

# RELAZIONE

## SOPRA UN NUOVO PROGETTO DI STAZIONE CENTRALE

letta alla Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino

la sera del 26 giugno 1914

EGREGI COLLEGHI,

Tutte le questioni più importanti e più gravi dell'edilizia cittadina, tutti i piani regolatori fatti o da farsi, tutti gli studi che riguardano l'espansione di Torino nell'avvenire, sono intimamente collegati al problema fondamentale dell'ubicazione delle nostre stazioni ferroviarie. Dalle soluzioni diverse che a questo problema si possono assegnare dipendono gli interessi delle industrie e dei commerci; talchè non è eccessivo il dire che sul futuro sviluppo della città, sotto ogni punto di vista avrà influenza decisiva l'assestamento che si vorrà dare alle stazioni nostre.

Che il sistema attuale, costituitosi gradatamente per successivi raccordi e adattamenti, possa rappresentare un ideale nessuno afferma e nessuno può logicamente affermare; basta riflettere alle non poche percorrenze oziose alle quali esso obbliga, per venire alla conclusione che assai meglio si sarebbe fatto, se, quando si cominciarono a costruire le strade ferrate facenti capo alla nostra città, si fosse potuto prevedere l'avvenire. E nessun dubbio che se tale previsione avessero avuta coloro che allora reggevano la cosa pubblica, ne avrebbero tenuto gran conto; poichè un vivace spirito di modernità animava quei governi ardentosi, che affrontavano la costruzione della più grande galleria del mondo, e dotavano il Piemonte, solo fra tutti gli stati italiani, d'una ricca e ben intesa rete ferroviaria. Nè minore audacia mostrarono quegli edili, che vollero e seppero sin dal 1853 iniziare un piano regolatore la cui vastità allora pareva assurda, ponendo così le basi della nuova bellezza di Torino. Essi diedero alla città quella magnifica Stazione Centrale, che ai contemporanei parve persino sproporzionatamente grande; come dubitare che, se al loro spirito fosse apparsa più conveniente qualche altra soluzione, l'avrebbero posta in atto?

Ma l'incremento meraviglioso dei commerci, l'espansione enorme della città, divenuta così vasta da rompere quella cerchia che già sembrava grandissima, l'accresciuta popolazione, le nuove esigenze del traffico e del vivere civile fecero sì che a più riprese si sentì il bisogno di nuove sistemazioni ferroviarie.

Sono troppo noti a voi, egregi Colleghi, i vari e numerosi progetti escogitati in differenti epoche, e le discussioni alle quali essi diedero luogo, perchè sia il caso di farne una nuova esposizione. Solo mi sia concesso rammentare che in seno alla nostra Società tutti i progetti furono discussi e vagliati minutamente da una Commissione di competenti ingegneri, sin dal 1904-05; e la bellissima relazione 26 giugno 1905 dell'ing. Daviso, inserita negli atti, con le polemiche che ne seguirono, forma una documentazione quale più completa e più chiara non si potrebbe desiderare.

Da quegli studi e dalle discussioni che si svolsero nel nostro sodalizio e nella cittadinanza scaturirono in ultimo quei due progetti A e B, troppo noti perchè di essi occorra spendere parole.

Intanto si sono ingranditi gli impianti della Stazione di Porta Nuova; ma quelle discussioni non sono finite, e nuovi ideali e nuovi progetti si affacciano a dar loro alimento novello.



Un giovane e valoroso nostro collega, l'ing. Remo Locchi, ha voluto egli pure cimentarsi nell'arringo, ed ora affida a me il compito di esporvi il suo progetto, onde avere su di esso la vostra opinione sopra ogni altra autorevole. A voi, consoci egregi, il darne giudizio; a me sia consentito di esprimere al giovane autore il più cordiale augurio perchè la sua carriera, testè intrapresa, sia prospera, lunga e felice.

Il concetto fondamentale, al quale si informa il progetto Locchi è il seguente:

Nella nostra città si riscontra, ad un semplice sguardo gettato sulla sua pianta anche da un estraneo, un lungo tratto pressoché rettilineo della ferrovia di Milano, raccordato con la linea di Modane e facile a collegare con la stazione di smistamento e la linea di Genova. Questa retta costituisce la direttiva, l'asse ideale sul quale si può vantaggiosamente installare una stazione centrale, dalla quale si ha facile sbocco su tutte le linee ferroviarie che si dipartono da Torino, senza regressi nè percorsi oziosi. Su questo medesimo concetto si imperviano parecchi dei precedenti progetti: cito quello dell'ing. Lanino, che collocava la stazione centrale di transito sull'asse del Corso Vittorio Emanuele; quello, più antico, del compianto ing. Borgatta, con stazione sulla vecchia Piazza d'Armi fra la ex-barriera d'Orbassano e via Assietta; e, recentissimo, quello dell'ingegnere Borioli, che colloca la stazione centrale alquanto a Sud di Porta Susa, in vicin-

nanza del Corso Vinzaglio. Ed alla stessa idea fondamentale, sebbene sotto altra forma, si può pure ricondurre il primo progetto Borioli del 1905, col quale la stazione era posta sull'asse del Corso Siccardi.

I progetti Lanino e Borgatta contemplavano l'utilizzazione dell'area occupata dalle officine ferroviarie, dalle carceri nuove e dal mattatoio per sede della nuova stazione; tuttavia, dato l'avviamento preso dalla fabbricazione in quelle regioni, sarebbero forse difficili e costosi da attuare al momento presente. Opportunamente perciò l'ing. Locchi pensò di modificarne la disposizione, portando l'asse del fabbricato viaggiatori in corrispondenza del Corso Duca di Genova.

Inoltre — e in questo risiede una importante innovazione ai progetti precedenti — i binari di corsa della linea di Milano, che fiancheggiano il Corso Castelfidardo, non possono essere compresi nella nuova stazione, mancando oramai nella ristretta area compresa fra essi e le nuove costruzioni, lo spazio per collocarvi l'ingente mole del nuovo fabbricato. Perciò i nuovi binari, paralleli a quelli esistenti, sarebbero portati verso la Via Pier Carlo Boggio, cioè verso occidente; e il Corso Castelfidardo, allargato di tutta la striscia oggi occupata dalla ferrovia di Milano, si collegherebbe col prolungamento del Corso Principe Oddone attraverso una bella e vasta piazza, posta, come si è detto, allo sbocco Ovest del Corso Duca di Genova. Su di essa si ergerebbe la fronte principale del nuovo fabbricato viaggiatori, mentre una facciata secondaria potrebbe stare sopra una nuova piazza, meno ampia, fiancheggiante Via Pier Carlo Boggio.

Il piano del ferro sarebbe sufficientemente abbassato, sicchè sia possibile, con numerosi cavalcavia e senza scomode rampe d'accesso, collegare la parte Ovest della città col centro. L'abbassamento, data la conformazione del terreno e l'andamento altimetrico delle varie linee ferroviarie, non è difficile e non ostacola il servizio, potendosi fare tutti i raccordi con pendenze mitissime.

I collegamenti con le tre linee di Milano, di Modane e di Genova sono facili a comprendersi e non necessitano di spiegazioni particolari. Solo è da notare che il tronco che si dirige verso l'attuale stazione di smistamento e la ferrovia di Genova è raccordato a sua volta con l'attuale Scalo Merci di S. Salvano; e ciò per comodità del commercio e per migliore utilizzazione di costosi impianti esistenti, senza pregiudizio del nuovo Scalo Merci progettato dalle Ferrovie dello Stato fra i corsi Marsiglia e Parigi.



Esposte così per sommi capi le caratteristiche essenziali del progetto Locchi, veniamo ad esaminarne la ragion d'essere, la quale tutta si impervia sulla questione se debbasi o non conservare l'attuale stazione di Porta Nuova. L'una e l'altra tesi vantano sostenitori autorevoli, e nessuno meglio di voi, colleghi egregi, può dare giudizio in materia.

Fra coloro che sostengono la necessità di conservare la stazione di Porta Nuova non vogliamo però che siano annoverati quei *pratici* o *timidi*, i quali, con animo dolcemente rassegnato, improntato a una blanda mestizia, dicono che tutti i progetti sono inutili, perchè tanto non si otterrà mai nulla dal Governo: che la posizione geografica della nostra città la condanna fatalmente all'isolamento; che se altre città chiedono con insistenza miglioramenti ferroviari e riescono a raggiungere il loro intento, per noi è inutile nutrire speranze condannate ad essere perennemente... speranze.

A chi ragiona in tal guisa non vogliamo accomunarci noi, che abbiamo ferma fede nell'avvenire di Torino, confortati dai mirabili progressi che la città nostra ha saputo compiere dacchè, perduta la capitale, cercò nei commerci e nelle industrie la sua prosperità. È vero, altre città ottennero centinaia di milioni per nuove stazioni o per direttissime; ma se così fu, si è appunto perchè esse non esitarono a chiedere con l'insistenza necessaria, e soprattutto con quella mirabile concordia d'intenti che troppe volte mancò alla nostra Torino. Anche altrove vi saranno i *timidi* e i *pratici*: ma su di essi prevalgono gli audaci e gli uomini di forte volere, che con la tenacia raggiungono i loro scopi.

Del resto l'inferiorità geografica di Torino in gran parte è una leggenda, creata e messa in giro da coloro ai quali tornava comodo propagare una tale credenza, troppo facilmente accolta da tanti torinesi. Contro di essa dobbiamo anzi reagire: e, forti del nostro buon diritto, coscienti e concordi, chiediamo noi pure, con tenacia non minore di quella mostrata dai nostri più fortunati rivali, quanto ci è dovuto: e il tempo ci darà ragione.

Più seria è l'obbiezione che si vuole muovere da molti ad ogni proposta di trasporto della stazione: che cioè Porta Nuova è centrale, mentre non sarebbe tale una stazione posta in altra località.

Senza dubbio, una stazione dev'essere centrale, presentare cioè per quanto è possibile la massima comodità per tutti i cittadini; ma si può dire che Porta Nuova, distante 4600 m. dall'estremo Ovest della città e soli 1600 dall'estremo Est, corrisponda al centro di Torino? E se già attualmente essa trovasi collocata in posizione eccentrica, sempre più crescerà questo svantaggio nell'avvenire: perchè la città nostra ha una spiccata tendenza ad estendersi nella direzione dell'Ovest.

Giustamente nota l'ing. Locchi che « il centro geometrico della città, se ieri « era in Piazza Castello, oggi è nei pressi del monumento a Vittorio Emanuele, « domani sarà ancora più lontano. Il centro geometrico del nuovo piano regolatore, cioè della città fra qualche decennio, è posto nelle odierne officine ferroviarie... Il centro degli affari segue nel suo movimento il centro geometrico, « e si sposta anch'esso verso Ovest, come prova la ubicazione degli edifici pubblici.

« La vecchia Borsa è ormai fuori di posto nella deserta via Ospedale, e

« reclama un posto migliore. Il Palazzo delle Poste è migrato da piazza Carlo « Alberto a via Alfieri; quello dei Telefoni, più recente, è andato più ad Ovest, « in piazza Venezia. La nuova Scuola di Guerra e il nuovo Palazzo delle Finanze « sono sorti qualche chilometro più ad Occidente dei vecchi, e così pure sarà fra « poco, secondo i progetti, degli altri principali edifici pubblici: Banche, Arse- « nale, Ospedali, Officina Carte-Valori, Accademia Militare, ecc. ».

Così stando le cose, si può concedere che per ora la nuova Stazione proposta dall'ing. Locchi sia alquanto più eccentrica di Porta Nuova rispetto all'area fabbricata della città; ma è certo che quando essa potrà essere costruita rappresenterà il vero centro di Torino, o ne sarà ben poco lontana.

Chè se invece di considerar la questione dal punto di vista puramente geometrico, vogliamo esaminarla con criteri demografici, possiamo constatare che lo spostamento della popolazione verso Ovest è ancora più accentuato che quello della fabbricazione. Così la parrocchia centralissima di S. Tommaso ha perduto nell'ultimo trentennio il 51,6 % dei suoi abitanti, quella del Corpus Domini ne ha perduto il 37,5 %, mentre quella di Pozzo Strada registra un aumento del 419 %! Alle stesse conclusioni conduce la statistica della popolazione scolastica, mostrandoci aumenti fortissimi nelle scuole poste ad Ovest della città, diminuzione nelle altre.

A buon dritto pertanto afferma l'autore che « attualmente quasi la metà « della intera popolazione cittadina sarebbe avvantaggiata dalla nuova Stazione « Centrale »; e in avvenire sarà una frazione certamente assai maggiore.

Del resto, per le linee dirette al Nord, potrebbe servire assai bene, almeno per una parte non piccola della città, la Stazione Dora, facendovi sostare tutti i treni; come per quelle dirette a Sud sarebbe comoda una nuova Stazione viaggiatori posta al Lingotto.

Vengo a un'altra obbiezione, anch'essa importante.

La Stazione di Porta Nuova, si dice, era divenuta insufficiente al traffico, è vero; ma con gli adattamenti e gli ampliamenti eseguiti negli ultimi anni, essa ha riacquisito una potenzialità sufficiente per ora e per lungo tempo ancora.

Che la potenzialità di Porta Nuova sia aumentata nessuno lo contesta: ma questo miglioramento, ottenuto a furia di espedienti, sarà sufficiente per l'avvenire? Già ora vediamo che tutti i servizi si trovano a disagio: la bella sala della biglietteria è ridotta a bagagliaio; la vastissima tettoia, ingombrata da baracconi di ghisa, serve da biglietteria, e, si può dire, da sala d'aspetto, poichè quelle esistenti sono state rese pressochè inutili. I treni poi si collocano dove si può, fuori della tettoia, mentre quelli in arrivo si fermano a grande distanza, procurando ai viaggiatori il diletto di percorrere a piedi più di quattrocento

metri prima di raggiungere i trams. Dell'antica Stazione di Porta Nuova, così comoda per il tempo in cui fu costruita, non rimane che l'elegante veste architettonica esterna; ma l'interno non dà certo al forestiero l'impressione dello scalo centrale d'una grande città.

Comunque, concedo che per ora, bene o male, Porta Nuova serve ancora; ma si deve proprio ammettere che essa possa bastare sempre, e che debba essere *l'ultima Thule* del nostro sistema ferroviario? L'apertura di nuove linee, che una volta o l'altra si dovranno pure ottenere, l'elettrificazione delle linee attuali, il costante incremento delle industrie e dei commerci porteranno certamente a un sempre maggiore sviluppo dei servizi ferroviari; e se fra quindici o venti anni Porta Nuova sarà divenuta inservibile, come si provvederà? Qualche espediente si potrà ancora forse escogitare per tirare innanzi alla meglio; ma è degno d'una città che fra non molti anni conterà mezzo milione di abitanti continuare a furia di ripieghi? E quando anche questi si saranno palesati insufficienti?

« È dunque bene premunirci, dice l'ing. Locchi, mentre siamo in grado di « farlo, coll'assicurarci una grande area, destinata a diventare centrale. Su essa, « quando ne sentiremo la urgente necessità, noi eleveremo la nuova grande « Stazione, che sarà il cuore di tutto il sistema ferroviario che mette capo « a Torino ».

poichè, ed è bene dirlo subito, non si chiede che ai lavori della nuova stazione si ponga mano oggi nè domani; si chiede soltanto che le aree occorrenti non diventino preda della speculazione, ma siano acquistate o almeno vincolate in guisa da averle disponibili al momento opportuno. E non si tratta di spese eccessive, poichè gran parte dell'area è già di proprietà dello Stato o del Municipio di Torino (\*).

Si osserverà ancora che il trasporto della stazione in altra località perturba gravemente quel cumulo di interessi, legittimi e rispettabili, costituitosi nel decorso di tanti anni intorno a Porta Nuova.

Giustissimo: ma, come solevano dire gli antichi scolastici, l'argomento eccede, in quanto che nessuna riforma si può eseguire senza alterare, in misura più o meno grande, uno stato di cose sul quale riposano interessi molteplici. E quindi, se all'obbiezione si volesse dare un valore troppo assoluto, bisognerebbe interdirci qualsiasi innovazione, lasciar tutto come si trova, anche ciò che non è comodo, nè bello, nè utile. Studiare con la massima cura anche il lato finan-

(\*) Un concetto analogo fu già sostenuto e svolto nelle due relazioni sul nuovo piano regolatore della città di Torino, del 1912 e del 1913, dove appunto si proponeva la costituzione di un Demanio comunale sui terreni occorrenti per future opere pubbliche.

ziario della questione, cercare quali ne siano le possibili ripercussioni sugli interessi del commercio e dei privati e come si possano alleviarne i danni, sta bene, è doveroso, è giusto: ma di questi interessi farci una barriera insormontabile, cristallizzarci in uno stato di cose per altri versi non conveniente, è un programma che nessuno oserà seriamente sostenere.

Concluderò questo sommario cenno con le parole dell'ing. Locchi, alle quali pienamente sottoscrivo:

« Contrariamente ad una opinione assai diffusa, Torino è posta in una « felice posizione geografica, sicchè tutto il traffico tra l'Inghilterra e la Francia « da una parte, e l'Italia dall'altra, può passare (purchè lo voglia e provveda « adeguatamente) per le sue stazioni.

« Essa può inoltre aspirare a una nuova arteria internazionale di primo « ordine, che le assicuri parte del transito fra i porti del Nord e il golfo di « Genova. Perciò il traffico delle sue stazioni aumenterà, com'è aumentato finora, « enormemente, e quelle, che sono relativamente assai meschine, non basteranno « più a contenerlo.

« Occorrerà quindi una nuova stazione, e sarà gran ventura per noi se la « potremo costruire nella località indicata, che sarà bella, comoda e centrale, e « consentirà diminuzioni di percorso in tutte le direzioni, come si vede dal « seguente specchio:

Modane-Torino-Milano...	diminuzione metri	5800 circa
Genova-Torino Milano . . .	»	» 3650 circa
Modane-TorinoGenova . . .	»	» 950 circa ».

Alle quali considerazioni si può aggiungere che la nuova stazione, per l'ampiezza dell'area, avrebbe tale potenzialità da bastare per un tempo lunghissimo, fin dove possono giungere le più audaci previsioni (\*).

Pare quindi pienamente giustificato affermare che:

I. — Una nuova stazione centrale, se non è al momento attuale assolutamente indispensabile, non tarderà ad essere necessaria, perchè Porta Nuova fra qualche anno non sarà più centrale, nè sufficiente alle esigenze del traffico.

II. — È pertanto doveroso preoccuparsi sin da ora del grave problema, provvedendo perchè le aree necessarie siano disponibili al momento voluto.

(\*) L'area occupata dagli impianti dell'attuale stazione di Porta Nuova è di circa 155.000 metri quadrati; quella della nuova Stazione proposta dall'ing. Locchi è di circa 340.000 metri quadrati, ed è assai meglio utilizzabile, non essendovi regressi.

III. — Il progetto Locchi, per le sue caratteristiche di semplicità, di centralità e di praticità, si presta egregiamente a risolvere l'ardua quistione.

Queste le conclusioni che a me pare scaturiscano logiche e necessarie dalle premesse, quali ho avuto l'onore di esporvi, *con occhio chiaro e con affetto puro*; che se a voi, colleghi onorandi, sembreranno men convincenti le ragioni addotte, nè il giovane Autore di questo progetto, nè io vorremo adontarcene; ben sapendo che su tutte le nostre discussioni e sui tecnici dispareri aleggia un sentimento comune, il desiderio di vedere sempre più prospera, più grande, più bella l'amata nostra Torino.

ING. EMILIO BRUNO