

La sistemazione ferroviaria di torino

L'esame di un complesso ferroviario di una grande città va condotto sotto due aspetti fondamentali: uno di carattere strettamente specifico riguarda più propriamente gli impianti del servizio ferroviario, l'altro, di carattere più generale, pone in relazione l'organizzazione del complesso ferroviario con il quadro cittadino e regionale. Aspetto tecnico il primo, aspetto urbanistico il secondo, ma né l'uno né l'altro assolutamente inscindibili, essendo ovviamente altrettanto assurda quella proposta che tendesse ad una risoluzione urbanistica ai danni della tecnica ferroviaria, quanto quella che, risolti i dati tecnici, omettesse un generale inquadramento urbanistico.

Sotto entrambi i punti di vista vogliamo valutare, sia pure in modo del tutto sommario, la presente situazione della rete ferroviaria di Torino e degli impianti di stazione, per prospettare alcune proposte di riordino.

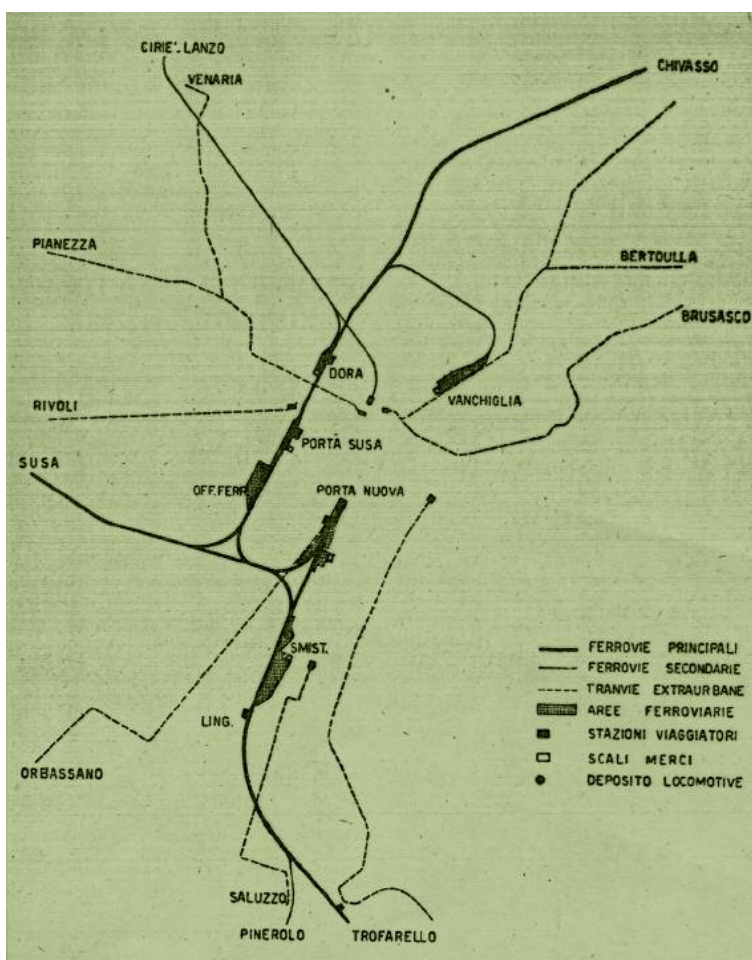
Alla fig. 1 è rappresentato lo schema generale della rete ferroviaria attuale di Torino e del suo intorno.

Il tracciato generale sconta a tutt'oggi gli errori di impostazione commessi originariamente nel primitivo tracciato, risolto con i due tronchi separati dalla Torino-Genova (1848) e della Torino-Milano (1858), facenti capo alle due stazioni di testa (originariamente non collegate tra loro) di Porta Nuova e Porta Susa. La successiva trasformazione della stazione di P.S. in stazione di transito ed il suo collegamento a P.N., rimasta in testa, ha determinato la presente topografia del complesso ferroviario torinese.

Esso, è in linea generale, affetto dalle seguenti manchevolezze:

1 Le due stazioni principali di P.N. e P.S. sono, allo stato attuale, inadeguate alle esigenze di un buon servizio viaggiatori, sia per quanto riguarda i vetusti fabbricati viaggiatori, sia per quanto riguarda le dimensioni (cioè la profondità e la larghezza) dei piazzali di stazione, che non possono accogliere un

Fig. 1
Attuale rete ferroviaria
di Torino



numero di binari sufficiente al traffico (attualmente sono in funzione 18 binari a P.N. e 7 a P.S.) e sia ancora per quanto riguarda la inamovibile strozzatura d'imbocco ai piazzali, che, limitando la lunghezza del fuso ferroviario, riduce la possibilità di utilizzazione dei piazzali stessi.

Difficoltà che vengono aumentate dalla esistenza sulla linea per Genova e per Milano di una sola coppia di binari, insufficiente per ricevere i convogli dalle 10 provenienze Sud e dalle 8 provenienze Nord.

2 La distanza di km. 5,323 da P.N. a P.S. (valutata sull'asse ferroviario e coperti in circa 10') è troppo breve per giustificare a P.S. una importante fermata, che appesantisce di alcuni minuti (da 2 a 6 e più minuti) l'orario nelle percorrenze dirette verso Chivasso, tanto più che, valutata sulla pianta cittadina, la distanza fra le due Stazioni (di km. 1,900 per via ordinaria e di km. 1,500 in linea d'aria) non è tale da mantenere oggi una giustificazione allo sdoppiamento delle Stazioni.

3 La ubicazione del Deposito Locomotive smistamento comporta una percorrenza di chilometri 2,500 per P.N. da parte delle locomotive che raggiungono o si dipartono da ogni convoglio. Inoltre le attrezzature del Deposito sono vetuste e inadeguate al servizio.

4 Manca un servizio merci adeguato all'importanza e alle esigenze di Torino industriale. L'attuale parco di smistamento per le provenienze da e verso Sud è mal ubicato perché troppo centrale, e parimenti male ubicato, e per di più insufficiente, l'attuale smistamento per le provenienze da e verso Nord.

5 Le ferrovie secondarie Ciriè-Lanzo necessitano esse pure di una revisione generale e per quanto riguarda il tracciato cittadino e soprattutto il fabbricato viaggiatori, insufficiente e mal ubicato.

Questo complesso di manchevolezze esige una soluzione, che non potrà in futuro essere raggiunta altro che attraverso un piano generale di riordinamento, coordinato con tutti fattori urbanistici della città e realizzabile gradualmente nel tempo.

Il complesso di proposte, che sinteticamente presentiamo, sono state esaminate dal nostro Gruppo in sede di piano regionale¹ ed affrontano una soluzione generale del complesso ferroviario in relazione agli altri problemi urbanistici sia della città che del suo intorno, sia in relazione allo stato di fatto, sia infine tenendo conto delle future prevedibili espansioni cittadine ed extra-cittadine.

Le proposte generali, che sono schematicamente presentate a fig. 2, si possono condensare nei seguenti punti:

1 Creazione di un anello periferico riservato al traffico merci, per alleggerire il traffico transitante nella zona centrale della città e soprattutto per servire con raccordi adatti le zone industriali periferiche, tra cui la FIAT Mirafiori e la prevedibile futura zona industriale ad essa adiacente. Esso servirebbe inoltre da collettore esterno per tutte le provenienze che convergono a Torino.

L'anello periferico fiancheggiato da una via anulare per il traffico automobilistico tangenziale verrebbe infine a delimitare nettamente il futuro perimetro cittadino.

2 Soppressione dell'attuale smistamento (da ridurre a scalo merci) e creazione di un grande scalo merci in Borgo S. Paolo (nella zona della ex Caserma e del Poligono Genio Ferrovieri). In definitiva il servizio merci verrebbe a fruire dei seguenti scali:

Scali di 1° ordine:

- a) Scalo Lingotto - esistente
- b) Scalo S. Paolo - nuova costruzione
- c) Scalo Vanchiglia - esistente

1 Vedi: ASTENGO-BIANCO-RENACCO-RIZZOTTI: Il piano regionale piemontese, Collezione «Metron» Editrice - Sandron, Roma 1947.

Scali di 2° ordine:

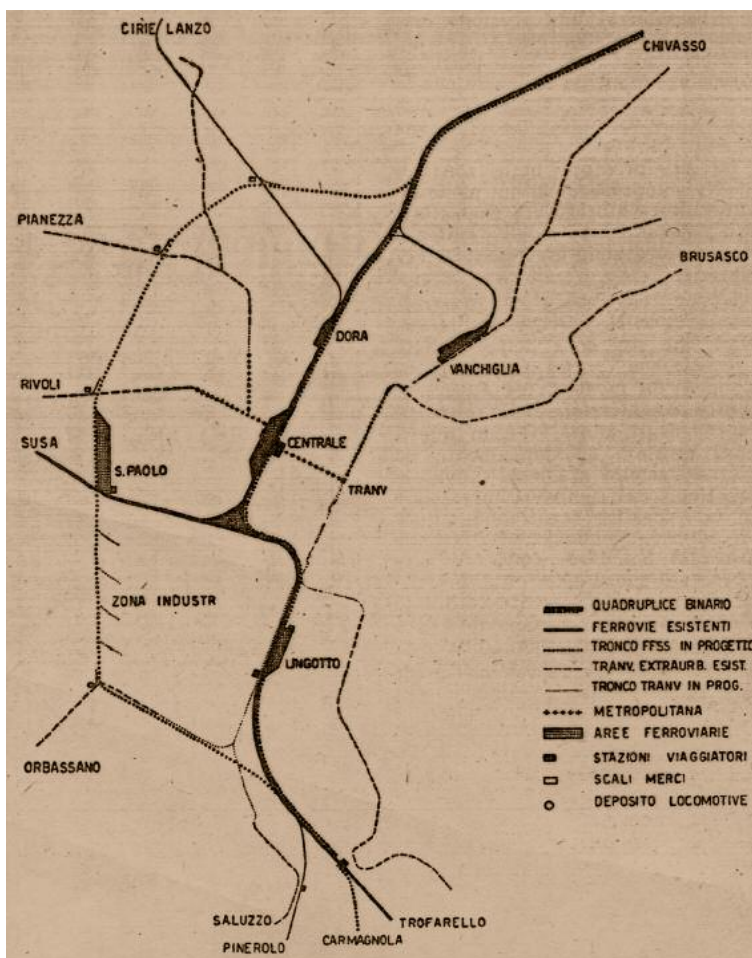
- d) Scalo Lucento - sull'anulare periferica
- e) Scalo Aeronautica
- f) Scalo Mirafiori

- 3 Creazione di due grandi parchi di smistamento a Trofarello e a Chivasso.
- 4 Costruzione del quadruplice binario da Chivasso a Moncalieri e creazione del tronco Moncalieri-Carignano-Carmagnola, secondo progetto ing. Quaglia.
- 5 Soppressione delle due stazioni di P.N. e P.S. e creazione di un'unica grande Stazione Centrale di transito nella zona ora Carceri e Officine Ferroviarie, secondo il vecchio progetto ing. Locchi (1914). Con tale soluzione si verrebbe ad accorciare il percorso Lingotto-Dora di km. 1,350 eliminando il regresso da P.N. e la sosta a P.S., ed il percorso per Milano verrebbe abbreviato di circa 15 minuti.

Il terreno prescelto per la nuova stazione risulta non solo ravvicinato al baricentro demografico e topografico della città, valutato rispetto all'estensione attuale della città ed ai suoi previsti ampliamenti, ma è pure di dimensioni tali (int. 800 di lunghezza X mt. 280 di larghezza esclusi i fusi) da permettere un perfetto impianto di stazione, in cui siano concentrati gli arrivi e le partenze per tutte le direzioni, non solo delle Ferrovie dello Stato, ma anche eventualmente delle ferrovie secondarie Torino-Nord, e sia tenuto conto del prevedibile sviluppo che avranno in futuro i servizi rapidi e frequenti di automotrici con conseguenti necessità di numerosi binari di sosta.

Fig. 2

La rete razionale del futuro



La dimensione trasversale permette infatti una capienza massima teorica di 40 binari, comprendendo in essa i binari di corsa, i binari di sosta, e quelli di deposito treni. Inoltre l'area a disposizione permette il caricamento della stazione non più di testa (con lunghi percorsi a piedi dei viaggiatori), ma bensì dal centro con condotti sotterranei. L'ingresso al fabbricato viaggiatori potrebbe avvenire in corrispondenza dell'asse di corso Stati Uniti o in corrispondenza della vecchia Piazza d'Armi. La stazione, interamente a piano ribassato, non disturberebbe minimamente il traffico cittadino. In definitiva si può ritenere che la soluzione presentata costituisce a buon diritto la soluzione ideale della stazione viaggiatori, sia in sede tecnica che urbanistica.

L'avversione in tempi passati alla soluzione Locchi fu dettata, evidentemente, da un cieco conservatorismo, dalla adorazione sentimentale per l'edificio della Stazione di Porta Nuova, che si vorrebbe a tutti i costi salvare e soprattutto, secondo le critiche del tempo, dal timore che il trasferimento della Stazione avreb-

be danneggiato «interessi precostituiti» dei frontisti: per tali motivi la soluzione fu allora ritenuta *conturbante* e venne messa in disparte. Oggi quegli stessi motivi non possono più essere, a ragion veduta, sbandierati con ugual forza; prima di tutto perché i tempi hanno certamente avvicinato le distanze e quindi la traslazione su Corso Vittorio Emanuele di 1.300 metri (che l'asse della stazione verrebbe a ricevere spostandosi parallelamente a se stesso, dalla posizione attuale a Corso Castelfidardo) non sposta sensibilmente la stazione dalle attrezzature alberghiere di Porta Nuova, e secondariamente perché all'area ora occupata da P.N. può essere data, come vedremo in seguito, una destinazione di alto interesse commerciale, tale quindi da valorizzare e non deprezzare gli Interessi precostituiti.

Per computare la spesa di costruzione della Nuova Stazione Centrale, si tengano presenti i seguenti elementi orientativi:

- a) Scavo: 1,5 milioni di mc.;
- b) Costruzione di un unico fabbricato viaggiatori in gran parte sotterraneo;
- c) Utilizzazione del materiale di armamento dei piazzali di P.N. e P.S.;
- d) Concentrazione dei servizi e del personale di stazione.

Questi elementi dovranno essere confrontati con qualsiasi altra proposta che tendesse ad una rielaborazione in atto di entrambe le stazioni di P. N. e P.S.

6 La proposta presentata prevede una nuova sistemazione del deposito locomotive e locomotori, che verrebbe trasferito nel triangolo formato dal raccordo P.N. - P.S., dalla attuale linea di Modane e dai raccordo militare di corso Leone. Il deposito, a livello ribassato, verrebbe a trovarsi vicinissimo alla Stazione Centrale, abbreviando grandemente, in tal modo, le attuali lunghe percorrenze dal deposito esistente alle due stazioni.

7 La proposta presentata viene infine integrata dal riassetto generale delle ferrotramvie interurbane che fanno capo a Torino e che hanno attualmente vari capolinea, disseminati in località diverse (via Fiocchetto, corso Regina, piazza Statuto, via Nizza, via Genova, Gran Madre).

Tutte le ferro-tramvie verrebbero raggruppate e, usufruendo della sede metropolitana sotto via Roma, e quindi dell'area della stazione di P. N., attraverserebbero per il lungo la città, permettendo un più organico servizio, con reciproci collegamenti fra le varie linee e conseguente facile scambio di passeggeri dalle più disparate provenienze. Si provvederebbe infine all'impianto di comode stazioni sotterranee centralissime, oltre alle fermate periferiche.

La stazione principale delle ferro-tramvie potrebbe aver sede, a quota ribassata, in una porzione dell'area che verrebbe resa libera dal trasferimento di P. N. e potrebbe essere agevolmente collegata con la stazione centrale ferroviaria mediante un tratto di metropolitana di soli 1300 mt.

La sua presenza nella zona di P.N. compenserebbe in parte le attrezzature alberghiere (soprattutto i ristoranti e bar) dell'allontanamento dell'attuale movimento viaggiatori. L'area resa libera dal trasferimento di P. N. verrebbe utilizzata, oltre che per sede delle tramvie extra-urbane, anche per la creazione di un moderno ed attrezzato centro commerciale della città. Il centro degli affari si è in questi anni spostato spontaneamente da piazza Castello a Porta Nuova: la creazione del centro commerciale in tale località seguirebbe quindi la naturale tendenza. La grande area (33 ha) insperatamente resa libera nel cuore della città dovrebbe essere evidentemente lottizzata secondo un piano intelligente e moderno, prevedendo pochi edifici alti, ben distanziati e orientati, immersi in una estesa zona verde che sarebbe il proseguimento di piazza Carlo

Felice. In prossimità di corso Vittorio potrebbe trovar posto un grande autoparco, assolutamente indispensabile per l'avvenire di Torino, come pure uno spiazzo per aerotaxi, per quel non lontano domani in cui l'elicottero possa diventare un comune e diffuso mezzo di trasporto.

La zona commerciale verrebbe alimentata, oltrechè dalla rete stradale esistente, anche da una auto-pista che spiccatovi dalla progettata autopista di attraversamento longitudinale della città², costituirebbe una linea di penetrazione veloce, atta a condurre il traffico periferico direttamente al cuore di essa.

Queste, in riassunto, le proposte che riguardano un completo riassetto ferroviario della città di Torino.

Nessuno si illude che le proposte presentate possano essere di immediata esecuzione. Riteniamo tuttavia che il problema del riassetto ferroviario debba venir agitato e posto nei suoi termini più vasti e completi, per evitare che una valutazione troppo prudentiale della situazione non induca a prendere successivamente iniziative atte a riattare completamente gli edifici e gli impianti esistenti, consolidando sempre più la situazione presente, o peggio a varare parziali modifiche di compromesso nelle attuali stazioni col risultato finale di una spesa forse pari, se non superiore a quella di una completa revisione, e con nessun beneficio tecnico e urbanistico.

Per valutare le possibilità di reale esecuzione del piano tracciato occorre tenere presente la Sua eseguibilità per parti, scaglionando i lavori in un lasso di tempo abbastanza grande. Meglio una esecuzione lenta, ma attuata secondo una giusta direzione, e quindi con risultati sicuri, che non un compromesso immediato che diventerebbe una inamovibile eredità per il futuro.



2 Vedi op. cit., pagg. 57 e segg.