

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

INCARICATA DI STUDIARE

IL MIGLIOR MODO DI DIMINUIRE GLI INCONVENIENTI

CHE APPORTA

IL SERVIZIO FERROVIARIO IN TORINO

Relatore Ing. EMILIO OVAZZA

Letta, nell'Adunanza del 10 Novembre 1899

(Con Una Tavola).

Il problema delle comunicazioni interne nella città di Torino di fronte agli ostacoli creati dalle linee e dalle stazioni ferroviarie, forma oggetto già da molto tempo di studio di quanti si interessano dell'edilizia torinese.

Ove le condizioni economiche della città non avessero subito la dolorosa sosta, che fu conseguenza della crisi che sull'Italia tutta, ma in misura maggiore, forse sul Piemonte, ebbe a gravare nell'ultimo decennio, il problema suddetto sarebbe già in istato di avanzata e razionale risoluzione.

Ed invero, allorquando nel 1887 tutta la cittadinanza, le sue più influenti Associazioni, i Corpi amministrativi più competenti ed a capo di essi il Comune, ebbero ad interessarsi sui mezzi migliori per ampliare e sistemare il servizio ferroviario di Torino, che fin d'allora si addimostrava insufficiente alle esigenze crescenti del commercio e delle industrie, non si fece astrazione dalla necessità che le trasformazioni ed i nuovi lavori delle linee e stazioni ferroviarie, non solo non fossero di pregiudizio, ma anzi si conciliassero nel miglior modo colla possibilità di stabilire delle facili comunicazioni fra le varie frazioni della città, che, pur essendo attigue, erano dalla ferrovia divise.

Ed infatti il piano generale del riordino ferroviario che, nel 1887, venne concordato fra Comune e Governo, dopo avere subito larga discussione fra la cittadinanza, ed aver avuto l'autorevole sanzione di questa nostra, Società, nella seduta del 16 settembre, 1899, coll'ordine del giorno dell'egregio signor ingegnere Severino Casana, che ora, con tanta saggezza ed energia, trovasi a capo del-

l'Amministrazione cittadina, comprendeva appunto l'abbassamento del livello della ferrovia Torino-Genova, fra il cavalcavia Sommeiller e la regione del Lingotto, e quello della linea Torino-Milano, fra il Bivio del Vallino ed il ponte sulla Dora, in modo da permettere il prolungamento sopra le dette ferrovie di tutte le strade già esistenti e progettate che dalle ferrovie stesse erano forzatamente interrotte, non essendo compatibile con una viabilità completamente sicura sia ordinaria che ferroviaria, l'impianto di nuovi attraversamenti a livello e la conservazione di quelli esistenti.

Sfortunatamente il piano suddetto non poté avere che un principio di esecuzione, e questo solo per quanto riflette i più urgenti bisogni ferroviari. Infatti, degli impianti concordati, non si hanno in oggi disponibili che una parte della Stazione di smistamento sulla linea di Genova oltre la cinta daziaria, ed una parte molto limitata della nuova stazione occidentale, la quale, appunto per essere incompleta, non poté corrispondere alle esigenze per cui fu costruita. Nulla invece si fece di quanto interessava le comunicazioni cittadine, e quindi, ora che il fortunato risveglio economico della città ha rimesso in evidenza il bisogno di una soluzione, molto opportunamente il nostro Consiglio Direttivo decideva che la Società nostra avesse a rivolgere sulla medesima i proprii studi indicando alla cittadinanza ed alla sua Amministrazione i migliori e più pratici ripieghi, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico.

La Commissione ha accolto di buon grado il mandato conferitogli e, colla presente, sottopone i proprii studi al vostro apprezzamento, sicura che

dalla loro discussione (e col sussidio di quanto quelli fra di voi più competenti in materia sapranno suggerire), sorgerà un voto autorevole che formi guida alle ulteriori decisioni delle Amministrazioni cittadine e governative.

Ove si voglia dare un indirizzo serio alla soluzione del problema è indispensabile che sieno prima di tutto accertate le vere esigenze che, per la loro natura, impongono pronti provvedimenti e che, poscia, nello studio dei medesimi si rimanga in un campo strettamente pratico, il quale si concili con quella parsimonia che oramai è imposta dall'indirizzo generale del paese.

Il concetto dell'abbassamento generale delle linee che cingono la città e che da essa si diramano, deve, a nostro parere, essere mantenuto integralmente e formare lo scopo definitivo a cui si dovrà pervenire, ed essere quindi tenuto presente nello studio di ogni nuova proposta che riguardi le ferrovie. Ove però si voglia raggiungere presto dei risultati di pratica utilità, è indispensabile che le mire nostre siano per ora mantenute in limiti più modesti e solo in tal modo si potranno ottenere gradualmente i provvedimenti che maggiormente interessano la cittadinanza e che, per il loro minor costo, sono di più facile e pronta attuazione.

Tra le regioni di Torino che maggiormente si risentono del danno di essere fra loro divise, sono tuttora, come nel 1887, quelle di S. Salvario e di S. Secondo, fra cui è interposta in tutta la sua lunghezza la stazione di Porta Nuova.

Il borgo di S. Salvario ha ormai assunte proporzioni grandiose, dopochè le Esposizioni del 1884 e del 1898 furono di forte incentivo alla fabbricazione, cosicchè esso occupa quasi completamente, fra la ferrovia Torino-Genova ed il fiume Po, tutta la zona, lunga oltre due chilometri, che si estende fra il corso Vittorio Emanuele e la cinta daziaria, e, salvo la divisione costituita da tale cinta, può dirsi che del borgo S. Salvario fanno parte anche le cospicue zone successive che, di tale borgo, formano come una lunga continuazione oltre la cinta suddetta. Il borgo S. Secondo, invece, quantunque da alcuni anni abbia subito un notevole incremento, completandosi le sue interne lacune con nuovi fabbricati, pure ha trovato il suo limite in lunghezza nella ferrovia di Milano e nella nuova piazza d'armi, che oramai in quel punto costituiscono la muraglia della China dell'abitato, dalla quale anzi i fabbricati si mantengono ancora notevolmente lontani.

Ora fra i due borghi esistono attualmente due sole comunicazioni che meritino un tal nome, e cioè il cavalcavia Sommeiller, posto ad un chilometro circa dal corso Vittorio Emanuele, e la passerella pedonale di via Berthollet, a metri 250 circa dal corso predetto.

Non ritenersi che meriti di essere considerato il sottovia detto della Pertusa, posto dietro la chiesa del Sacro Cuore di Gesù, il quale, avendo una luce di soli m. 3, e per la sua ubicazione in trincea rispetto al piano di campagna, oltre al formare un passaggio affatto insufficiente per un movimento di qualche rilievo, presenta altresì l'inconveniente di un accesso tortuoso dal lato verso via Nizza, ed è reso impraticabile nella stagione piovosa dai forti e persistenti stagnamenti dell'acqua.

Tale sottovia trovasi a m. 1550 circa dal corso Vittorio Emanuele, e, mentre è il più vicino accesso al grande Ospedale Umberto I pel borgo S. Salvario, costituirebbe la prima arteria, non a livello della ferrovia, per accesso al borgo S. Secondo, per coloro che, provenendo dallo stradale di Nizza, vogliono portarsi alla parte superiore della città, senza spingersi fino al corso Vittorio Emanuele onde evitare il movimento di via Nizza che diventa vieppiù intenso ed ingombrante quanto più uno si approssima al corso suddetto.

Ora è evidente che nelle condizioni attuali il sottovia della Pertusa non può essere utilizzato, e non lo è difatto, pel movimento in discorso, il quale invece trova più avanti ad una distanza di m. 550 circa, oltre la piazza Nizza, il corso Sommeiller il quale attraversa la ferrovia sul cavalcavia omonimo che venne aperto al pubblico nell'anno 1875.

Ma tale cavalcavia, il quale venne costruito per soddisfare ad una delle più sentite esigenze della città, non corrispose completamente allo scopo a motivo delle sentite pendenze che si dovettero dare alle strade d'accesso, e cioè del 5 % circa a levante e del 3 % circa a ponente, pel fatto delle brevi distanze che intercedono fra la ferrovia e la via Nizza da un lato, e la via Sacchi dall'altra. L'attuazione della trazione elettrica nelle tramvie ha risolto in parte il problema col permettere appunto che una tramvia percorresse tale arteria, ciò che si era trovato troppo gravoso finchè si aveva la trazione a cavalli. Ma, per il carreggio ordinario, le difficoltà continuano a sussistere, poichè, essendo il medesimo abituato alle strade pianeggianti che conducono a Torino, e che nella città stessa si trovano, mal si adatta a percorrere quel corso in cui le pendenze sono fra le maggiori che si abbiano da noi.

Un provvedimento facile e di spesa limitata, quindi, si presenterebbe per primo, e cioè il miglioramento delle pendenze delle due rampe d'accesso al cavalcavia. Tale miglioramento, a parere della Commissione, si potrebbe attuare solo aumentando lo sviluppo di tali rampe, col risvoltarle all'estremo più basso di ciascuna in senso parallelo alle strade da cui si dipartono, e ciò di tanto quanto lo permettono le condizioni locali. Dal lato di via Nizza, e precisamente sul fianco

verso la cinta, la rampa costeggia l'ampio piazzale dello Scalo delle merci delle ultime classi, in corrispondenza ad una zona che finora non venne utilizzata e che difficilmente lo sarà in avvenire. Ove da tale zona venga ritagliata una striscia sul limite verso via Nizza fino in prossimità ai fabbricati degli Uffici dello Scalo ed assegnata in prolungamento della rampa del cavalcavia, si potrà aumentare di metri 50 circa la lunghezza di tale rampa, riducendo la pendenza a poco meno del 4 %.

Una maggior riduzione si potrebbe ottenere ove il piede della rampa si potesse portare nel vano che intercede fra il fabbricato centrale e quello minore laterale a nord, posti all'ingresso dello Scalo.

Anche dal lato verso il borgo S. Secondo, ove si ritenga necessario mitigare l'attuale pendenza del 3 %, è pur possibile eseguire un analogo prolungamento, con risvolto verso l'interno della città, richiedendo alla ferrovia il sacrificio di altra piccola area che riesce ora meno necessaria dopo il trasporto delle grandi Officine, sacrificio che alla ferrovia non dovrebbe tornare gravoso. Con tale soluzione si dovrà naturalmente praticare una variante alla tramvia elettrica che ora passa sul cavalcavia Sommeiller, ma ciò si ritiene cosa abbastanza facile.

Ove ciò non si voglia fare, si potrà sulle rampe attuali disporre una striscia di larghezza sufficiente per il passaggio della tramvia, che potrà mantenere il tracciato e la pendenza odierna, praticando le proposte modificazioni per la sola residua larghezza, da riservarsi al carreggio ordinario.

Colla soluzione proposta, lo sviluppo totale per l'attraversamento della ferrovia del corso Sommeiller, che ora misura metri 350, diventerà di m. 450 circa, e la pendenza massima verrà ridotta al 3,80 %, e fors'anche a meno.

Con tale sistemazione potrà dirsi di molto agevolato l'accesso al borgo S. Secondo in tutte le sue parti più popolate per chi giunge alla città nel borgo S. Salvario dalle regioni vicine a Moncalieri e dalla collina a giorno del ponte Isabella.

Dal cavalcavia Sommeiller al corso Valentino la stazione di Porta Nuova occupa una larga zona di m. 170 in media, e se, da un lato, il suo fianco fronteggia direttamente in tutta la sua lunghezza la via Sacchi, dall'altro lato, e cioè verso la via Nizza, è separata da questa per una lunghezza di oltre m. 450 da aree fabbricate ed occupate in gran parte da stabilimenti e depositi industriali, nonché dall'Ospedale di S. Salvario. Nella tratta successiva, e cioè fra il corso Valentino e il corso Vittorio Emanuele, tutta la zona della larghezza di m. 180 fra le vie Sacchi e Nizza, è completamente occupata dalla ferrovia.

Per tale stato di cose si comprende come fra il cavalcavia Sommeiller ed il corso Vittorio Emanuele debba riescire difficile e dispendioso il praticare altre comunicazioni fra le due arterie laterali. Difficile, perchè la stazione di Porta Nuova non si trova in condizioni sufficientemente buone per poter subire delle riduzioni d'area, e non sarebbe prudente il richiedere alla ferrovia un tale sacrificio, che tornerebbe poi di danno al commercio, a cui la stazione deve servire.

Dispendioso, perchè l'acquisto delle aree private e le modificazioni alla stazione renderebbero necessarie delle gravi spese accessorie che si aggiungerebbero in misura non ragionevole a quelle che occorrerebbero per manufatti già per sè costosi, perchè destinati a valicare una larghezza media di m. 185.

Quindi pare alla Commissione che non sia il caso per ora di mettere in campo proposte di attraversamenti intermedi, pei quali difficilmente si potrebbe ora pensare all'attuazione, e solo quando le esigenze al riguardo si faranno imperiose si potrà pensare ad una passerella pedonale, che potrebbe trovare luogo acconcio press'a poco in corrispondenza al corso del Valentino, e precisamente sulla testata a notte dell'Ospedale di S. Salvario.

E qui, sul tema delle nuove comunicazioni, nella tratta fra il cavalcavia Sommeiller ed il corso Vittorio Emanuele, la Commissione ritiene in dovere di esporre all'Assemblea un'idea geniale emessa da uno dei suoi membri, l'egregio signor professore Reycend, la quale, se non si potrebbe sperare di prossima realizzazione, pure merita di essere tenuta in grande considerazione per non pregiudicarne l'attuazione, come quella la quale, mentre realizzerebbe un grazioso concetto dal lato estetico, renderebbe più facile l'aumento nelle comunicazioni attraverso alla ferrovia ed in ispecie di quelle pedonali.

Il signor ing. Reycend, data l'esistenza di un discreto controviaie nella prima tratta di via Nizza, e la maggior larghezza che la via stessa ha specialmente oltre via Baretto, espresse il concetto di costituire sul lato di ponente della via una strada rialzata, la quale potrebbe essere sostenuta da un portico. Tale strada rialzata, a cui, dai punti estremi e da alcuni intermedi, convenientemente scelti, si potrebbe accedere con decorose gradinate scoperte o coperte, servirebbe di facile accesso a tutte le passerelle pedonali che si volessero costruire attraverso alla stazione.

Un'interruzione di tale strada in un punto intermedio, quale sarebbe il piazzale allo sbocco di via Baretto, potrebbe permettere la formazione di una o due rampe carreggiabili, per dare un accesso ad un manufatto più largo, ove ad una passerella pedonale fosse necessario più tardi sostituire un manufatto carraio.

Le condizioni economiche attuali non permettono certamente di affrontare, fin d'ora, anche solo l'inizio di una tale soluzione, ma la Commissione esprime il voto che la medesima venga tenuta presente, ed anzi propone venga invitato l'egregio autore a volerla estrinsecare in un progetto di massima che possa essere tenuto in conto dalle Amministrazioni che dovranno, in ultima analisi, risolvere la questione.

Un'altra delle esigenze che si è imposta dacchè l'Ordine Mauriziano costruiva sul viale di Stupinigi il grandioso Ospedale Umberto I, si è l'accesso all'ospedale medesimo per il borgo S. Saverio, pel quale l'esistenza di tanti stabilimenti industriali ed una popolazione numerosissima rendono maggiore tale bisogno.

Tale accesso si ha ora, per tutta la tratta fra la cinta daziaria ed il corso Sommeiller, a mezzo del solo sottovia della Pertusa, che, come si è detto, non è sempre praticabile nelle epoche piovose. D'altra parte, è da osservarsi che la detta tratta ha un'estesa di m. 1300 circa, e quindi s'impone per uso del pubblico un nuovo attraversamento che sia indipendente dal movimento della ferrovia.

La soluzione venne già concordata fra Municipio e Governo fin da quando nel 1888 si presero gli accordi di cui si è fatto cenno nella prima parte della presente Relazione, ed è la costruzione di un cavalcavia in prosecuzione del corso Dante, dirigendosi poscia, a ponente della ferrovia, sul piazzale attiguo all'Ospedale Umberto I, che, a norma del piano regolatore, dovrà essere costruito in corrispondenza all'attuale attraversamento a livello dello stradale di Stupinigi colla ferrovia Torino-Milano.

Negli accordi presi nel 1888 erasi partito dal concetto che il livello della ferrovia Torino-Genova sarebbe stato abbassato fino in prossimità al bivio Vallino, e quindi, approfittando di tale abbassamento, un nuovo manufatto sulla linea Torino-Genova avrebbe avuto un'altezza limitata rispetto al livello di via Nizza, e la rampa d'accesso da quel lato sarebbe stata di una dolcezza relativa. Ma poichè l'abbassamento della ferrovia in quel punto sarà appena di m. 1,40, così, ove anche per non eseguire una costruzione provvisoria, al cavalcavia si dovesse attribuire l'altezza competente al livello attuale della ferrovia, la pendenza della rampa d'accesso da via Nizza, stante la notevole lunghezza di m. 270 circa, sarebbe di poco superiore al 3 %, e quindi in condizioni migliori di quelle che si hanno attualmente al cavalcavia Sommeiller, e che si potrebbero avere col miglioramento proposto. L'accesso dal lato di ponente, e cioè verso il viale di Stupinigi, presenta maggiori difficoltà, pel fatto che da quel lato si deve pure attraversare la ferrovia Torino-Milano. Due soluzioni si presentano, di cui la più economica dovrebbe pure avere un carattere transi-

torio, per lasciar posto all'altra, quando le condizioni finanziarie della città e le maggiori esigenze locali consiglino di adottarla.

Ritenuto che il movimento ferroviario sulla linea Torino-Milano, pur sommato con quello della linea di Modane, che in quella tratta si sovrappone, non ha l'importanza di quello che ora si verifica sulla tratta Torino-Moncalieri, si potrà con una soluzione transitoria passare, pel momento, a livello della ferrovia di Milano, facendo giungere fino alla medesima la rampa occidentale del cavalcavia, la quale, però, non dovrà avere una pendenza superiore a quella dell'altra rampa.

Ove poi non si voglia attraversare a livello la ferrovia Torino-Milano, dovrà costruirsi una strada rialzata od un viadotto per tutto l'intervallo che intercede fra le due ferrovie, ed, oltrepassata la ferrovia Torino-Milano, con una o due rampe laterali convenientemente sviluppate di fianco al nuovo piazzale, si potrà discendere a livello del viale di Stupinigi.

Tale opera non potrebbe però costruirsi se non con spesa eccessivamente grave, dovendosi stabilire fra i due manufatti ferroviari una distanza di circa m. 300.

Ove l'attraversamento delle due ferrovie venga praticato, come la Commissione riterrebbe opportuno, con travate metalliche, si potrebbe, in via transitoria, adottare l'altezza dipendente dall'attuale livello delle due ferrovie, e, quando poi queste ultime dovranno essere incassate, potrà di altrettanto essere abbassato il livello superiore dei due manufatti in modo di addolcire sensibilmente la pendenza delle due rampe d'accesso.

Coi provvedimenti sovra indicati, ritiene la Commissione che si riesca ad arrecare un sensibile miglioramento nelle comunicazioni attraverso alla ferrovia nei pressi della stazione di Porta Nuova.

Nella tratta di ferrovia di circonvallazione che intercede fra il bivio del Vallino ed il corso Vittorio Emanuele, la ferrovia è attraversata, oltrechè da strade secondarie, dalle due importantissime di Stupinigi ed Orbassano; nonchè, in due punti, da quella di circonvallazione, pure essa discretamente frequentata.

Per tali attraversamenti sarebbe certo essenziale renderli indipendenti dal movimento ferroviario colla costruzione di sottovia o di cavalcavia; ma, ove ciò si dovesse fare, si dovrebbero adottare delle soluzioni costose e quindi di carattere definitivo, dalle quali conseguirebbe logicamente la necessità di abbandonare definitivamente lo scopo finale, già ricordato, dell'abbassamento generale della linea di circonvallazione, che è il solo il quale possa permettere in avvenire una espansione illimitata dell'abitato in tutti i sensi.

La barriera formata a ponente della città dalle grandi Officine ferroviarie, dal Carcere Giudiziario

e dall'Ammazzatoio, rendono inutile ogni proposta di nuovi attraversamenti ferroviari fra l'estremo meridionale delle predette officine ed il corso Vittorio Emanuele, e la grandiosità di questo ultimo esclude per sé stessa l'idea di mutarne il livello attuale per liberarlo dalla servitù dell'attraversamento ferroviario, ed anzi deve persuadere a ribadire il concetto dell'abbassamento della ferrovia, allorquando si potrà disporre dei mezzi finanziari occorrenti.

Rimane quindi a discorrere di quella tratta della lunghezza di circa m. 2400, che intercede fra il corso Vittorio Emanuele e la stazione Succursale.

Come è noto a tutti, il concetto dell'abbassamento della linea di circonvallazione richiede già la costruzione di una galleria, la quale, dipartendosi a sinistra del corso Vittorio Emanuele, andrebbe a sboccare appena oltrepassato il corso Regina Margherita, liberando ambedue le accennate arterie dalla servitù dell'attraversamento a raso della ferrovia. Nessun'altra soluzione meglio di questa si presenta per lo svincolo dei due corsi dalla servitù della ferrovia, inquantochè, per essi, le attuali condizioni di livello e l'importanza veramente considerevole assunta, come arterie principali della città, escludono assolutamente che se ne modifichi il tracciato altimetrico per farli sottopassare o sovrappassare alla ferrovia. È quindi giuocoforza rassegnarsi a rinunciare ad una soluzione immediata, tanto più che la medesima, pel corso Regina Margherita, non presenta un carattere d'urgenza, inquantochè la zona fabbricata di poco si estende a settentrione di esso, mentre quella esistente fra esso e la via S. Donato è sufficientemente servita dai quattro cavalcavia che sovrappassano la trincea ferroviaria in quella tratta.

Non resta quindi che a far voto che non sia troppo lontana l'epoca in cui si possa realizzare lo abbassamento suddetto col quale verrà anche praticato quel passaggio intermedio, in prolungamento della via Ivrea, che fu oggetto di accordi fra il Municipio ed il Governo allorquando venne decisa la costruzione della grande stazione di Valdocco, e pel quale l'abbandono del concetto di tale stazione o quanto meno la lunga proroga ormai accettata per il suo completamento, non darebbero motivo a rinuncia, essendo anzi facilitato dalla minor larghezza che lo scalo merci, ormai costruito, potrà avere in confronto del piazzale completo della stazione.

Rimane quindi a trattare della zona di circa m. 1500 che intercede fra i corsi Vittorio Emanuele e Regina Margherita. Non v'ha dubbio che, per quella regione, la questione delle comunicazioni attraverso la ferrovia ha un vero carattere vitale la cui soluzione si impone in egual grado di quella dei nuovi attraversamenti presso la stazione di Porta Nuova.

Abbiamo detto vitale, e non a caso. Ed infatti noi sappiamo come Ja regione, che la stazione di Porta Susa separa a settentrione dalla città e che trovasi inclusa fra il corso Vittorio Emanuele, la strada di circonvallazione e lo stradale di Rivoli regione che, certamente, per la sua postura altimetrica, è la più sana della città, tale regione, diciamo, vede la fabbricazione procedere stentata e limitarsi alle striscie perimetrali e cioè a quelle ove gli accessi sono di una facilità relativa.

Ampie e comode strade già furono costruite dal Municipio, altre sono tracciate nel piano regolatore, ma l'attività costruttiva che altrove si è esplicata con tanto ardore, fors'anco eccessivo, continua a mostrarsi riluttante ad accorrere laddove parrebbe migliore e più proficuo il suo campo d'azione. Già il Municipio, fin dal 1878, si preoccupava della esigenza di comunicazioni attraverso la ferrovia, ma vi provvedeva in modo affatto insufficiente colla passerella pedonale costruita a giorno della tettoia passeggeri della stazione.

Sorge quindi spontanea l'idea di ricorrere ad una soluzione più radicale colla costruzione di almeno un sovrappassaggio carraio, sussidiandolo con altro passaggio pedonale.

Il partito che si presenta spontaneo sarebbe quello di sostituire semplicemente un cavalcavia carraio all'attuale passerella pedonale e ciò per la posizione relativamente buona di quest'ultima e per essere ancora in località ove la stazione non ha eccessiva larghezza. Ma per ciò occorrerebbe sviluppare la rampa d'accesso verso città sull'area occupata da piazza S. Martino, ed oltre alla difficoltà di ottenere uno sviluppo sufficiente perchè la salita non risulti eccessiva, parrebbe realmente cosa poco conveniente l'alterare la forma di tale piazza, che trovasi a capo di una delle più belle arterie cittadine ed in luogo tanto frequentato per gli arrivi e partenze dalla stazione di Porta Susa.

Dopo un diligente esame della questione, la Commissione ritiene di dover proporre una soluzione radicale. Ormai è noto purtroppo a tutti come i Docks municipali colà esistenti non rendono al commercio ed al Municipio che ne è il proprietario, ed ora anche l'esercente, tutti quei vantaggi ed utili pecuniari che da essi si ripromettevano. Quindi il farne sacrificio non dovrebbe essere cosa sgradita, quando con ciò si potesse anche ritrarre un utile notevole per il Comune. E dato pure che interessi speciali, ma meritevoli di grande considerazione, consigliassero di non sopprimere l'istituzione, non è men vero che la ubicazione attuale ha cessato di essere la più opportuna sia nell'interesse del commercio, come per le esigenze dei suoi rapporti colla ferrovia. Quindi, ove l'istituzione debba essere conservata, pare alla Commissione che sia miglior partito il consigliarne lo spostamento ad altra località, come

del resto era già stato ammesso implicitamente in via di massima, allorché nel 1887 era stato discusso il riordino generale delle stazioni di Torino.

Quantunque cosa estranea all'argomento, pure, essendo con esso strettamente connessa, non pare fuori d'opera il consigliarne il trasporto in area fuori cinta, in adiacenza alla stazione di smistamento, laddove l'impianto potrà riuscire relativamente economico e l'esercizio molto più facile per la vicinanza al punto ove affluiscono tutti i treni delle merci.

Sia che se ne ammetta l'abbandono definitivo, o se ne voglia il trasloco, i Docks dovrebbero essere soppressi nella posizione attuale e l'area relativa, destinata alla fabbricazione, costituirebbe un ragguardevole cespite all'Amministrazione Municipale, mediante il quale essa potrebbe sopperire in gran parte all'impianto dei nuovi magazzini, e provvedere ad alcune delle esigenze di viabilità che formano oggetto della presente Relazione.

Amnesso tale concetto, viene naturale l'idea di approfittare delle aree disponibili, per stabilire un nuovo passaggio carraio attraverso alla stazione di Porta Susa, in un punto all'incirca equidistante dal corso Vittorio Emanuele e da piazza Statuto, punto il quale parrebbe scelto opportunamente sugli assi delle vie Sebastiano Valfré e Duchessa Jolanda, che si trovano all'incirca sul prolungamento l'uno dell'altro.

L'accesso a tale manufatto, che dovrebbe essere naturalmente metallico, dal corso Vinzaglio si farebbe attraverso alle attuali aree dei Docks mediante una comoda rampa di pendenza non superiore al 3 %, e, dall'altro lato, la larghezza considerevole del corso Principe Oddone ed il piccolo dislivello rispetto al medesimo permetterebbero agevolmente lo sviluppo dell'altro accesso.

A parere della Commissione la costruzione di tale nuova comunicazione si impone ormai come provvedimento indispensabile per aprire un nuovo campo all'attività edilizia, ora che la medesima corrisponderebbe ad un vero bisogno provocato dalla continua affluenza di nuova popolazione alla diletta nostra città, e si impone in grado uguale alle altre comunicazioni che si sono suggerite per le regioni di S. Salvario e di S. Secondo.

Riassumendo quindi la vostra Commissione conclude proponendo che la nostra Assemblea abbia a discutere sul seguente ordine del giorno:

« La Società degli Ingegneri e degli Architetti, sentito il rapporto della Commissione incaricata dal proprio Consiglio Direttivo per lo studio dei migliori mezzi per stabilire le comunicazioni stradali cittadine attraverso alle stazioni ed alle linee ferroviarie di Torino;

« esprime il convincimento che, per corrispondere alle esigenze della viabilità ordinaria cittadina, ostacolata dall'esistenza delle stazioni e delle linee ferroviarie suddette, si debba provvedere al più presto possibile:

« 1° Al miglioramento degli accessi al cavalcavia di S. Salvario, prolungandone le rampe di accesso da via Nizza e via Sacchi mediante occupazione di aree ferroviarie senza aggravio sensibile del servizio che vi si disimpegna;

« 2° Alla costruzione di un cavalcavia carraio sull'asse del corso Dante per accesso dalla regione di S. Salvario all'Ospedale Umberto I;

« 3° Alla costruzione di una nuova passerella pedonale attraverso alla stazione di Porta Nuova a notte dell'Ospedale di S. Salvario;

« 4° Alla soppressione dei Docks Municipali nell'attuale posizione, spostandoli in località più opportuna, od alla riduzione, oppure all'abbandono loro definitivo, e quindi alla costruzione, sull'asse delle vie Sebastiano Valfré e Duchessa Jolanda, di un cavalcavia carraio attraverso alla stazione di Porta Susa.

« La Società esprime inoltre i seguenti voti:

« 1° Che con nuovi accordi venga ribadito l'impegno preso dal R. Governo di procedere all'abbassamento generale della linea di circonvallazione fra il cavalcavia Sommeiller e la Stazione Succursale secondo il piano concordato fin dal 1887, e ciò per rendere possibile in avvenire, non troppo lontano, l'indispensabile miglioramento del pubblico transito sul viale di Stupinigi, sullo stradale di Orbassano, sui corsi Vittorio Emanuele e Regina Margherita, nonchè sugli altri attraversamenti a raso esistenti, e facilitare la costruzione delle nuove arterie rese necessarie dal piano regolatore per l'espansione della fabbricazione;

« 2° Che venga studiata la proposta di una strada alzaia laterale a via Nizza che, apportando, dal lato estetico, un miglioramento a quella strada importante, permetta un facile accesso alle nuove comunicazioni che, in avvenire, si dovessero stabilire attraverso alla stazione di Porta Nuova ».

La Commissione, trattandosi di un argomento che vivamente interessa tutti i Soci, e che colla discussione potrebbe portare a conclusioni sensibilmente diverse da quelle da essa formulate, non ha creduto di dover spingere il suo lavoro nel campo finanziario, tanto più che le opere proposte sono di natura tale da non dar luogo a probabili sorprese nella loro valutazione. Essa però ritiene di poter dichiarare, senza timore di errare, che l'attuazione delle proposte di immediata esecuzione, quando esse siano ripartite in un breve periodo di anni, non può formare un aggravio da non poter essere sopportato dalle finanze municipali senza allontanarsi da quella oculata prudenza che per nostra fortuna ha sempre guidate le nostre Amministrazioni cittadine.

Membri della Commissione:

Ing. MARIO VICARJ
 » G. A. REYCEND
 » ADOLFO PELLEGRINI
 » MICHELE FENOLIO
 » VITTORIO RAGGI
 » LUIGI NEGRI
 » ELIA OVAZZA.
 » EMILIO OVAZZA, *Relatore.*

NOTA ESPLICATIVA DEL RELATORE SULLE PROPOSTE CONTENUTE NELLA RELAZIONE

1° La proposta di miglioramento agli accessi al cavalcavia Sommeiller non è nuova, trovandosi già indicata, per la rampa verso via Nizza, in una pianta della città, in scala di 1/10000, pubblicata a cura del Municipio fin dal 1881.

Le spese occorrenti per tale miglioramento risultano in via approssimativa come segue:

a) Rampa verso via Nizza:		
Murature in genere mc. 500 a L. 15	. L.	7500
Parapetti		2500
Movimento di terra mc. 4000 a L. 1	»	4000
Inghiaiamento	»	3000
Impreviste	»	3000
		<u>Totale L. 20000</u>
6) Rampa verso via Sacchi:		
Murature in genere mc. 350 a L. 15	. L.	5250
Parapetti	»	2000
Movimento di terra mc. 3000 a L. 1	»	3000
Inghiaiamento	»	2500
Impreviste	»	2250
		<u>Totale L. 15000</u>

Importo totale L. 35000, in cui non si comprendono spese per esproprio di terreni, ritenendo che saranno ceduti gratuitamente dal R. Governo quale proprietario delle Ferrovie.

2° Costruzione di nuova passerella metallica pedonale attraverso alla stazione di Porta Nuova, a notte dell'Ospedale di S. Salvario.

La costruzione di questo manufatto, pedonale o carraio, venne già prevista in occasione del convegno tenutosi presso il Municipio di Torino il 2 marzo 1888 fra i rappresentanti del Municipio stesso, del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie e dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, allo scopo di concertare le condizioni, alle quali, nell'interesse della viabilità pubblica, si doveva uniformare la costruzione della stazione di smistamento.

In tale adunanza non si presero decisioni per l'esecuzione di lavori in corrispondenza alle sta-

zioni esistenti, ma si prese atto delle richieste del Municipio per mantenere la possibilità di eseguire il suddetto manufatto.

Nelle condizioni attuali bastando un passaggio pedonale, si ritiene opportuno attribuirgli una larghezza di m. 3, essendo risultata insufficiente quella di m. 2, data alla passerella posta sull'asse del corso Duca di Genova.

La spesa occorrente per tale manufatto risulta approssimativamente come segue:

Murature in genere per le gradinate d'accesso, per le spalle e per le fondazioni delle pile, mc. 700 a L. 18	. L.	12600
Pietra da taglio per gradini, zoccoli, ecc., mc. 30 a L. 120	»	3600
Travata metallica con due pile metalliche intermedie compreso il tavolato del pavimento		105000
Impreviste		3800
		<u>Totale L. 125000</u>

3° Cavalcavia metallico sul corso Dante con passaggio a raso sulla ferrovia di Milano.

Anche questo manufatto formava oggetto di accordo nella citata conferenza del 2 marzo 1888, nella quale si convenne che il Municipio avrebbe permesso la soppressione dei sottopassaggi Garneri e di via Brugnone, e che, in compenso, la Ferrovia avrebbe costruito il cavalcavia suddetto, restando a carico del Municipio le rampe di accesso.

La spesa per tale attraversamento si può valutare come segue:

a) Manufatto:		
Murature in genere per le due spalle e le due pile, mc. 1100 a L. 20	. L.	22000
Travata metallica a tre luci, della larghezza complessiva di ml. 32, larghezza m. 12,50	»	40000
Accessorie ed impreviste	»	8000
		<u>Totale L. 70000</u>

b) Strade d'accesso:

Murature in genere per muri di sostegno, mc. 3300	
a. L. 15	L. 49500
Movimento di terra mc. 11000 a L. 1	» 11000
Inghiaiaimento	» 5000
Accessorie ed impreviste	» 4500

Totale L. 70000

La spesa totale quindi sarebbe di L. 140,000, escluse le espropriazioni per le quali non si è fatta valutazione stante l'incertezza della precisa ubicazione da darsi alla strada in dipendenza delle costruzioni sorte in questi ultimi tempi in quella località.

4° Strada di unione fra la via Sebastiano Valfrè ed il corso Duchessa Joland con cavalcavia metallico attraverso alla stazione di Porta Susa.

La spesa occorrente si valuta approssimativamente come segue:

a) Manufatto:

Murature in genere per le due spalle e le fondazioni delle due pile, mc. 1000 a L. 20	L. 20000
Travata metallica a tre luci, della lunghezza complessiva di ml. 120 e della larghezza di m. 12, comprese due pile metalliche: tonnellate 1080 a L. 450	» 486000
Accessorie ed impreviste	» 49000

Totale L. 555000

b) Rampa d'accesso verso il corso Vinzaglio:

Murature in genere per muri di sostegno, ecc, mc. 1900 a L. 15	L. 28500
Movimenti di terra mc. 7500 a L. 1	» 7500
Inghiaiaimenti	» 3000
Accessorie ed impreviste	» 6000

Totale L. 45000

La spesa totale ascende quindi a L. 600,000, esclusa ogni espropriazione, dovendosi occupare solo aree di proprietà della Ferrovia e del Municipio.

Giova avvertire che il nuovo attraversamento stabilirebbe la continuità di una sola arteria costituita dalle vie Ospedale, Alfieri, Berthollet, Sebastiano Valfrè, Duchessa Jolanda, della lunghezza di oltre km. 3, fra il Po ed il piazzale della barriera di Francia.

5° Abbassamento generale della linea di circosollazione di Torino e conseguenti raccordi di livello colle ferrovie di Genova e di Modane e colle Officine ferroviarie.

La spesa occorrente si può valutare in via approssimativa come segue:

Espropriazione	L. 700000
Movimento di terra	» 600000
Manufatti alla cinta daziaria verso Moncalieri, sul viale di Stupinigi e sullo stradale di Orbassano, ed altri minori	» 600000
Galleria a due binari sotto il corso Principe Oddone, fra il corso Vittorio Emanuele ed il corso Regina Margherita (lunghezza ml. 1400)	» 2000000
Spostamento binari ferroviari	» 300000
Muri di sostegno, di rivestimento, ecc.	» 100000
Accessorie ed impreviste	» 300000

Totale L. 4600000

6° Soppressione dei Docks.

Ove sia ammessa la soppressione dei Docks e l'alienazione delle aree e dei fabbricati, si potrebbe ripromettere in via approssimativa l'introito seguente:

a) Fabbricato principale degli Uffici ed area adiacente all'angolo fra via Cernaia ed il corso Vinzaglio	L. 400000
b) Valore delle aree rimanenti mq. 40,000 a L. 15	» 600000
e) Valore di demolizione dei materiali degli altri fabbricati	» 300000

Totale L. 1300000