

IL PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO

di Daniele Segre

Ne sono passati di treni sotto i cavalcavia da quando, nel 1947, Giovanni Astengo presentò uno studio per il nuovo Piano Regolatore di Torino con il motto "Nord Sud". Si trattava di un piano di ricostruzione e di sviluppo della città lungo un asse longitudinale principale che attraversava il capoluogo piemontese da Nord a Sud seguendo il tracciato della ferrovia.

Esso proponeva una ricostruzione della città nel periodo post-bellico intorno ad un asse centrale di viabilità, di impronta moderna e multimodale con i binari dei treni a lunga percorrenza e metropolitani al di sotto di un percorso automobilistico dai caratteri quasi autostradali. Intorno a quest'asse di viabilità, che lambiva, senza intersecare, il centro storico, sarebbero dovuti sorgere nuovi centri terziari, culturali, universitari e direzionali, nonché una nuova stazione di Torino Porta Susa, perno della trasformazione. A Nord e a Sud della città, all'estremità di questa direttrice che si prolungava fino a Settimo e a Trofarello, sarebbero dovuti sorgere aree industriali e città giardino periferiche, ben collegate al centro tramite questo importante asse viario. Da questa prima idea derivò il Piano Regolatore di Torino del 1959, fu realizzata la nuova sede del Politecnico lungo l'asse ferroviario, il quartiere-giardino settentrionale della "Falchera" e fu indetto il concorso per il centro direzionale da realizzarsi nei pressi della nuova stazione di Torino Porta Susa.

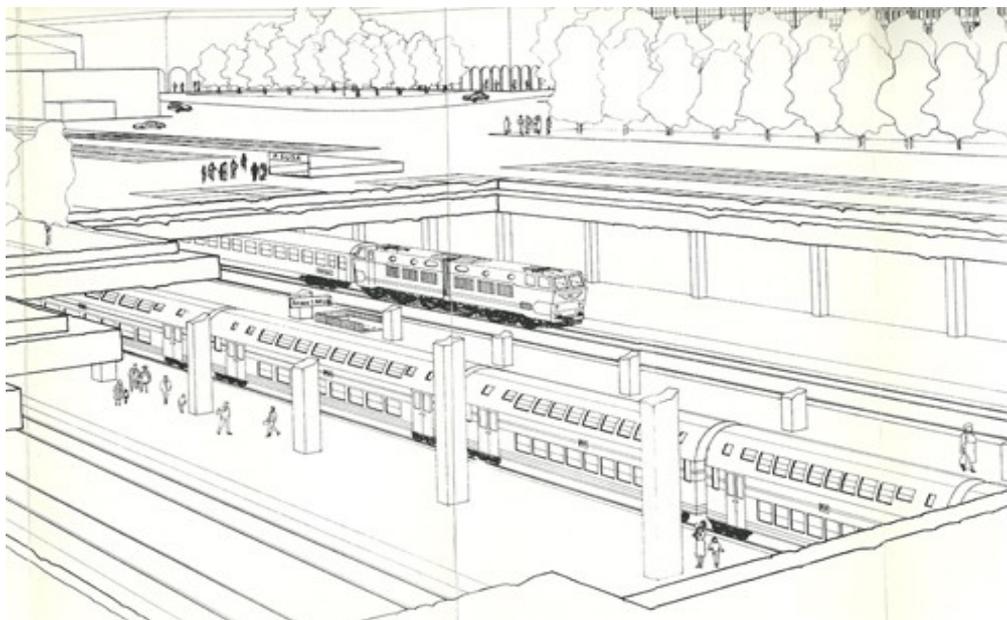


Il progetto vincitore del concorso del 1962 per il centro direzionale di Torino da realizzarsi nell'area delle OGR, mai realizzato. Immagine tratta da: M. Bernardi, *Torino, guida storica e artistica della città e dintorni*, ediz. Fratelli Pozzo, Torino, 1965

Passarono i decenni e fu solo alla fine degli anni '70 che si concretizzò, sulle orme degli studi di Astengo, il progetto del Passante Ferroviario torinese: un'idea che non consiste solo in un'opera infrastrutturale, ma che rappresenta un disegno urbanistico che vede la città ricostruirsi sulle ceneri dell'area industriali in via di ridimensionamento prima e successiva dismissione.

La disposizione di ampie aree produttive dismesse lungo l'asse ferroviario insieme alla necessità di un potenziamento del nodo ferroviario torinese, fece rispolverare l'idea di Astengo del 1947 con un carattere più urbano e meno futurista: un asse ferroviario centrale sovrastato da un asse viario che non presentava più un carattere autostradale, ma che accoglieva ora le caratteristiche di boulevard urbano alberato. Intorno a questo, che venne definita la Spina Centrale della città, tutte le aree industriali sarebbero state trasformate in servizi per la città che si affacciavano sul nuovo viale.

Da un punto di vista ferroviario questo significava il quadruplicamento completo della tratta Trofarello-Settimo, la realizzazione del collegamento con l'aeroporto di Caselle, la costruzione di due nuove fermate urbane (Zappata e Rebaudengo), la costruzione di una nuova stazione di Porta Susa e il potenziamento delle stazioni di Stura e di Lingotto dove si sarebbero attestati i servizi ferroviari metropolitani passanti.

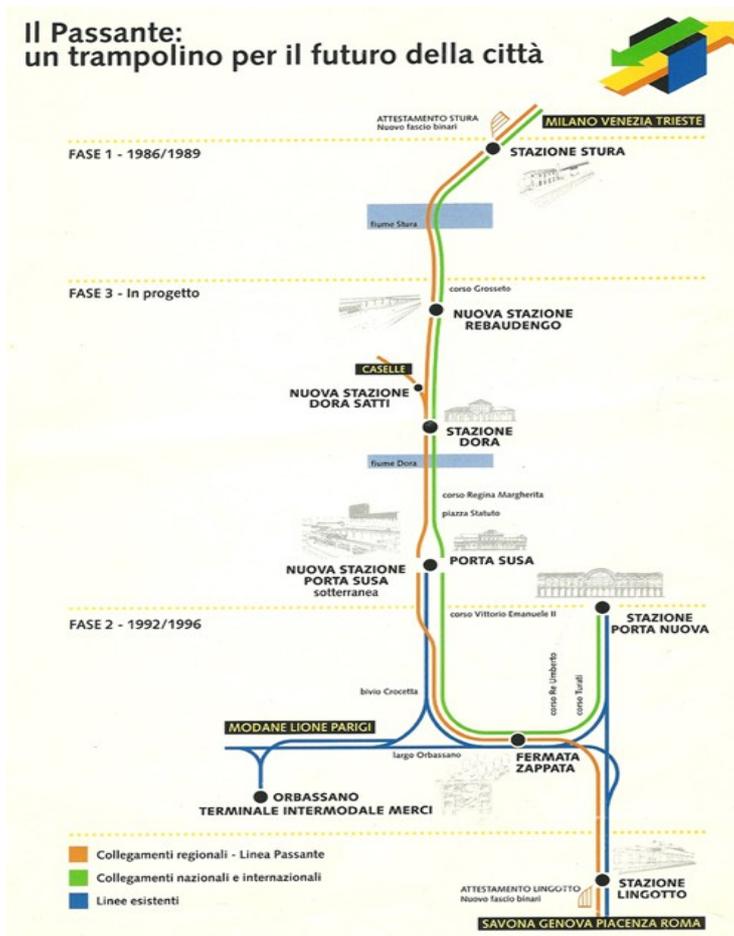


Disegni di come era immaginata nel 1982 la futura stazione di Torino Porta Susa interrata. Da notare innanzitutto l'assenza di un nuovo fabbricato viaggiatori e poi la presenza dei più moderni treni dell'epoca (e656 per i servizi a lunga percorrenza e carrozze due piani per le relazioni regionali) – Immagine dell'assessorato dei Trasporti della Regione Piemonte in una pubblicazione del 1982

Per completare il progetto previsto nel 1982, di opere ancora ne sono da realizzare, ma è indiscutibile che la data del 9 dicembre 2012 segna sicuramente un giorno storico per il nodo ferroviario di Torino e per l'intera città: si aprono completamente all'esercizio ferroviario i quattro binari tra Trofarello e il bivio Stura, dove nel frattempo, è stato realizzato l'innesto con la nuova ferrovia Alta Velocità per Milano che sempre di più si deve far carico del traffico a lunga percorrenza.

Di questo tracciato potenziato, il tratto urbano è interamente interrato dando la possibilità di realizzarlo in superficie, al di sopra di esso, il nuovo boulevard urbano ri-ideato da Vittorio Gregotti nel PRG del 1995 e disegnato da Augusto Cagnardi.

Attualmente questo viale è completo nella sua parte meridionale e verrà prolungato interamente sull'ex tracciato ferroviario fino a collegarsi con l'autostrada Torino-Caselle. Oltre alla tratta ferroviaria viene oggi aperto completamente il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Torino Porta Susa costituito da una galleria in vetro e acciaio progettata dallo studio francese Arep con Silvio D'Ascia e Agostino Magnaghi.



un volantino di presentazione dei lavori dei primi anni '90



un'immagine del Bivio Crocetta nei primi anni '90. Foto Daniele Segre

I Lavori per questo ambizioso progetto cominciarono all'inizio degli anni '80 e furono lunghi e complessi, ecco alcune fasi principali:

Nel 1984 è completata la costruzione della nuova stazione di Torino Lingotto, inizialmente a sei binari, poi diventati nove passanti più alcuni tronchi e il quadruplicamento tra questa stazione e Trofarello, affiancato al tracciato storico.

Nel 1988 è realizzato un nuovo ponte sul fiume Stura, nel Nord della città, con una leggera deviazione del tracciato della ferrovia Torino – Milano. Su questa struttura furono da subito posati 4 binari, ma fino ad oggi ne sono stati usati sempre solo due.



il vecchio e il nuovo ponte sulla Stura con un TGV in arrivo da Milano e diretto a Parigi nell'inverno del 2005

Nel 1990 è realizzato il potenziamento, raddoppio, rieletrificazione a 3kV e la nuova stazione interrata di Madonna di Campagna della ferrovia Torino – Ceres che garantisce il collegamento con l'aeroporto di Caselle, la cui stazione fu aperta nel 2001.

Tra il 1992 e il 1999 è realizzato il nuovo tracciato interrato tra Lingotto e Porta Susa che si affianca a quello superficiale esistente via Torino Smistamento e Quadrivio Zappata.

Nel 2001 inizia la costruzione della stazione di Torino Porta Susa interrata. I binari sono aperti al traffico nel 2008, altri due binari nel 2009.



La vecchia stazione di Torino Porta Susa in un'immagine del 2005. Sulla destra si intravedono i lavori della nuova stazione

Tra il 2006 e il 2011 è ricostruita e potenziata la stazione di Torino Stura, un tempo costituita da soli due binari per servizi passeggeri e due binari utilizzati come raccordo merci per la Michelin di Corso Romania. Oggi tale stazione conta ben 9 binari passanti e un interscambio con la linea tranviaria 4.



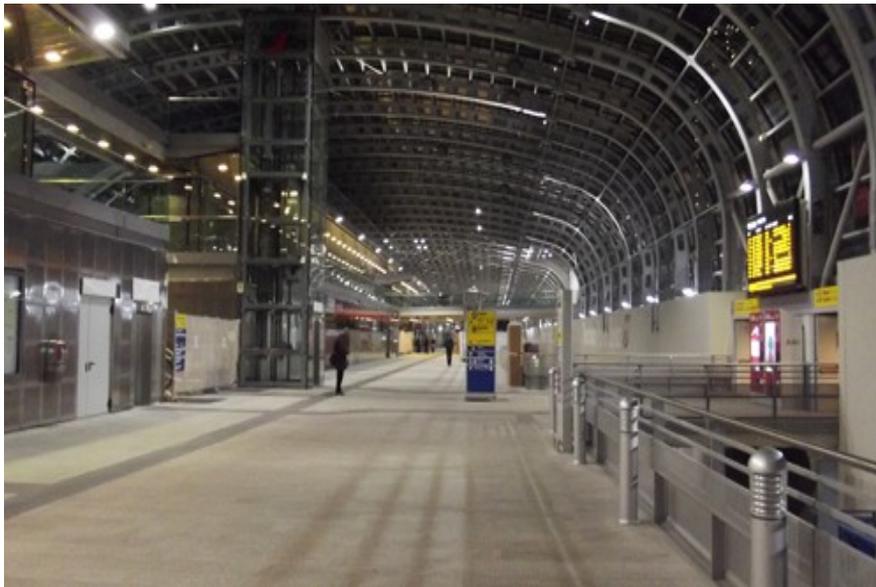
La vecchia stazione di Torino Stura in cui si vedono già predisposti i passaggi per il futuro ampliamento

Sempre nel 2009 è abbandonato il percorso superficiale ferroviario tra Porta Susa e corso Grosseto e la vecchia stazione Dora; contemporaneamente vengono aperti i primi due binari interrati su questa tratta.

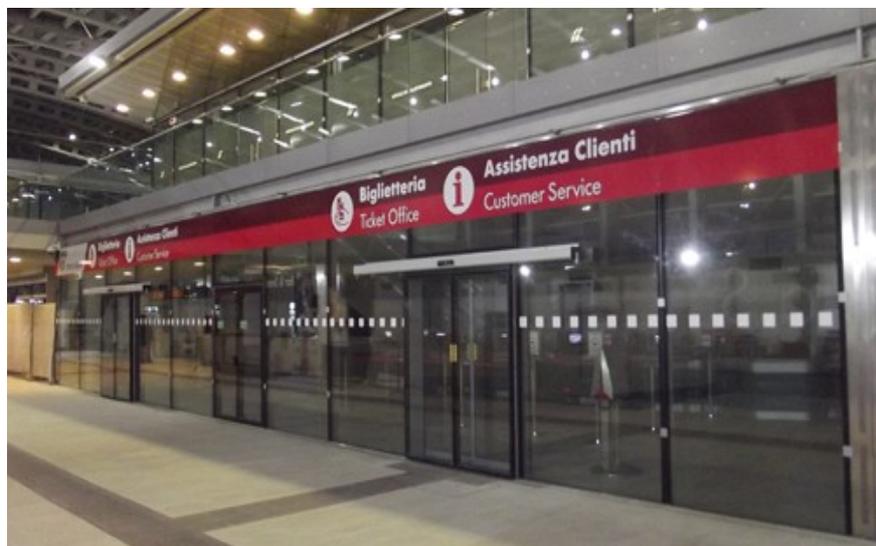


La vecchia stazione di Torino Dora nel suo ultimo giorno: settembre 2009

Oggi finalmente i lavori di quadruplicamento vedono la luce, viene completata la stazione di Torino Porta Susa, aperta al traffico ferroviario la seconda coppia di binari interrati tra Porta Susa e corso Grosseto, nonché è terminata la stazione interrata di Torino Rebaudengo Fossata.



Il fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Torino Porta Susa, ora interamente aperto al pubblico



La nuova biglietteria Trenitalia nella stazione di Torino Porta Susa



La nuova stazione di Torino Rebaudengo Fossata da domenica 9 dicembre aperta al traffico viaggiatori. Come si può notare, la struttura architettonica esterna non è ancora completata nonostante la stazione sia operativa



Il TAF n.73 in servizio tra Pinerolo e Chivasso effettua fermata servizio viaggiatori a Rebaudengo Fossata



Il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Torino Stura.



Un Frecciarossa diretto a Napoli viaggia parallelo ad un regionale Bra-Torino Stura sulla nuova tratta quadruplicata.

La data del 9 dicembre 2012 è anche storica per la città di Torino perché, oltre al termine dei lavori di quadruplicamento e interrimento della ferrovia, in questo giorno esordiscono i servizi ferroviari suburbani passanti del Sistema Ferroviario Metropolitano della Regione Piemonte.

Nei giorni feriali il sistema prevede tre linee cadenzate ogni ora, con rinforzi ogni mezz'ora nelle ore di punta. Nel dettaglio, all'interno del Passante Ferroviario di Torino, sono previste le seguenti linee:

- la linea Smf1 Pont – Chieri; essa riprende la relazione già operativa dalla fine degli anni '90 riorganizzandone gli orari e potenziandola. Essa è operata da GTT con servizi in doppia o singola di Ale 501/502 o con gli ETR Y 530;
- La linea Smf2 Pinerolo – Chivasso; tutti i servizi tra Torino e Pinerolo da oggi hanno abbandonato Porta Nuova per essere inglobati in questa nuova linea passante cadenzata. Questa linea è operata da Trenitalia con convogli di Treni Alta Frequentazione (TAF);
- La linea Smf4 Bra – Torino Stura; anche i servizi su Bra sono instradati sul Passante Ferroviario con collegamenti cadenzati. Questa linea è operata da Trenitalia con e464 e materiale ordinario (carrozze a due piani e carrozze piano ribassato).

Queste tre linee, con passaggi sfalsati e cadenzati, assicurano un servizio metropolitano urbano tra Torino Lingotto e Torino Stura, con fermate a Torino Porta Susa e a Rebaudengo Fossata. La frequenza media, nei giorni feriali, è di 3 servizi/ora nelle fasce di morbida e di 5 servizi/ora in quelle di punta con tempi di percorrenza di 15-16 minuti tra le due stazioni urbane più distanti (Lingotto e Stura).

Nei giorni festivi il cadenzamento delle tre linee passanti diventa di un treno ogni due ore, ma in aggiunta vi è un altro servizio costituito dai collegamenti Fossano - Torino Stura i quali, nei giorni feriali, sono invece attestati a Porta Nuova. Nei giorni festivi, quindi, nella tratta urbana del Passante, è garantita una frequenza media di 2 treni/ora.

Per il momento i servizi del Passante Ferroviario di Torino operano nella fascia oraria tra le 5 e le 21 pertanto sono escluse i periodi serali. Si auspica che in futuro i servizi possono essere ampliati con corse garantite almeno fino alla mezzanotte.

A queste tre linee passanti si aggiungo le linee già operative:

- Smf3 Bardonecchia – Susa – Torino Porta Nuova (operata da Trenitalia) con servizi ogni mezz'ora nella Bassa val di Susa;
- SmfA Ceres - Germagnano - Torino Dora (operata da GTT) con servizi cadenzati ogni ora ad eccezione della fascia di metà mattina.



Un convoglio Ale501/502 di GTT in servizio sulla linea sfm1 in partenza da Torino Stura e diretto a Chieri

Di opere per concludere interamente il progetto ancora se ne devono compiere: innanzitutto è necessario realizzare le fermate interrate di Dora e di Zappata al momento completate al rustico, ma non utilizzabili e poi il progetto prevedeva anche una nuova linea “veloce” tra Porta Susa e Porta Nuova senza interferenze con la linea Torino – Modane. Quest’ultima tratta è stata parzialmente realizzata in sotterraneo con percorso parallelo alla ferrovia esistente, ma manca ancora completamente l’accesso al piazzale di Porta Nuova.

Nonostante le opere ancora da realizzare, la data di domenica 9 dicembre segna sicuramente un passo fondamentale per il progetto del Passante Ferroviario di Torino, ideato decenni fa e che oggi finalmente può iniziare ad essere operativo, benché i margini di miglioramento e potenziamento per il futuro siano ancora enormi.



L’ingresso della nuova fermata di Torino Zappata ancora al rustico.



immagine della sistemazione superficiale di Quadrivio Zappata guardando verso Porta Nuova. La linea Porta Susa-Porta Nuova segue il filo dei fabbricati di sinistra, la linea Modane-Lingotto segue il filo dei fabbricati di destra. Questa sistemazione è provvisoria, sono previsti alcuni parcheggi interrati e centri sportivi nonché una sistemazione a parco più studiata.



Come si presenta oggi la città in corrispondenza del Bivio Crovetta, guardando verso Porta Susa, dove un tempo c'era la trincea ferroviaria. Questa è la sistemazione definitiva con il nuovo viale urbano che contraddistingue la Spina Centrale. In primo piano la fontana di Mario Mertz collocata proprio in corrispondenza del bivio Crocetta.

Per informazioni ...

Articolo e foto: Daniele Segre

per contatti:

http://www.trainsimhobby.net/viewpage.php?page_id=1

Daniele Segre

Il Passante Ferroviario di Torino

download da www.trainsimhobby.net