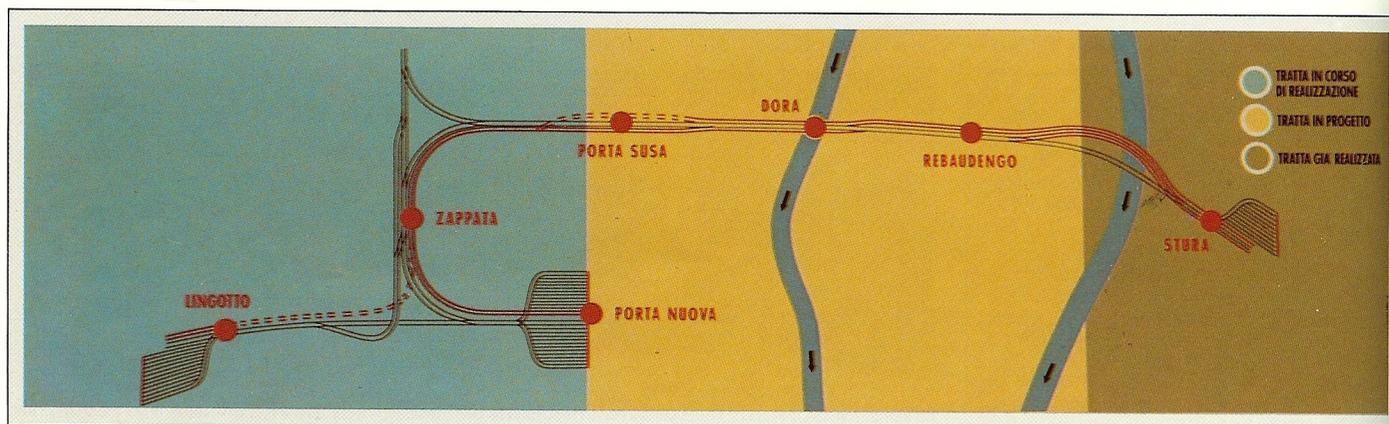


Torino: l'altro passante

Ignazio Arena

Si sono riaperti i cantieri per la realizzazione del collegamento diretto fra gli impianti ferroviari a sud e a nord del capoluogo piemontese.



I lavori per la costruzione del "passante" ferroviario di Torino vennero bloccati all'inizio del 1989, quando di collegamento ad alta velocità Lione-Torino non si sentiva ancora parlare. Oggi, a distanza di poco più di tre anni, lo scenario è completamente diverso: Torino appare come un'area forte della CEE, posta sulla grande direttrice Londra-Parigi-Lione-Torino-Milano-Trieste, quella grande linea di collegamento che nella parte padana ha preso il nome dal 45° parallelo. Fra l'Europa occidentale e i nuovi paesi dell'est europeo questa sarà l'unica vera linea a non passare su territorio tedesco, e il mondo economico-industriale piemontese ha ben compreso le potenzialità di questa struttura.

Il 14 marzo scorso i lavori del primo lotto del passante ferroviario sono stati ufficialmente ripresi, con una cerimonia singolare per il posto in cui si è svolta: uno dei cantieri, in un breve tratto di galleria di recente costruzione.

Una parte del "passante" era già stata costruita negli anni passati: tutto il terzo lotto, comprendente un breve tratto di linea a quattro binari con un nuovo ponte sulla Stura, ora percorribile dai

treni a 160 km/h anziché 100 (ma i binari utilizzabili sono ancora solamente due), e un breve tratto del primo lotto, quello che comprende le opere più complesse di tutto il passante e che finalmente ha ripreso il via.

Un po' di storia

Le motivazioni che hanno giustificato la costruzione del passante sono da ricercarsi nell'impossibilità di aumentare il numero dei treni circolanti: la saturazione della potenzialità disponibile negli impianti del nodo ferroviario di Torino (compresi fra le stazioni di Trofarello sulle linee per Asti, Savona e Chieri, Collegno sulla linea per Modane e Chivasso sulle linee per Milano e Aosta) era già stata raggiunta alla fine degli anni cinquanta e attualmente la tratta tra Porta Nuova e Settimo è utilizzata oltre la sua potenzialità teorica!

Il 10 luglio 1969 il Consiglio di Amministrazione FS decise la costruzione di un nuovo scalo di smistamento a Orbassano, destinando le aree di Torino Smistamento che si sarebbero così liberate al

Servizio Trazione e al ricovero delle carrozze; l'impianto di Orbassano venne attivato all'esercizio nel 1981 (articolo su **IT 14**).

Il passo successivo nei lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Torino è stato il quadruplicamento della tratta Torino Lingotto-Trofarello, con la costruzione di una nuova stazione a Lingotto e il potenziamento di quella di Moncalieri; l'attivazione all'esercizio risale al febbraio 1984 (articolo su **IT 39**).

Per arrivare al passante in costruzione oggi, Comune di Torino, Regione Piemonte e Azienda FS hanno proceduto attraverso la redazione di piani e progetti alla firma di un protocollo d'intesa prima (1982) e di una Convenzione poi (1986). Il progetto definitivo delle FS è decisamente ambizioso e prevede: una linea 'passante' a due binari in galleria, da Porta Susa a Lingotto; una linea 'diretta' tra Porta Nuova e Porta Susa, per lo più in galleria, al di sopra della precedente; una nuova linea a due binari Porta Susa-San Paolo per i treni da e per Modane e da e per Orbassano e San Paolo; il quadruplicamento tra Porta Susa e Chivasso, con inserimento della futura linea



qui sopra
Il nuovo ponte sulla Stura, l'opera più importante del terzo lotto dei lavori per il "passante", è stato completato nel 1988; qui con un treno trainato da un'elettromotrice ALe 724 in direzione di Novara il 28 luglio 1991.

qui a lato
Sempre nel terzo lotto del "passante", nel tratto fra corso Grosseto e la stazione di Torino Stura sono stati realizzati due nuovi binari, non ancora utilizzati. In fotografia l'inizio del tratto a quattro binari il 18 febbraio 1989, con un treno navetta per Torino in transito nella zona dove sorgerà la futura fermata di Rebaudengo.

a destra
Un'immagine attuale dei lavori nel secondo lotto, comprendente la stazione di Porta Susa: il trincerone fra corso Peschiera e corso Ferrucci, che verrà integralmente coperto, il 18 marzo 1992 con un treno per Milano.

nella pagina opposta
Situazione attuale e previsto assetto definitivo del nodo torinese in uno dei cartelli innalzati presso i cantieri per illustrare l'andamento dei lavori, il 21 marzo: per una svista (o per troppo ottimismo?) fra le opere già eseguite compare erroneamente anche lo scalo Stura.





qui sopra

La stazione di Porta Susa con il TALGO «Pau Casals» in transito la mattina dell'11 maggio; il progetto prevede che la nuova stazione, completamente sotterranea, venga spostata di alcune centinaia di metri, poco oltre la coda del treno in questa immagine.

nella pagina opposta

L'ingresso al cantiere del primo lotto, la galleria fra Lingotto e Porta Susa, il 14 marzo, giorno della cerimonia per la ripresa ufficiale dei lavori.

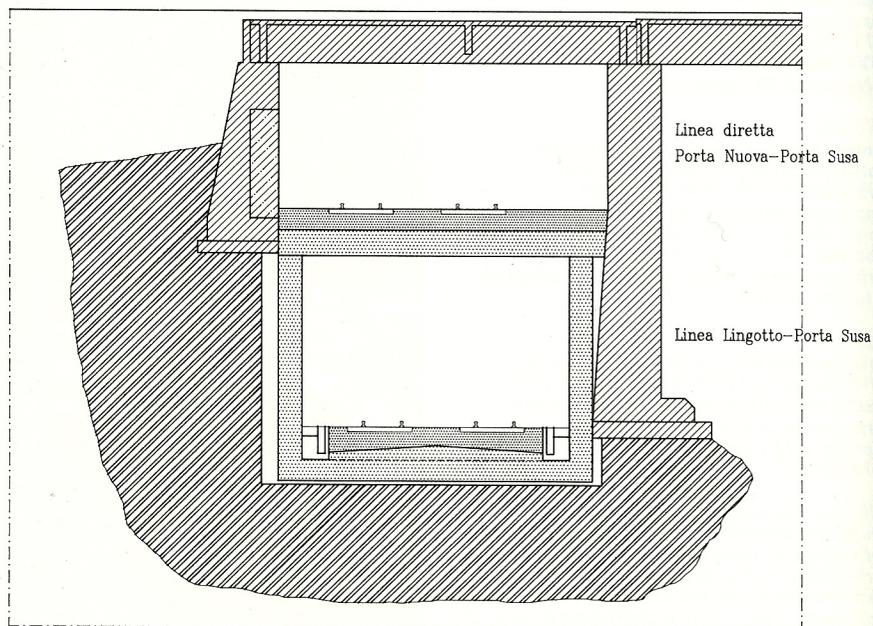
(tutte foto Arena)

ad alta velocità Torino—Milano a Torino Stura (tra Stura e Porta Susa due binari saranno dedicati alla linea veloce per Porta Nuova e gli altri due alla linea lenta in prevalenza per Lingotto); la trasformazione della stazione di Porta Susa, arretrata verso il corso Vittorio Emanuele e completamente sotterranea; il potenziamento delle stazioni di Lingotto, Dora e Stura; una nuova fermata sotterranea in corrispondenza del quadrivio Zappata; una nuova fermata tra Dora e Stura, denominata Rebaudengo; la trasformazione degli scali merci in fasci di ricovero per il materiale rotabile viaggiatori.

A complicare l'iter burocratico-amministrativo del passante, oltre alla definizione del progetto, è stata anche la lunga gestazione del nuovo Piano Regolatore del Comune di Torino, che ha comportato la soluzione della galleria per il tratto tra Porta Susa e corso Grosseto. A lavori ultimati, sulla ferrovia completamente coperta ci sarà un grande viale, sei chilometri di alberata da corso Grosseto a largo Orbassano. Nelle intenzioni dei progettisti del Piano Regolatore sarà questa la nuova porta della città, la presentazione a chi giunge dall'autostrada. Un nuovo centro cittadino in alternativa al vecchio centro storico prenderà corpo sopra la ferrovia, con il nuovo Palazzo di Giustizia, l'ampliamento del

Passante ferroviario di Torino

Tratto a gallerie sovrapposte



Politecnico (sull'area delle Officine Grandi Riparazioni FS: la demolizione dei primi edifici si è iniziata nelle scorse settimane), parchi con grattacieli contenenti uffici direzionali, banche, aree espositive, espansioni di uffici amministrativi.

È prevista una diversa utilizzazione di molte aree ferroviarie e l'utilizzo di grandi aree industriali abbandonate. La costruzione del passante viene quindi colta come un'occasione unica per ridisegnare una parte importante del tessuto urbano torinese.

Il 16 gennaio 1991 l'Ente FS ha concordato con gli enti locali un Protocollo d'intesa per un nuovo assetto dei trasporti ferroviari in Piemonte, mirante a un accordo globale riguardante il coordinamento dei Piani Regolatori ferroviario e del Comune di Torino, e alla definizione di servizi integrati di trasporto viaggiatori (con eventuale gestione mista), di un piano di intermodalità merci e di un accordo di programma per il progetto di Alta Velocità. Soltanto per il primo degli impegni si è giunti nel frattempo a un accordo. I principali punti sono i seguenti: realizzazione del progetto Trenoporta Porta Nuova, reinserimento della fermata Zappata nel passante (in un primo tempo prevista e in seguito eliminata), interrimento dei binari tra Porta Susa e Dora nonché in altri tratti per oltre 12 km complessivi, copertura di una parte dell'area di Torino Smistamento per strade, parco e servizi pubblici, potenziamento e integrazione della rete.

La spesa prevista per la costruzione del passante è di circa 550 miliardi. I lavori dureranno presumibilmente cinque anni; comporteranno scavi per almeno 900000 metri cubi di materiale e l'impiego di 4300 tonnellate di ferro e di 350000 metri cubi di calcestruzzo. A lavori ultimati il nuovo passante, oltre a potenziare circolazione e affidabilità del servizio ferroviario, consentirà la creazione di un sistema di metropolitana regionale articolato su quattro linee: Germagnano—Ciriè—Torino—Pinerolo—Torre Pellice; Rivarolo—Settimo—Torino—Trofarello—Chieri; Brusasco—Chivasso—Torino—Bussoleno—Susa; Ivrea—Chivasso—Torino—Trofarello—Carmagnola.

Il modello è quello della RER parigina e delle S-Bahn tedesche. Tutte le linee secondarie interessate sono oggetto di questi anni di interventi di ristrutturazione e potenziamento. Per la Torino—Ceres, dopo il raddoppio dei binari fra Torino e Borgaro e l'elettrificazione su modello



FS, è ora in programma l'eliminazione dei passaggi a livello a nord di Caselle e l'ordinazione di nuovo materiale rotabile. Per il prossimo futuro si parla di proseguire l'elettrificazione fino al capolinea montano di Ceres. La SATTI ha inoltre presentato uno studio per la costruzione di un collegamento in galleria tra Dora e Porta Nuova, passando dal vecchio capolinea di Porta Milano, che costituirebbe un vero e proprio secondo passante e contemporaneamente consentirebbe (forse!) un collegamento veloce con l'aeroporto di Caselle.

Ma le vere novità per Torino (perché di passante si parla da anni) ci saranno

con le scelte legate all'arrivo dell'alta velocità, che necessita di linee dedicate ed esclusive anche in corrispondenza delle stazioni urbane. Si parla di due possibilità: rendere Porta Nuova passante per l'alta velocità con l'attraversamento del centro storico, oppure costruire una nuova linea tangenziale alla città, parallela al tracciato dell'anello tangenziale autostradale. In quest'ultimo caso la localizzazione più probabile per la nuova stazione sarebbe in corrispondenza dell'attraversamento della Torino—Ceres e la stazione avrebbe il nome suggestivo di Porta Reale, in quanto posta sull'asse barocco per la reggia di Venaria. □