



A sinistra, Porta Nuova, la stazione ferroviaria “di testa” della linea per Genova, realizzata da Alessandro Mazzucchetti con Carlo Ceppi nel 1861-68 (fotografia di Patrizia di Rovasenda per MuseoTorino, 2010);
in alto, Porta Susa, la stazione delle linee per Milano e per Aosta, realizzata nel 1856 (fotografia di Patrizia di Rovasenda per MuseoTorino, 2010)

(Alessandria, Genova Principe e altre minori). A fine anno iniziano i lavori, che terminano nel 1868, quando ormai la capitale è stata trasferita a Firenze.

La stazione di Porta Susa, alla quale fanno inizialmente capo le linee per Susa e per Milano, viene edificata nel 1856 con carattere definitivo, e appare a tutt'oggi sostanzialmente invariata. Su Porta Susa confluiranno successivamente la linea per Aosta e altre minori.

Le due stazioni – inizialmente separate perché “di testa” e gestite da differenti società, ciascuna con la propria linea ferroviaria – negli anni '80 dell'Ottocento sono ormai unite da binari lungo i quali hanno incominciato a collocarsi scali merci, smistamenti e attrezzature connesse all'esercizio ferroviario.

Un vero alto muro, la cinta daziaria del 1853, racchiude entro la città molte aree ancora non edificate; in particolare la Piazza d'armi, allora a cavallo del corso Vittorio Emanuele II, impedisce la prosecuzione verso ovest del corso e della città tutta; soltanto la decisione del suo trasferimento più a sud, rende possibile il prolungamento del viale lungo il quale, in pochi anni, vengono edificati il Mattatoio

(1886-87), le Carceri Nuove (1862-70), le Officine della Società Alta Italia (dal 1884) su progetto di Callisto Candellero (note oggi come OGR), il Foro Boario (1870-71) e le caserme Pugnani e Sani.

Anche le stazioni e le linee che le collegano sono chiuse entro la cinta daziaria e il loro attraversamento costituisce un problema per l'estensione delle vie del tessuto urbano e, soprattutto, frena lo sviluppo della città verso ovest.

È nel 1887 che – a partire da un'iniziativa della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino – si sviluppa il dibattito sulle nuove stazioni della città e sulle linee ferroviarie. È un dibattito ricco di suggestioni progettuali, anche radicalmente innovative, che prosegue fino al 1914 e che prevede, tra le tante ipotesi, l'eliminazione di Porta Nuova, il suo arretramento al quadrivio Zappata, una linea passante con una sola stazione principale all'altezza di corso Vittorio Emanuele II, l'interramento della linea tra stazione Dora e quadrivio Zappata, il collegamento tra le stazioni con una linea di metropolitana. Tante di queste ipotesi sono state riprese in anni anche molto recenti e – la cosa appare perlomeno singolare – senza la con-

sapevolezza che si trattava di idee vecchie, anche molto vecchie, e già lungamente discusse in un periodo in cui i mezzi tecnici non erano certamente efficienti come lo sono ora. Anche le giustificazioni per sostenere un'idea piuttosto che un'altra sono proprio quelle di oggi: i costi, gli interessi di chi gravita attorno alle stazioni (spedizionieri, albergatori ecc.), le ragioni della rendita fondiaria, l'“attesa” del turismo per la città.

Negli anni venti del Novecento si realizza, infine, l'interramento delle linee ferroviarie interne alla città, risolvendo – almeno in parte – il problema dello sviluppo urbano svincolato dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria. Si arriva così alla situazione di un paio di decenni fa quando il nuovo Piano Regolatore generale, approvato dal Consiglio comunale nel 1995, ha rimesso in discussione l'intero assetto delle linee e delle stazioni.

Luigi Falco, urbanista, insegna al Politecnico di Torino, I Facoltà di Architettura

