

---

Atti della Società  
DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI  
IN TORINO

---

RIORDINAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE  
DI TORINO

---

APPUNTI in risposta alla Relazione della Commissione tecnica nominata  
dalla Società degli Ingegneri ed Architetti

---

La soluzione prescelta dalla Commissione conserva l'attuale stazione di Porta Nuova.

*INCONVENIENTI DI TALE STAZIONE:*

*a)* Questa stazione è ristretta ad Ovest dalle vecchie officine ferroviarie, ad Est dall'Ospedale S. Salvario e dallo stabilimento Ferrato.

*b)* Ha una strozzatura nel cavalcavia Sommeiller sotto cui non passano che due binarii di corsa, due altri binarii per le merci, e quello del parco veicoli.

*c)* Oltre questo cavalcavia la maggior parte della superficie è affatto inoperosa per insufficienza del binario d'accesso, il quale non si può nè prolungare nè modificare a causa di un'altra strozzatura prodotta dallo stabilimento vetrario della Società « il Vetro » e da altri contigui.

*d)* Per le accennate insufficienze di spazio si dovette creare il parco veicoli al bivio Vallino ossia oltre 1200 metri della tettoia viaggiatori.

*e)* Questa tettoia non ha che sei binarii pel servizio in partenza ed in arrivo, oltre a quello detto sussidiario, sui quali si accumula tutto il servizio viaggiatori, e quello merci a G. V.; ossia il movimento di 112 treni ordinari nelle 24 ore senza tener conto dei treni settimanali (valigia delle Indie), dei treni di lusso, (spesso giornalieri) dei bis, di quelli speciali e facoltativi.

Donde manovre difficili, impiego continuo di locomotive, di carrelli elettrici, di maggior personale per disporre treni in partenza, e sgombrare prontamente i binari d'arrivo; per i cambiamenti di linea; per i carri a G. V., vetture postali, ecc.

f) Altre difficoltà di manovra si hanno anche sempre per l'entrata e l'uscita delle locomotive dal loro deposito, perchè queste devono percorrere un solo binario in comunicazione con tutti gli altri di corsa.

Altri gravi e costosi impedimenti si hanno ancora sempre nel servizio delle locomotive in testa ai treni diretti in arrivo, quando specialmente questi devono proseguire per un'altra destinazione, perchè allora le medesime si devono mantenere inutilmente in pressione per più di mezz'ora, e taluna volta anche di più, ossia fino a tanto che non siasi ricomposto e fatto ripartire lo stesso treno.

g) Considerevole perdita di tempo a danno del servizio e della stessa cittadina per treni in partenza disposti di fuga per insufficienza di spazio, donde avviene sempre, che uno di essi non può partire se prima non è partito quello che lo precede. E parimenti per treni in arrivo, che non possono entrare in stazione se non si è ricoverato nei binari di scarto quello arrivato sotto la tettoia pochi minuti prima.

Tutto ciò per il servizio viaggiatori.

h) Per le merci poi a causa dei sopraccennati inconvenienti occorrono spesso più giorni per riuscire a mettere allo scarico un vagone di merci, o per poterne agganciare un altro al treno in partenza.

Donde reclami, proteste, risarcimento di danni, oltre alla spesa non indifferente pel maggior numero di persone, che vi si devono impiegare.

i) La stazione di smistamento a levante della ferrovia è pure di un grande ostacolo per il servizio delle merci, specialmente per quelle provenienti dalle linee di Milano o di Modane, i cui treni tanto in partenza che in arrivo devono attraversare i binari di corsa delle altre linee principali dirette all'Est ed al Sud.

Si obietterà, che a taluno di tali inconvenienti si potrà trovare rimedio col l'abbassamento del piano del ferro, ma ne sussisterà sempre la maggior parte ed inoltre se ne creeranno degli altri nuovi.

**1° La Commissione citando confronti si dimostra favorevole alle stazioni di testa e poste in posizione centrale.**

Si risponde — Il confronto delle stazioni di testa nelle grandi città come Parigi, Vienna, Berlino, ecc. con quella di Torino non regge.

Ivi tali stazioni si trovano ad una distanza non minore di 3 km. dal centro; inoltre il loro impianto avvenne anche a città fatta, e per ciò stesso non ha pregiudicato in nulla la viabilità e le altre comodità cittadine.

Ivi ancora non è la città che le abbia fabbricate con ingenti sacrifici, ma sono le Compagnie o lo stesso Governo proprietari delle ferrovie.

A Torino invece gli impianti prima, ed i raccordi dopo, furono fatti col pieno consenso del Municipio, quindi ora è lui che vi deve provvedere e non può costringervi il Governo.

Le stazioni tangenziali per la stessa maggiore facilità di movimento che vi acquistano tutti i treni riescono ancora molto più comode al pubblico, di un servizio anche molto più rapido che non in quelle di testa, e senza i gravi inconvenienti di questa.

Inoltre anche in quelle tangenziali il servizio delle merci deve pur farsi distinto da quello dei viaggiatori. Ed infatti nel mio progetto furono contemplati due binari fuori della tettoia viaggiatori per tale servizio.

**2° La Commissione ritenne, che il trasloco della stazione arrecherà nei suoi dintorni ed a cagione della sua maggiore estensione intoppi alla viabilità analoghi ed ancora più gravi di quelli ora esistenti.**

Nel mio progetto l'area del nuovo impianto è rappresentata dalla somma delle aree nelle stazioni di Porta Nuova e Porta Susa, le quali andrebbero soppresse, più 50000 mq.

Tale ampiezza non può ritenersi eccessiva perchè i bisogni di una città come Torino sono in continuo aumento.

Il piazzale della nuova stazione è più basso del piano del terreno di circa m. 6, appunto perchè la viabilità cittadina ivi non venga mai interrotta in nessun punto; anzi colla nuova stazione bassa in piazza d'armi la città acquista anche nell'edilizia verso Sud e l'Ovest vantaggi e trasformazioni tanto grandiose, che l'abbassamento della stazione attuale non le arreca di certo.

**3° La Commissione ritenne, che l'abbassamento del piano del ferro per tutta l'area del triangolo mistilineo di raccordo verrebbe a creare una enorme buca per ora esterna, ma col tempo interna al perimetro della città, che costituirebbe per essa un grave sconcio.**

L'abbassamento del piano del ferro ora è necessità cittadina e non uno sconcio. Questo ad ogni modo sarebbe comune a tutti i progetti, che vi danno luogo.

**4° La Commissione, pur ammettendo che la nuova stazione possa col tempo diventare centrale, intanto al presente sarebbe troppo eccentrica ed incomoda per la maggioranza dei cittadini.**

Coi mezzi di locomozione elettrica attualmente praticati in ogni parte della città, e con quelli, che si potranno ancora impiantare in comunicazione colla nuova stazione, non può considerarsi un grande ostacolo la maggiore distanza della nuova stazione dal centro della città, ora di soli m. 650 in più.

Questa distanza anzi tende a diminuire rapidamente, e colla fabbricazione di piazza d'armi si ridurrà a circa la metà meno in pochi anni.

Inoltre cosa sono 1250 metri di distanza della nuova stazione dal preaccennato centro in confronto ai 950 che si avevano nell'epoca in cui venne costruita la stazione attuale di P. N., ai 3000 che si hanno a Parigi, Vienna, Berlino, ai 2200, che si percorrono ora a Milano?

D'altronde la centralità è molto relativa, in quanto non riesce tale che per una zona limitatissima della città.

**5° Secondo la Commissione i progetti I e I<sup>bis</sup> del Ferroviere darebbero alle linee ferroviarie ed agli impianti inerenti alle stazioni un assetto più che soddisfacente ai bisogni non solo presenti ma anche futuri.**

Con ciò si viene a confermare, che tali progetti furono studiati più nell'interesse delle ferrovie, che della città.

Si potrebbe invece anche luminosamente dimostrare, che nei progetti medesimi non si evitano nel servizio ferroviario gli attuali inconvenienti superiormente accennati.

**6° Anche il vantaggio economico proveniente dalla vendita delle aree, che sarebbero abbandonate dalla ferrovia sarebbe più fittizio che reale.**

La rapida ed immediata diminuzione nel valore di tali terreni è questione di apprezzamento, la quale però in questo caso la Commissione spinge all'esagerazione.

Nel mio progetto infatti ai terreni fabbricabili della stazione di Porta Susa fu assegnato un prezzo di vendita di L. 45 al mq. ed a quelli a Porta Nuova di maggiore estensione una media di L. 38,25.

Con questi prezzi bassissimi in confronto a quelli, che si praticano attualmente per terreni attigui, non è assolutamente ammissibile uno svilimento al disotto degli accennati prezzi, ma invece un più probabile aumento.

Non è ammissibile neppure, che la fabbricazione di Torino abbia ad arrestarsi bruscamente, perchè nel trentennio scorso la sua popolazione aumentò costantemente di 4200 abitanti all'anno. Quindi essa cresce più di Genova, che è la prima città commerciale del Regno, e più di Napoli, che ne è la più grande.

Inoltre trasportando la nuova stazione in piazza d'armi e dedotte le aree che vi saranno occupate dalla ferrovia e dalla piazza che vi starà di fronte rimarranno ancora disponibili per la fabbricazione 200.000 mq.

Su questi terreni il solo aumento di L. 10 al mq. porterà al Municipio l'immediato vantaggio di L. 2,000,000.

**7° La Commissione infine ritenne, che il trasloco della stazione attuale darebbe luogo ad un grave spostamento d'interessi.**

Allorquando si deve rifare un impianto esistente qualunque cosa si faccia, non può a meno di arrecare degli inconvenienti.

Questi col mio progetto appartengono più ad una regione, che a tutta la città, e laddove avvengono non che alla città intiera, si arrecano anche dei vantaggi tali da compensare largamente il danno causato dal trasloco della stazione.

### *Osservazioni generali.*

Tutti i progetti del Ferroviere non si possono eseguire senza sopprimere tratti considerevoli degli impianti attuali.

La loro esecuzione quindi non solo darebbe luogo ad un gravissimo perturbamento nei molteplici servizi della ferrovia, ma obbligherebbe pure tutta Torino ad accorrere ad una stazione provvisoria lontana fino a tanto che l'ultimazione dei lavori non permetta di ritornare a quella indicata in ciascuno degli stessi progetti.

Anche nel progetto Fenolio proposto dalla Commissione l'inconveniente di un esercizio provvisorio si verifica per una gran parte del suo tracciato.

Tutti questi progetti inoltre lascierebbero ancora a Sud della città due grandi aree mistilinee di maggior ingombro alla sua espansione e viabilità, ed alla stessa cittadinanza non si toglierebbero le maggiori percorrenze ferroviarie anzi per taluni di essi si aumenterebbero ancora di più.

Confrontando invece la posizione della nuova stazione di piazza d'armi con quella di Porta Nuova si percorrerebbero in meno.

Metri	50	nella direzione di	Genova
»	1860	»	Modane
»	3800	»	Milano

Ed altrettanti nel ritorno.

Per le merci invece ed i viaggiatori, che arrivano dal di fuori nella nostra città per continuare il viaggio con un'altra direzione, queste maggiori percorrenze si devono poi ancora aggiungere due a due a seconda della loro varia destinazione.

Con ciò l'interesse di Torino viene molto opportunamente a collegarsi con quello commerciale delle regioni limitrofe. E quindi anche il Governo se ne deve preoccupare per il loro vantaggio.

Il costo infine degli accennati progetti sarebbe anche tutto a fondo perduto e per la maggior parte a carico della cittadinanza, perchè la trasformazione degli attuali impianti ferroviari è questione eminentemente cittadina.

Col mio progetto invece la città e la ferrovia avranno i seguenti vantaggi:

1° Per la città, *liberata completamente da tutti gli ostacoli ferroviari*, il campo aperto da tutte le parti per la sua futura espansione, e per la ferrovia la massima facilità di movimento colla minore spesa.

2° Una grandiosa trasformazione edilizia della città, specialmente nelle parti ora occupate dalla ferrovia.

3° Il risparmio *di oltre mezzo milione di lire all'anno*, per le minori percorrenze nel movimento cittadino dei viaggiatori e delle merci.

4° La spesa occorrente per tutto il nuovo impianto *compensata* colla vendita delle aree ora occupate dalla ferrovia, nonchè col concorso governativo *limitato a soli 4 milioni*, e così senza alcun maggior aggravio a carico dei cittadini.

5° Maggiore ed immediato utile di 2 milioni al Municipio dalla vendita di piazza d'armi.

6° Nessuna interruzione nell'esercizio di tutte le linee ferroviarie durante i nuovi lavori.

7° Un impianto, che, per la sua ubicazione e per la sua potenzialità, sia in grado di rispondere alle esigenze presenti e future delle linee attuali, ed a quelle di quante altre linee venissero aperte in avvenire sia di carattere regionale sia di grande traffico verso il mare, verso la Francia, e l'Europa occidentale e centrale..

8° La stazione nel periodo di pochi anni diventerà *centralissima* ed in modo tale che nessun'altra delle maggiori città d'Europa potrebbe averne una consimile.

9° La possibilità di allacciare alla nuova ferrovia ed alle sue dipendenze nuovi stabilimenti industriali.

10° L'opportunità e la convenienza di potere poi disporre dell'edificio monumentale dalla stazione di Porta Nuova, ad esempio, *per la biblioteca ed il museo civico* nei suoi piani superiori, e sotto la grande tettoia e negli altri locali a terreno, *per un'esposizione variata continuativa periodica delle principali industrie*, gastronomiche, enologiche, agrarie, ciclistiche e di automobili; per concorsi ginnastici, nonchè di bande musicali e società coriste anche internazionali, *onde attirare nella città ed in tutte le stagioni un maggior numero di forestieri*.

11° Colla risoluzione del problema ferroviario in modo stabile *rimane risolto anche permanentemente quello edilizio della città*, la quale solo in tal modo può ancora uniformarsi alle sue antiche tradizioni di *estetica, regolarità e forma*.

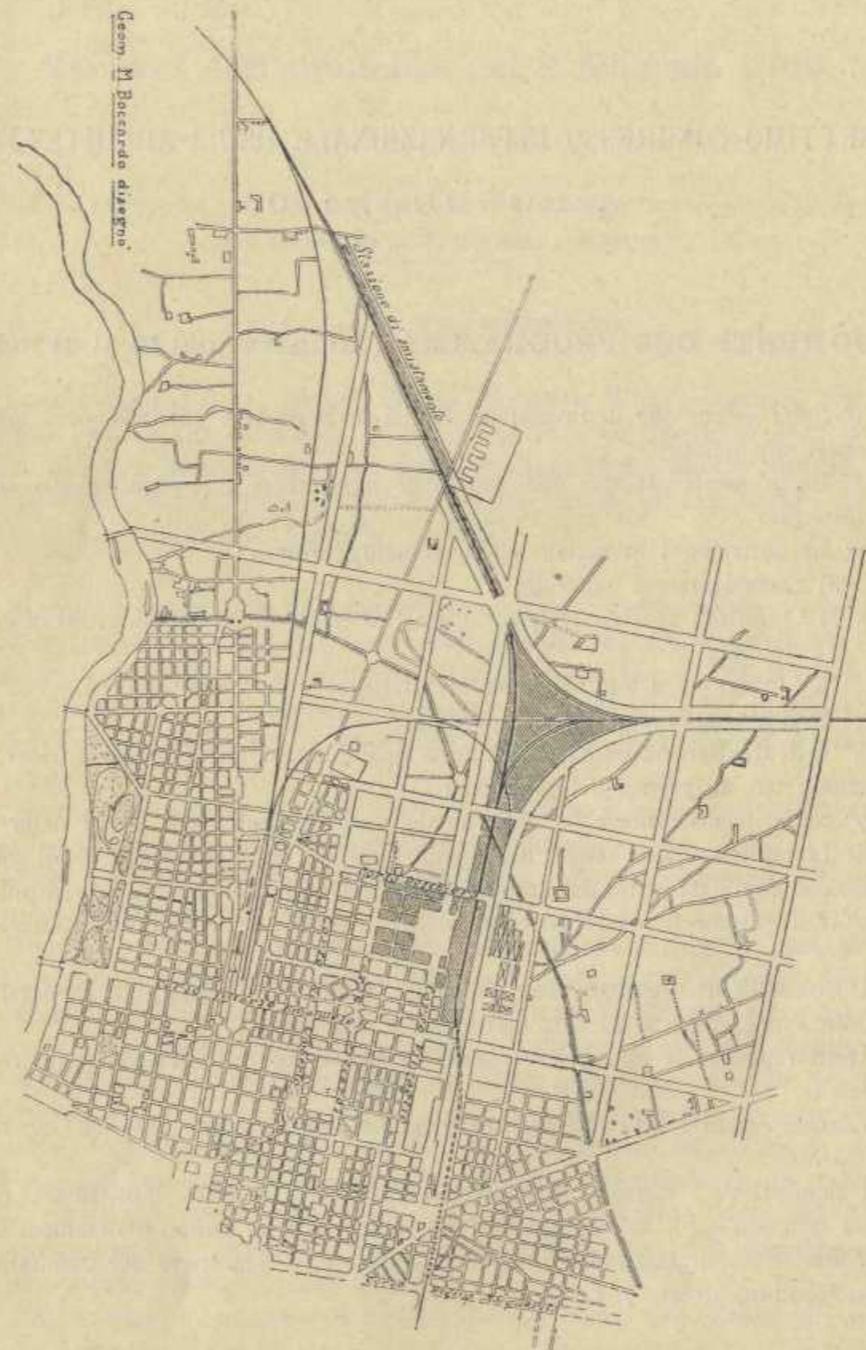
12° Tolti gli ostacoli ferroviari, *cessano anche molti interessi regionali*, che sono più dannosi che utili all'incremento della città.

Torino, 1° gennaio 1906.

Ing. BORGATTA VINCENZO.

## RIORDINAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE DI TORINO.

Planimetria del Progetto Borgatta. — Scala I a 40,000.



Popolazione di Torino nel 1847,  
ossia all'apertura della ferrovia  
per Genova . . . . . 125,000 ab.  
Idem al principio dell'anno 1905 . . . . . 355,000 »

Importo dei nuovi impianti . . . L. 18.000,000  
Valore delle aree e degli edifici  
delle stazioni e tratti di ferrovia  
che saranno abbandonati . . . » 14,000,000