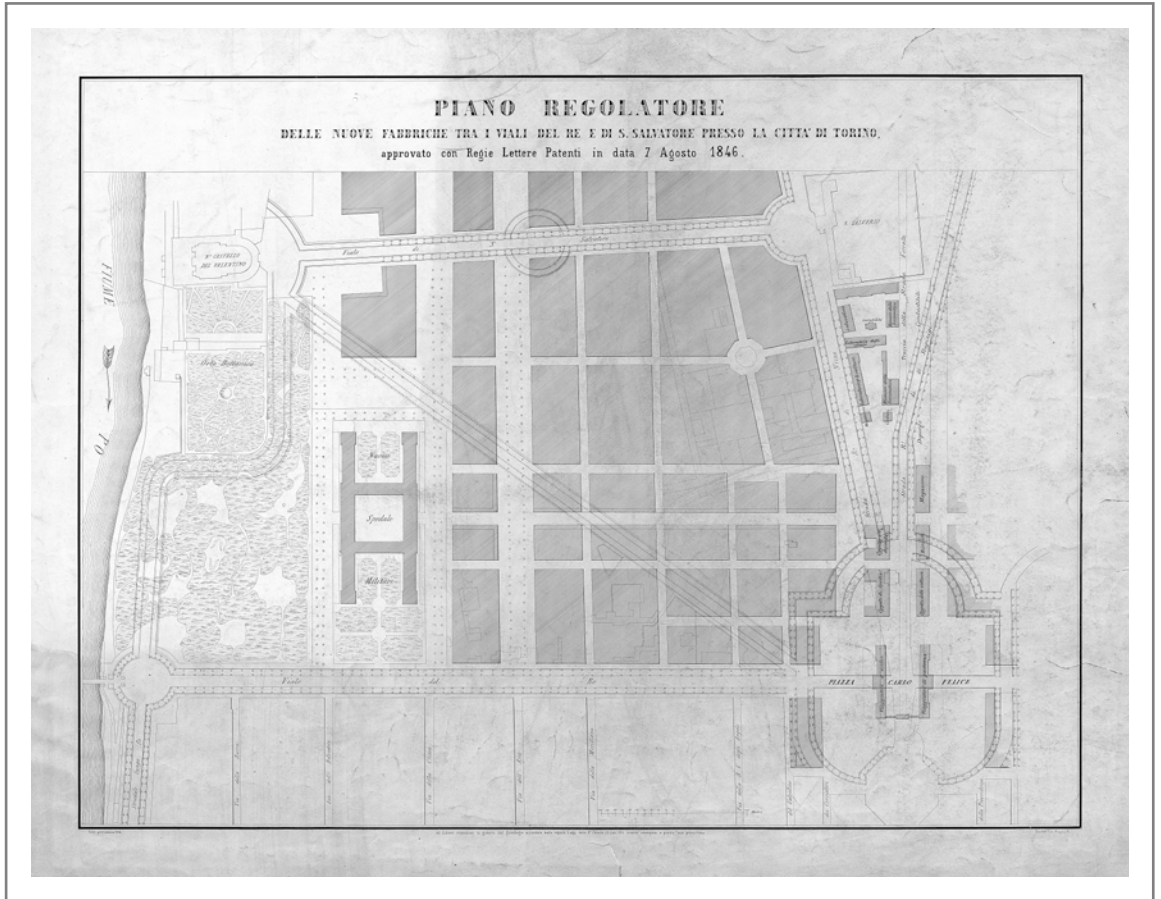
Senato del Regno, *Atti parlamentari. Discussioni*, 5 dicembre 1874.

Note: Il nome completo risulta essere “Francesco Luigi”
Il cognome risulta anche nella grafia: “Névache”



Tavole fuori testo



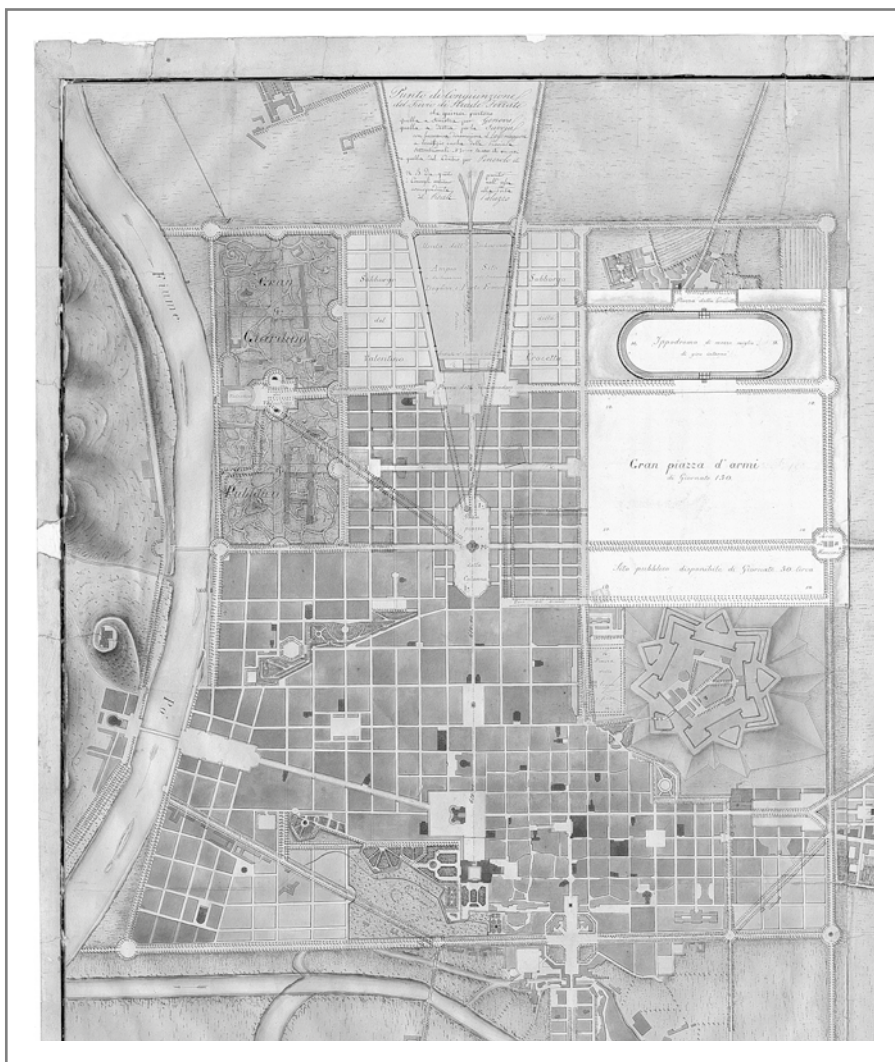


2. - “Piano regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di San Salvatore presso la città di Torino - approvato con Regie Lettere Patenti in data 7 agosto 1846” (ASCT - TD - 39-2-36).
 Si tratta delle RLP firmate da Des Ambrois quasi contemporaneamente a quelle per Vanchiglia (RLP 12/9/1846). È ancora previsto il grande Ospedale Militare e si riporta anche il progetto di Imbarcadero di Maus oltre l’asse di Corso Vittorio.



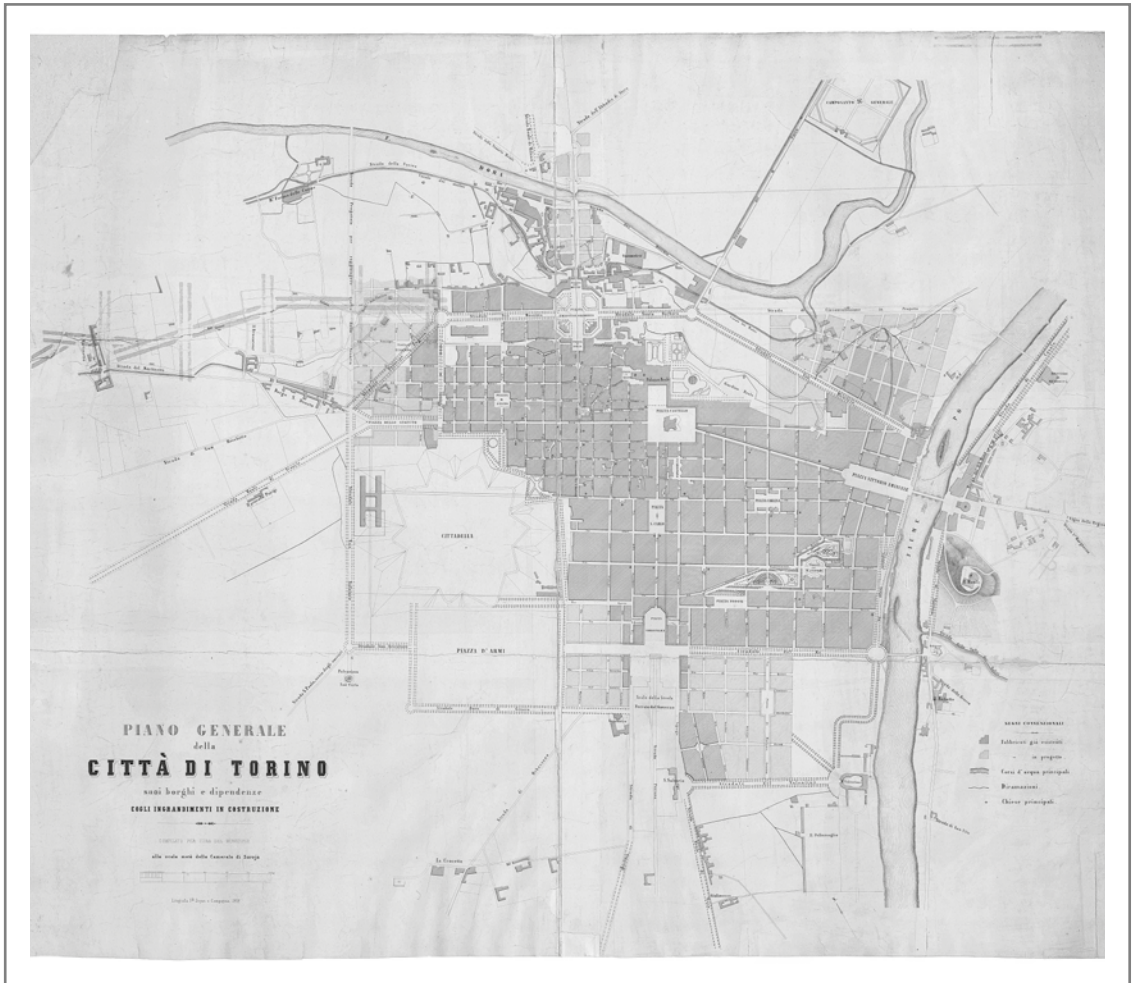
3. - “Stralcio di Piano dei progettati ingrandimenti fuori Porta Nuova, coll’indicazione del sito di scalo della strada ferrata stabilito dal Sig. r Ispettore ing. e Cav. Maus, e di quello proposto dal R. o Consiglio degli Edili in seduta 22 genn.o 1847” - 27 gennaio 1847 (ASCT - TD - 39-2-42).

Emerge, in entrambe le proposte, il notevole restringimento dello spazio frontale dedicato allo scalo ferroviario in grado di ospitare probabilmente una sola coppia di binari e con la localizzazione (poco visibile) prevista da Maus in Piazza Carlo Felice oltre il Viale del Re (corso Vittorio) già indicata nella precedente planimetria riguardante il Piano di San Salvario e quella del Consiglio degli Edili arretrata all’altezza di via Berthollet e corso Stati Uniti.



4. - “Progetto d’ingrandimento di questa capitale contro Porta Nuova con a levante l’annesso Giardino Pubblico, a ponente la grande Piazza d’Arme, ed a giorno il vastissimo Imbarcadero con Dogana e Portofranco ecc, fra i borghi laterali del Valentino e della Crocetta” - 1847 - presentato da B. Marocco (ASCT - TD - 39-2-39) (particolare).

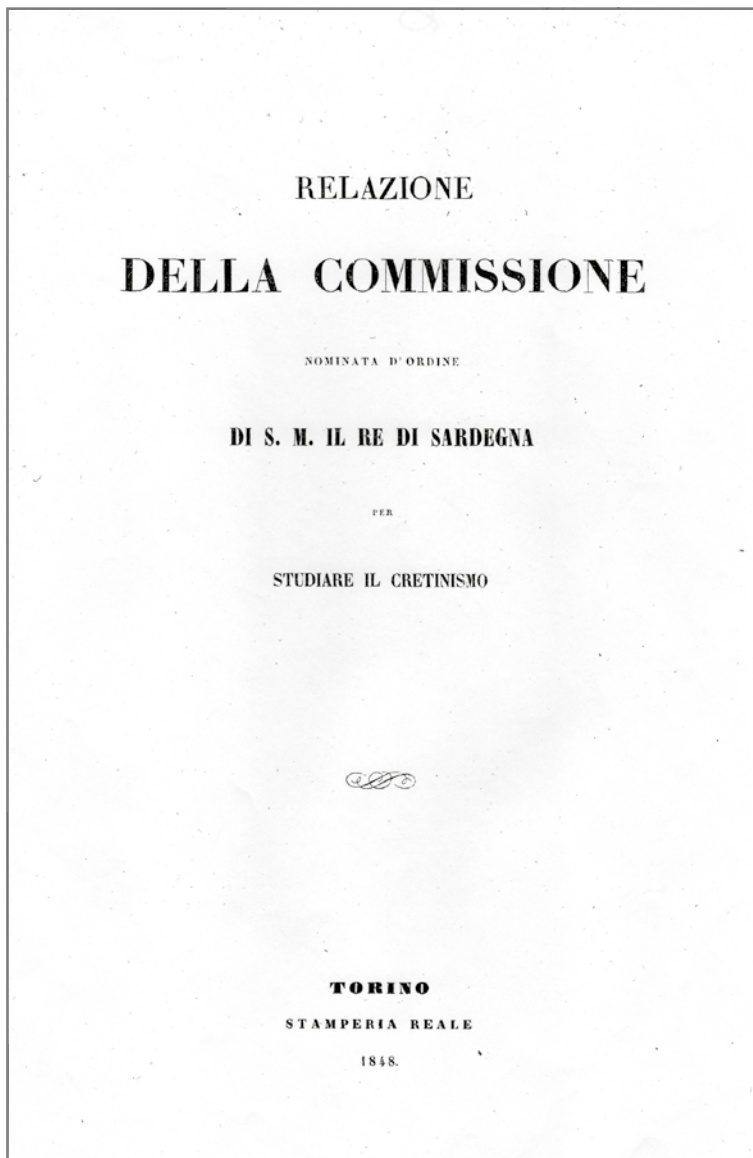
Interessante il confronto con la precedente planimetria del 22/1/47 che riporta i progetti dello Scalo ferroviario di Maus e del Consiglio degli Edili. Si proponeva, in alternativa, l’arretramento dello stesso all’altezza dell’attuale Corso Marconi per consentire la realizzazione di un “vastissimo Imbarcadero” e la convergenza di un “trivio” di Strade Ferrate (da Genova, da Novara, da Susa). Inoltre la proposta, già nel 1847, di erigere un “un arco di trionfo in memoria del traforamento del Monte Cenisio” all’incrocio degli attuali Corsi Vittorio ed Inghilterra conferma l’interesse suscitato dall’attività svolta da Des Ambrois per avviarne l’opera.



5. - “Piano generale della Città di Torino, suoi borghi e dipendenze cogli ingrandimenti in costruzione” - 1852 (ASCT - TD - 64-5-2).

La planimetria indica, in grigio, le aree interessate dalle autorizzazioni ad edificare avvenute negli anni 1846-1851 ed in particolare quelle di Vanchiglia, S. Salvario, S. Secondo e S. Donato.

Sono anche evidenziati, all'interno di queste aree, gli “*ingrandimenti in costruzione*” che, nella quasi totalità, furono avviati grazie ai provvedimenti firmati da Des Ambrois. Infatti per Vanchiglia l'area indicata è ancora quella precedente al decreto 27/11/1852 che avrebbe poi autorizzato un ulteriore ampliamento verso Ovest, mentre per S. Salvario, S. Secondo e S. Donato si riportano le aree approvate nel 1851 che riprendevano quasi integralmente quanto previsto nel Piano regolatore del 1848, approvato dal Comune di Torino quando Des Ambrois era ancora Ministro dei Lavori Pubblici.



6. - Frontespizio della “Relazione della Commissione” per lo studio del “Cretinismo”
Relazione conclusiva della Commissione promossa dal Ministro Des Ambrois con lettera del 19 agosto 1845
e pubblicata in Torino nel 1848.

INTRODUZIONE.

La sapienza civile e la munificenza de' Principi dell'augusta Casa di Savoia si manifestarono luminosamente in tutti i tempi del loro governo. CARLO ALBERTO, nel cui cuore stanno germi fecondi delle stesse grandi virtù, non poteva non rimanere profondamente commosso alla vista di una degradazione della specie umana, quale si è il cretinismo.

E come ciò sia vero, lo appalesa la seguente lettera diretta in data 19 agosto 1845 al Capo del Magistrato del Protomedicato in Torino, la quale mentre meglio di ogni altro discorso chiarisce l'argomento e lo scopo della presente relazione, dimostra ad un tempo come un savio ed illuminato Ministro soddisfacesse alle paterne sollecitudini del Principe.

« S. M. il Re nostro signore considerando quanto sia frequente »
 » il *cretinismo* in varie provincie di questi Stati, quanto grave e »
 » deplorabile per ogni rispetto sia questo flagello, e quanto importi »
 » di nulla lasciare intentato per indagarne la natura, le cause e »
 » la possibilità di rimediarvi, ha determinato di creare sotto la »
 » presidenza di V. S. Ill.^{ma} una Commissione di persone profonda- »
 » mente versate negli studii diversi che si riferiscono alla Medicina, »
 » alla Chimica ed alla Geologia, onde radunare tutte le possibili »
 » notizie sulla storia e sui progressi del cretinismo nelle diverse »
 » provincie, sulla statistica attuale di questa infermità e di quelle »
 » che hanno affinità con essa, sulli suoi rapporti specialmente »
 » colle condizioni atmosferiche, colla natura del suolo, colla qualità »
 » delle acque, colle abitazioni e cogli alimenti, e sovra tutte le »
 » cause che possano più o meno influire sulla propagazione di »
 » quell'affezione tristissima per ricercare in seguito i mezzi coi »
 » quali si potrebbe più o meno paralizzare l'azione delle cause »
 » stesse. »
 » La Commissione è composta di membri sedenti e di corrispon- »
 » denti.

7. - Pagine iniziali della "Introduzione" alla Relazione della Commissione sul cretinismo

La Commissione ritenne di pubblicare integralmente la lettera del Ministro Des Ambrois *"diretta in data 19 agosto 1845 al Capo del Magistrato del Protomedicato in Torino, la quale meglio di ogni altro discorso chiarisce l'argomento e lo scopo della presente relazione, dimostra ad un tempo come un savio ed illuminato Ministro soddisfacesse alle paterne sollecitudini del Principe."*

Dalla lettura della lettera emerge chiaramente la precisione degli indirizzi forniti da Des Ambrois per la stesura della Relazione.

VI

» *I Membri sedenti sono:*

- » Cav. Gallo, prof. di chirurgia teorico-pratica, Capo del Magistrato del Protomed.
- » Cavaliere Riberi, professore di operazioni chirurgiche, presidente del Consiglio
» superiore militare di sanità.
- » Cavaliere Bonino, presidente della reale Accademia medico-chirurgica, membro
» della Commissione superiore di Statistica.
- » Cav. Despine, ispett. delle miniere, membro della Commiss. superiore di Statistica.
- » Cavaliere Gené, professore di zoologia, membro dell'Accademia delle scienze.
- » Cavaliere Sismonda, professore di mineralogia, membro dell'Accademia delle scienze.
- » Cavaliere medico Cantù, professore di chimica, membro dell'Accademia delle scienze.
- » Cav. Bellingeri, membro dell'Accad. suddetta, consigliere della facoltà di medicina.
- » Cavaliere Bertini, consigliere della facoltà di medicina, membro della reale Accademia
» medico-chirurgica.

» *I Membri corrispondenti sono:*

- » Monsignor Billiet, arcivescovo di Chambéry.
- » Dottore Mottard, medico a san Giovanni di Moriana.
- » Dottore Ducloux, medico dei mentecatti del Betton.
- » Dottore Laissus, medico a Moutiers.
- » Dottore Tresal, medico a Borgo-san-Maurizio.
- » Dottore Lorenzo Gatta, medico a Ivrea.
- » Dottore barone Bich, medico in Aosta.
- » Canonico Orsiere di Aosta, membro della Giunta di Statistica.
- » Canonico Gal, Riformatore delle R. Scuole in Aosta.
- » Dottore Cerise, d'Aosta, cavaliere della Legion d'Onore, residente a Parigi.

» La nomina di questi ultimi ha per iscopo di procurare alla
» Commissione il concorso delle cognizioni acquistate da persone
» che difficilmente potrebbero recarsi nel suo seno, e varrà pure
» sommamente ad agevolare le ricerche locali.

» Al rimanente S. M. intende che la Commissione possa procurarsi
» ogni notizia che le torni utile dalle Autorità sì provinciali che
» locali, e questo Dicastero s'incaricherà ben volentieri di farle
» avere ogni riscontro di cui possa abbisognare.

» Le rimetto intanto una serie di quistioni che il dottissimo Mon-
» signor Billiet Arcivescovo di Chambéry, da me pure interpellato
» su questo interessante oggetto, mi proponeva per essere dirama-
» tata (1). Desidero che la Commissione abbia pure cognizione di
» queste proposte, e veda quindi quali siano i quesiti da determi-
» narsi definitivamente onde chiarire nel miglior modo le materie
» ed avere una statistica completa del cretinismo diretta allo scopo
» a cui mirà l'istituzione di questo consesso.....

» Ho l'onore ecc.

firmato DES AMBROIS. »



N°1



Turin. I. G. Doyen. et C. 1844.

8. - Litografia n. 1 di soggetto affetto da cretinismo delle 9 contenute nella Relazione

N.º 6.



Turin. Lit. Degen & C.º 1866.



Regio editto di Carlo Alberto del 30 ottobre 1847

N. 640



REGIO EDITTO

col quale S.M. abolendo la giurisdizione dei Magistrati di sanità in quanto non concerne al servizio marittimo stabilisce un Consiglio superiore e Consigli provinciali per vegliare alla tutela della sanità pubblica anche nelle materie ora attribuite alla Direzione generale ed alle Giunte provinciali del vaccino, le quali rimarranno soppresse.

In data 30 ottobre 1847

CARLO ALBERTO

PER LA GRAZIA DI DIO

RE DI SARDEGNA, DI CIPRO E GERUSALEMME,
DUCA DI SAVOIA, DI GENOVA, ECC., ECC.,
PRINCIPE DI PIEMONTE ECC., ECC., ECC.

Colle Patenti Nostre del 30 corrente, per le quali abbiamo abolita la giurisdizione contenziosa dei Magistrati di sanità, Ci siamo riservati di provvedere nell'ordine economico alla tutela della sanità pubblica nello scopo di sistemare questo ramo importantissimo del pubblico servizio con ordinamenti appropriati alle condizioni presenti del paese, e messi in armonia colla vigente organizzazione amministrativa.

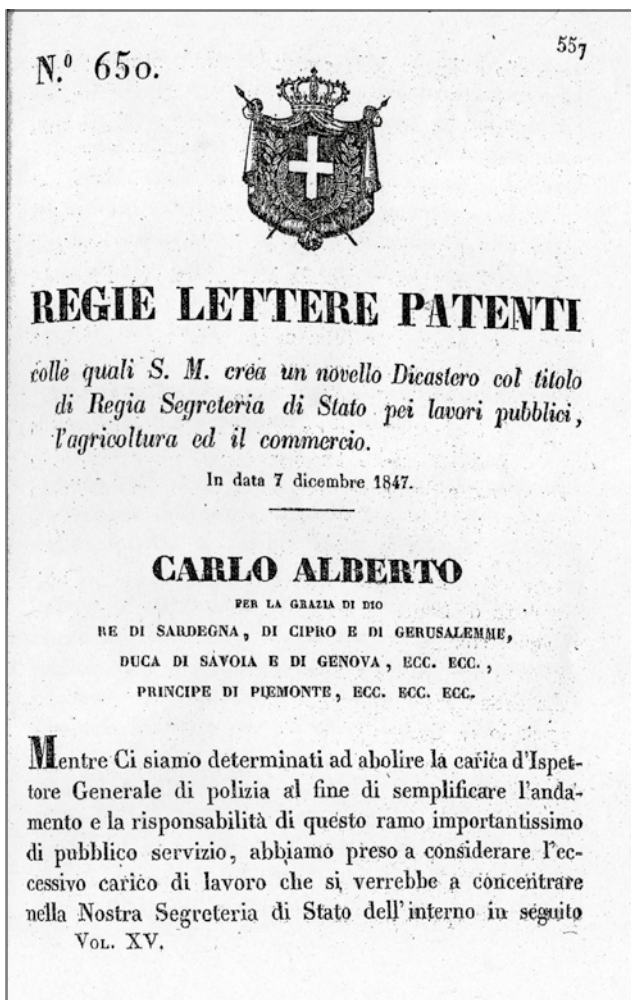
Quindi è che col presente Editto di Nostra certa scienza e Regia autorità, avuto il parere del Nostro Consiglio, abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1

Sarà stabilito nella Nostra Capitale un Consiglio superiore di sanità, di cui sarà Presidente nato il Nostro Primo Segretario di Stato per gli affari dell'interno.

Esso sarà composto, oltre al Presidente, di un Vice-Presidente, di sei Membri ordinarii, di quel numero di Membri straordinarii che stimeremo di eleggere, e di un Segretario.

10.- R. Editto n. 640 del 30/10/1847 con il quale si istituisce l'attuale Consiglio Superiore di Sanità Con questo provvedimento il Ministro Des Ambrois intese provvedere alla "tutela della Sanità pubblica... con ordinamenti appropriati alle condizioni presenti del paese" istituendo strutture ancora vigenti oggi.



11. - R. L. Patenti n. 650 del 7/12/1847 - Istituzione del Ministero dei Lavori Pubblici

Firmate da Des Ambrois con le quali il Ministro elenca in modo dettagliato le competenze del nuovo dicastero che sarà lui stesso chiamato da Carlo Alberto a ricoprire ed organizzare.

Si tratta di competenze per *“opere pubbliche di qualunque natura che si costruiscano a spese dello Stato, delle Provincie e delle Comunità o di Consorzi, ai piani regolatori delle Città ed altri abitati, alla formazione ed all'esercizio delle strade ferrate, al Genio Civile, all'amministrazione dei boschi, delle miniere, dei pesi e misure, alla Cassa dei depositi e delle anticipazioni, al commercio ed all'industria, e così pure alle scuole applicate alle arti e mestieri, alle belle arti, all'agricoltura, ed alle scuole di arte agraria e forestale, al regime delle acque, alla pesca ed alla caccia.”* (art. 3).

Si affidano al nuovo Ministero anche la Direzione di Statistica e le due Aziende all'Interno ed alle Strade ferrate. Sono in buona parte le competenze che hanno caratterizzato il mandato di Des Ambrois come Ministro degli Interni.



CARLO ALBERTO

per la grazia di Dio

RE DI SARDEGNA, DI CIPRO, DI GERUSALEMME,

Duca di Savoia, di Genova, di Monferrato, d'Acaia, del Chiabasco, del Genoveso e di Piacenza; Principe di Piemonte e di Oneglia; Marchese d'Italia, di Saluzzo, d'Ivrea, di Sessa, di Ceva, del Mare, di Oristano, di Cesana e di Savona; Conte di Moriana, di Ginevra, di Nizza, di Tenda, di Romonte, di Asdi, di Alessandria, di Goceano, di Novara, di Tortona, di Vigevano e di Bobbio; Barone di Vaud e del Faucigny; Signore di Verceil, di Pinerolo, di Tarantasia, della Lomellina e della Valle di Sesia, ecc. ecc. ecc.

I popoli, che per volere della Divina Provvidenza governiamo da diciassette anni con amore di padre, hanno sempre compreso il Nostro affetto, siccome Noi cerchiamo di comprendere i loro bisogni; e fa sempre intrinsecamente Nostro, che il Principe e la Nazione fossero col più stretto vincolo uniti pel bene della patria.

Di questa unione ogg' più solida avremo prova loro consolati nei anni, con cui i Sudditi Nostri accolgono le recenti riforme, che il desiderio della loro felicità Ci avea consigliate per migliorare i diversi rami di amministrazione, ed iniziarli alla discussione dei pubblici affari.

Ora poi che i tempi sono disposti a cose maggiori, ed in Smania alle mutazioni equivoche l'Italia, non desideriamo di dar loro la prova la più solenne che per Noi si possa della fede che conserviamo nella loro devozione e nel loro amore.

Preparato nella calma, si intrattano nei Nostri Consigli le politiche istituzioni, che saranno il complemento delle riforme da Noi fatte, e varranno a consolidare il beneficio in modo concenante alle condizioni del paese.

Ma fin d'ora Ci è grato il dichiarare, siccome col parere dei Nostri Ministri e dei principali Consiglieri della Nostre Camere abbiamo risoluta e determinata di adottare le seguenti basi di uno Statuto fondamentale per stabilire nei Nostri Stati un compiuto sistema di governo rappresentativo.

Art. 1.

La Religione Cattolica, Apostolica e Romana è la sola Religione dello Stato.

Gli altri culti ora esistenti sono tollerati conformemente alle leggi.

Art. 2.

La persona del Re è sacra ed inviolabile.

I suoi Ministri sono responsabili.

Art. 3.

Al Re solo appartiene il potere esecutivo. Egli è il Capo supremo dello Stato. Egli comanda tutte le forze di terra e di mare; dichiara la guerra; fa i trattati di pace, d'alleanza e di commercio; nomina e toglie gli impiegati; e dà tutti gli ordini necessari per l'esecuzione delle Leggi senza sospendere o dispensarne l'esecuzione.

Art. 4.

Il Re sanziona le leggi, e le promulga.

Art. 5.

Ogni giustizia emana dal Re, ed è amministrata in suo Nome. Egli può far grazia e commutare le pene.

Art. 6.

Il Potere legislativo sarà collettivamente esercitato dal Re e da due Camere.

Dato in Torino addì otto febbrajo mille ottocento quarantotto.

CARLO ALBERTO.

Art. 7.

La prima sarà composta da Membri nominati a vita dal Re: la seconda sarà elettiva sulla base del censo da determinarsi.

Art. 8.

Le proposizioni delle leggi apparterrà al Re ed a ciascuna delle Camere.

Però ogni legge d'imposizione di tributi sarà presentata prima alla Camera elettiva.

Art. 9.

Il Re convoca ogni anno le due Camere: se proroga le sessioni, e può scioglierle la elettiva; ma in questo caso ne convoca un'altra nel termine di quattro mesi.

Art. 10.

Nessun tributo può essere imposto o riscosso se non sarà consentito dalle Camere e autorizzato dal Re.

Art. 11.

La stampa sarà libera, ma soggetta a leggi repressive.

Art. 12.

La libertà individuale sarà garantita.

Art. 13.

I Giudici, meno quelli di Mandamento, saranno inamovibili dopo che saranno surrozzate le loro funzioni per uno spazio di tempo da determinarsi.

Art. 14.

Ci riserviamo di stabilire una Milizia Comunale composta di persone che paghino un censo da fissare.

Essa verrà posta sotto gli ordini dell' Autorità Amministrativa, e la dipendenza del Ministero dell'Interno.

Il Re potrà sospendere o scioglierli nei luoghi dove crederà opportuno.

Lo Statuto fondamentale, che d'ordine Nostro vien preparato in conformità di queste basi, sarà messo in vigore in seguito all'attivazione del nuovo ordinamento delle amministrazioni comunali.

Mezzo così provvediamo alle più alte esigenze dell'ordine politico, non vogliamo più oltre differire di compiere un desiderio, che da lungo tempo nutriamo, con ridurre il prezzo del sale a 50 centesimi il chilo-gramma fino dal 1.º luglio prossimo venturo, a beneficio principalmente delle classi più povere, permessi di trovare nelle più agiate quel consumo di pubblica entrata, che i bisogni dello Stato richiedono.

Protegg' Mito l'era novella che si apre per i Nostri popoli; ed intanto ch'essi passano far uso delle maggiori libertà conquistate, di cui sono e saranno degni, aspettiamo da loro la rigorosa osservanza delle Leggi vigenti, e la imperturbata quiete, tanto necessaria ad ultimare l'opera dell'ordinamento interno dello Stato.

12. - Proclama per l'adozione delle basi del nuovo Statuto - 8 febbraio 1848

Copia del Manifesto affisso in Torino e nel resto del Regno il giorno 8 febbraio 1848, la cui "redazione era stata affidata a Des Ambrois" come ricordato nelle "Note e ricordi inediti" (pag. 17).



13. - Carlo Alberto firma lo Statuto - 4 marzo 1848 - Arazzo, fine sec. XIX, conservato presso il Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino (particolare).

Tra i personaggi in piedi rappresentati nell'arazzo Luigi Des Ambrois è il secondo da sinistra probabilmente tra Ermolao Asinari di San Marzano, Ministro degli Esteri e Mario Broglio, Ministro di Guerra e Marina.

CONSIGLIO DIVISIONALE

DI TORINO

SESSIONE DEL 1849

Verbale I. — Adunanza 15 giugno.

Erano presenti in quel punto od intervennero durante le prime operazioni i Consiglieri :

Avvocato Tommaso Bainotti
 Conte Camillo Benso di Cavour
 Avvocato Lodovico Bianco
 Cavaliere Carlo Boncompagni
 Avvocato Gioan Battista Buggino
 Cavaliere Lorenzo Cantù
 Conte Lorenzo Ceppi
 Avvocato Francesco Chiapusso
 Medico Francesco Cler
 Avvocato Giacinto Cottin
 Generale Cavaliere Giuseppe Dabormida
 Cavaliere Alessandro D'Angrogna
 Barone Luigi Demargherita
Cavaliere Luigi Desambrois
 Avvocato Agostino Garneri
 Avvocato Luigi Genina
 Banchiere Giuseppe Malan
 Cavaliere Carlo Mosca
 Cavaliere Gioan Battista Nigra
 Avvocato Carlo Ricchetta
 Avvocato Troglia.

Mancavano i Consiglieri :

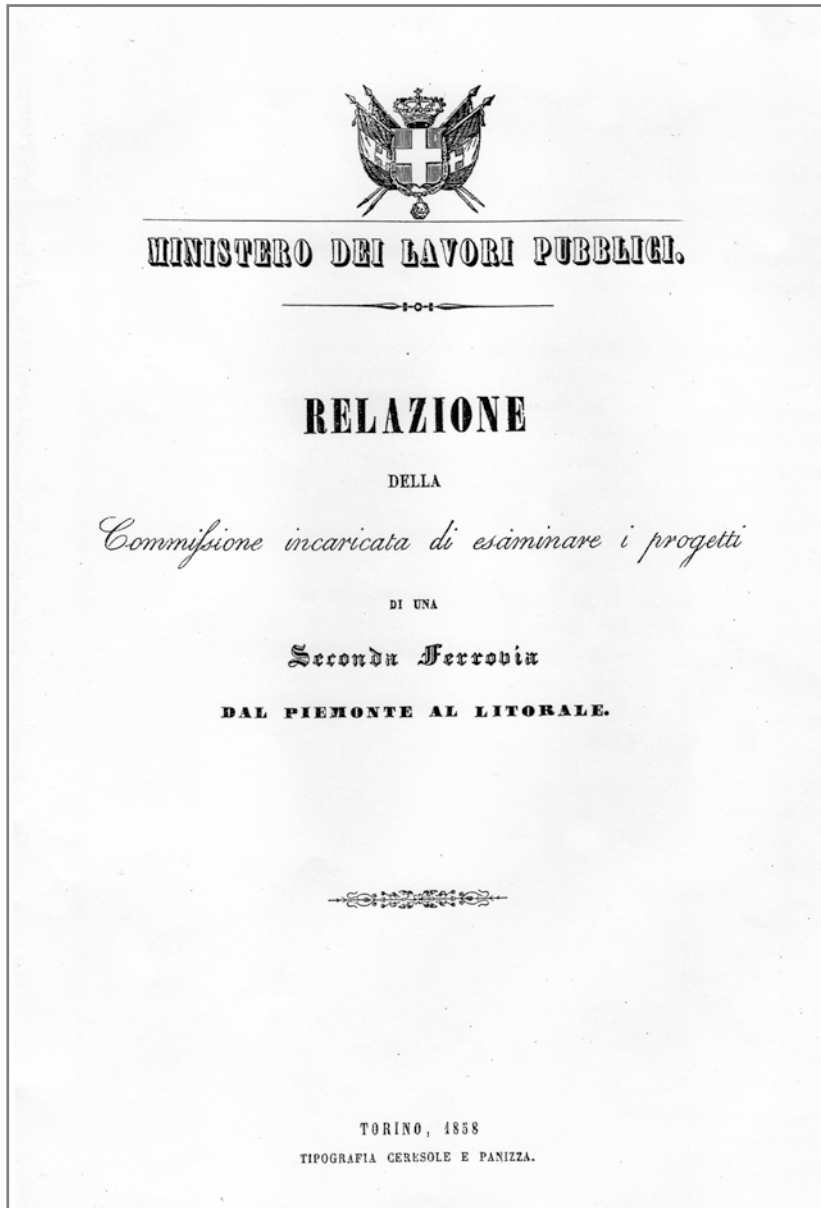
Marchese Cesare Alfieri di Sostegno
 Conte Cesare Balbo
 Cavaliere Luigi Cibrario
 Conte Stefano Gallina
 Avvocato Giovanni Galvagno
 Abate Vincenzo Gioberti
 Marchese Maurizio Rorà
 Marchese/Tapparelli Roberto/d' Azeglio;

salendo soltanto al numero di 29 e non di 30 come prescrive la legge il novero dei Consiglieri proclamati, stante la doppia elezione fatta dalle provincie di Susa e Torino nella persona del cavaliere Desambrois.

14. - Consiglio Divisionale di Torino - Sessione 1849 - Verbale I - Adunanza 15 giugno

Verbale d'apertura del primo Consiglio Divisionale di Torino eletto in base alla legge Pinelli del 1847.

Si prende atto che il numero totale degli eletti risulta essere di 29 anziché 30 "stante la doppia elezione fatta dalle Provincie di Susa e Torino nella persona del Cavaliere Desambrois". Il problema verrà risolto dall'Intendente Generale nella successiva adunanza del 18 giugno accettando le argomentazioni di Des Ambrois sulla opportunità di optare per Susa avendo in questo Collegio ottenuto, con 531 voti, "quasi la massima maggioranza" rispetto ai 665 del Collegio di Torino che presenta però dimensioni ben maggiori.



15. - “Relazione della Commissione incaricata di esaminare i progetti di una seconda ferrovia dal Piemonte al Litorale” conservata negli archivi della Provincia di Torino - Verbali di Consiglio - Anno 1858. Si riportano il frontespizio e la pagina finale della Relazione con le conclusioni della Commissione in data 29 aprile 1858 e l’elenco di tutti i componenti con Des Ambrois Presidente e Q. Sella Segretario.

80

In conclusione adunque, e attenendosi strettamente, com'è suo debito, ai quesiti che le vennero dal Governo proposti, la Commissione è d'avviso:

4.^a (*Alla unanimità*):

Che fra le undici linee sottoposte al suo esame, quella di Savona, tenuto conto di ogni cosa, meriti su tutte le altre la preferenza: e che i computi annessi al progetto di questa strada ferrata, compilato dal signor Ingegnere Peyron, s'accostino al vero assai più che quelli degli altri progetti.

2.^a (*A maggioranza di otto voti sopra nove*):

Che dal confronto dei prodotti della linea di Genova, tenendo conto della diversa condizione delle due linee, possa conghietturarsi, che il prodotto brutto di quella di Savona non sia per eccedere le lire sessantacinque per chilometro e per giorno; onde risulterebbe un beneficio del 5, 65 per %, sul capitale di prima costruzione, tra interessi e fondi di ammortizzazione e di riserva.

5.^a (*Alla unanimità*):

Che in virtù dell'articolo 61 del Capitolato di concessione della ferrovia di Savigliano la Società di Cuneo possa pretendere in linea di diritto una indennità da determinarsi per la concorrenza che le farà la linea di Savona avvicinandosi alla sua a distanza minore di quattro chilometri, siccome avverrà segnatamente presso Carmagnola ed a Torino.

Torino, li 29 aprile 1858

Firmati all'originale:

Des Ambrois.

Di Pollone.

Giulio.

L. F. Menabrea.

Ceppi.

Cottin.

G. F. Bella.

Q. Sella.

Luigi Torelli.

Per copia conforme

Q. SELLA Segr.*

Visto. Il Presidente della Commissione
Des Ambrois.

L'ILLUSTRATION

EUROPÉENNE



ADMINISTRATEUR - PROPRIÉTAIRE - ÉDITEUR

Toutes les communications relatives au journal, réclamations, demandes, changements d'adresse, etc., doivent être adressées à

M. THÉO SPÉE, directeur gérant.

Le journal paraît tous les samedis.

PREMIÈRE ANNÉE. — N° 48. — 14 OCTOBRE 1871.

REDACTEUR: GASTON DE GUYOT, 1, rue de l'Observatoire.

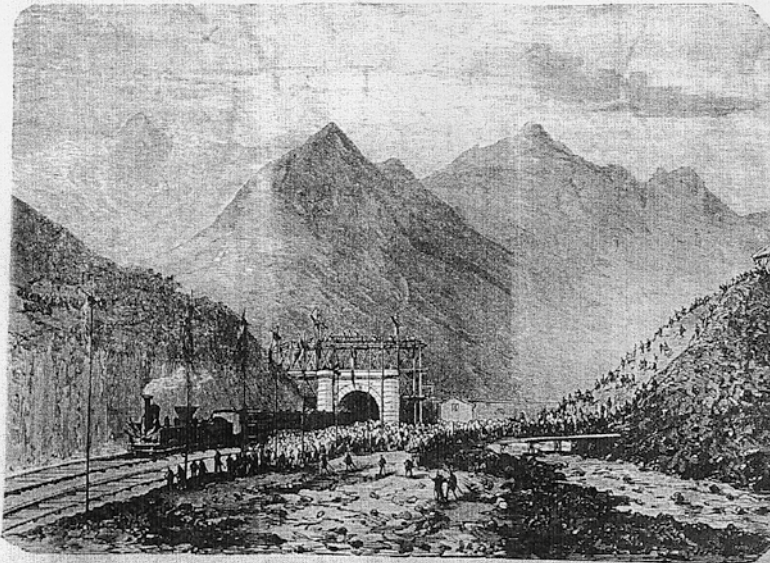
BRUXELLES.

ABONNEMENT: 10 francs l'an, plus les frais de port, payable par anticipation.

ANNÉES DANS LE SUPPLÉMENT:

50 centimes la ligne ordinaire.

(10 lignes occupent un espace de 31 mm à 4 centimètres.)



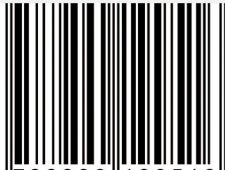
16. - Inaugurazione del traforo del Frejus

Incisione pubblicata da *"L'Illustration Européenne"* del 14 ottobre 1871 che illustra il rientro del treno inaugurale dalla Francia e recentemente ripubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in *"Frejus Storia del primo traforo delle Alpi - 1871-2011"* e da *"Frejus, storia di un monumento"* R. Antonetto ed. 2005.





ISBN 978-88-901995-1-6



9 788890 199516