

COMUNICAZIONE DELL'ING. M. VICARJ

sulla sistemazione delle Stazioni Ferroviarie di Torino

Lettura fatta addì 4 Gennaio 1908.

On. Colleghi,

Del riordinamento delle stazioni ferroviarie di Torino si è ripetutamente occupata la nostra Società degli Ingegneri. Abbiamo avute conferenze su quest'argomento dai Colleghi Borgatta e Borioli ed una speciale Commissione ha riferito sopra tali studi. Ne seguì un'ampia discussione che ebbe luogo in questa sala nelle sere del 20 dicembre 1905, 19 e 29 gennaio 1906. Anche il Consiglio Comunale di Torino trattò più volte del riordinamento delle stazioni ferroviarie e vari voti vennero fatti in proposito. Al Municipio prevalse sempre l'idea che la stazione attuale di P. Nuova dovesse rimanere dove si trova attualmente, salvo a ribassarne il piano del ferro a partire dalla grande tettoia o solamente dal cavalcavia Sommeiller.

Invece per la stazione di P. Susa il Consiglio Comunale emise un voto col quale se ne chiese il trasporto più ad Ovest all'incontro dei corsi di Francia e Vittorio Emanuele per creare in quella località una grande stazione per merci e viaggiatori. Fu pure convenuto di costruire una nuova stazione merci, detta di Van-chiglia o R. Parco, nei pressi del Cimitero a servizio di quella regione.

La Direzione delle ferrovie sollecitata dal nostro Sindaco preparò recentemente, con appositi studi sul terreno, due progetti distinti che chiamò *A* e *B* rispettivamente, nei quali si rispecchiano due soluzioni che hanno comuni le stazioni di P. Nuova, Dora e Cimitero, ma differiscono circa la stazione di P. Susa. Essenzialmente col progetto *A* si abolisce completamente l'attuale stazione di P. Susa, e si crea una grande stazione Ovest all'incontro dello stradale di Francia col prolungamento del corso Vittorio Emanuele, a servizio delle merci e dei viaggiatori, rilegata colle stazioni di P. Nuova e Dora; col progetto *B* invece si mantiene la stazione di P. Susa attuale, ma soltanto a servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità e si propone, per il servizio delle merci esclusivamente, una stazione Ovest nella stessa

località già designata, ma non rilegata per ora colla stazione Dora, ritenendo la Direzione delle ferrovie dello Stato di poter fare ugualmente così il servizio delle merci per tutte le zone di Torino.

Entrambe le soluzioni proposte contemplano l'abbassamento del piano del ferro fra i cavalcavia Sommeiller e Piazza S. Martino in modo da togliere i passaggi a livello ora esistenti sullo stradale di Stupinigi, su quello di Orbassano e sul corso Vittorio Emanuele che tanto incomodo recano alle comunicazioni stradali di Torino.

Tutti i lavori proposti in questi due progetti lo Stato ritiene doverli fare per il servizio delle ferrovie e quindi, secondo le affermazioni del nostro Sindaco, nessun concorso richiede al Municipio, il quale pertanto dovrà pensare a concorrere nella spesa per quelle varianti che, nell'interesse edilizio, credesse dover richiedere sull'uno o sull'altro dei due progetti che vennero preparati dalla Direzione delle ferrovie.

La Giunta Municipale e la Commissione ferroviaria Municipale, interpellate in proposito, hanno data la preferenza al progetto *A* che abolisce la stazione di P. Susa, perchè, non essendo questa completamente incassata nè sufficientemente allargata nel progetto *B* che ne contempla la conservazione e non essendo la nuova stazione Ovest rilegata colla stazione Dora, si è creduto che questa soluzione *B* non fosse per convenire al grandioso avvenire della nostra città.

Venne data la preferenza al progetto *A* col quale si crea ad Ovest di Torino una grande stazione per merci e viaggiatori, rilegata con tutte le altre stazioni e che, congiungendosi verso Nord colla stazione Dora, toglie completamente l'ostacolo della linea da P. Susa a Dora insieme al passaggio a livello sul corso Regina Margherita ed all'incomodo sottopassaggio all'altezza della via Cottolengo.

Il Consiglio Comunale deve ancora pronunciarsi sopra questi due progetti ed è perciò che un voto della nostra Società potrà servire forse a meglio illuminare i Consiglieri Comunalii su tale importante problema.

È sembrato non soltanto a chi ha l'onore di riferire, ma anche a vari Membri della Commissione ferroviaria Municipale, che il progetto *B* opportunamente modificato potrebbe meritare la preferenza, conservando così la stazione di P. Susa situata nella sua attuale posizione molto centrale. Anche il Comm. Bianchi avrebbe manifestata la sua preferenza per questo progetto *B*.

Pare a noi che se l'abbassamento del piano del ferro non si limitasse al cavalcavia di Piazza S. Martino, ma continuasse sotto al corso Principe Oddone e fin sotto al corso Regina Margherita, si potrebbe ridurre la stazione di P. Susa ad avere due facciate Est ed Ovest a servizio dei viaggiatori di Torino che vi potrebbero egualmente accedere dalle due parti. Comode scale porterebbero i viaggiatori ai binari sottostanti che potrebbero venir portati al numero di quattro e che passando in galleria toglierebbero qualunque ostacolo alla viabilità.

Noi crediamo che, quando venisse invece soppressa questa stazione di P. Susa, i Torinesi ne avrebbero gran danno perchè la stazione Ovest sarebbe troppo lontana dal centro di Torino. Specialmente i primi treni del mattino e gli ultimi della sera

sarebbero sempre male serviti dai trams cittadini e si dovrebbe per conseguenza sovente partire od arrivare dalla stazione di P. Nuova, perchè la stazione Dora non farà probabilmente servizio per i treni diretti.

Ed in questa ipotesi di partire da P. Nuova anzichè da P. Susa, come attualmente si usa anche per la direzione di Milano, si avranno da pagare, oltre al maggior tempo che si dovrà impiegare, per il percorso da P. Nuova a Borgo Dora dieci chilometri invece dei due che ora separano le stazioni di P. Susa e Dora.

Questa maggior spesa per viaggiatori e per le merci su tutti i treni da e per Milano non solo, ma per le direzioni di Ivrea, Aosta, Casale, Biella e del Canavese, recherà certamente un danno a Torino che viene così a distare da quei vari paesi di alcuni chilometri. Si fanno delle spese considerevoli per abbreviare anche di poco le distanze fra Torino ed i centri vicini: viceversa così facendo si accontenterebbe volontariamente ad un maggior percorso che si potrebbe facilmente evitare.

Alcuni affermano che il progetto A richiederà alcuni anni di tempo per essere eseguito e che frattanto la stazione di P. Susa non verrà tolta e si potrà sempre sentirebbe volontariamente ad un maggior chiederne la conservazione ed il miglioramento. La cosa certamente è possibile, ma secondo il mio modesto parere converrebbe pretendere fin d'ora un progetto organico e completo perché forse per molto tempo non verrà più occasione di fare spese considerevoli per il riordinamento delle nostre stazioni ferroviarie.

Vediamo tutte le grandi città fare sacrifici pecuniari enormi per conservare nel centro le stazioni ferroviarie e non sappiamo comprendere come Torino abbia a rinunciare volontariamente, e senza alcun compenso, alla comodità della sua stazione di P. Susa.

Devo alla cortesia del Comm. Ing. Berrini, Direttore Compartimentale di Torino delle ferrovie di Stato, se posso presentare qui stassera i due progetti *A e B* e devo pure informare i Colleghi che la Direzione delle ferrovie non crede possibile conservare poi anche la stazione di P. Susa a servizio dei viaggiatori, perché, se si darà esecuzione al progetto *A* creando la nuova stazione Ovest per merci e viaggiatori, non si potrà in avvenire pretendere di avere in località così vicine le due stazioni di P. Susa e di Ovest a servizio dei viaggiatori.

La Direzione delle ferrovie di Stato ha studiato pure una stazione nuova di P. Susa col completo incassamento della linea fin sotto al corso Regina Margherita, che in avvenire potrebbe servir bene alla città di Torino, ma bisogna perciò fin d'ora decidersi per il progetto *B* abbandonando il progetto *A*. La stazione Ovest per le merci verrà rilegata colla stazione Dora soltanto quando le esigenze del servizio lo richiederanno. Per ora basterà che il Municipio provveda all'esproprio del terreno sul quale dovranno più tardi venir posati i biliari.

Con questi pochi dati i Colleghi potranno dare il loro parere circa la convenienza o meno di accettare il completo sacrificio della stazione di P. Susa.

