

La ferrovia Torino - Ceres: un'interconnessione verso il futuro

TORINO 13 febbraio 2025



La storia dell'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres nel passante ferroviario di Torino

Giambattista Quirico, Ingegnere Capo della Città di Torino dal 1995 al 2012.

Sì della giunta al finanziamento: con 720 miliardi si arriverà alla stazione Dora

Il passante riparte da Porta Susa

Abbassato l'asse ferroviario per 3 chilometri

Con il «sì» della giunta municipale al finanziamento (complessivamente 720 miliardi, dei quali 420 stanziati dallo Stato, 80 dal Comune e 220 dalla spa Ferrovie con cui Palazzo Civico ha firmato una convenzione) e al progetto esecutivo, riparte la costruzione del passante ferroviario: terminato il primo lotto da corso Turati ai corsi Vittorio Emanuele e Inghilterra, adesso il cammino di questa mastodontica opera pubblica prosegue da Porta Susa a stazione Dora.

Poco più di tre chilometri nei quali, oltre all'abbassamento dell'asse del ferro che consentirà di eliminare il trincerone tra corso Principe Oddone e corso Umbria, ci sarà l'interramento della stazione di Porta Susa sotto il livello stradale. Il che consentirà di collegare il nodo ferroviario con quello della linea uno di metrò, dal Lingotto e Porta Nuova a Collegno-Rivoli. Al capo opposto, ossia a stazione Dora, verrà, inoltre, predisposta la connessione del sistema anulare intorno alla città, con la ferrovia per l'aeroporto di Caselle.

«Adesso - spiega l'assessore ai Trasporti, Franco Corsico - potremo dare via libera alla prequalificazione per partecipare all'appalto a livello di Unione europea che dovrà indicare le imprese o i gruppi in lizza per quadruplicare i binari». Questa fase durerà circa due mesi, durante i quali chi avrà i requisiti

PORTA SUSÀ

La stazione sarà abbassata sotto il livello stradale e sarà «predisposta» l'interconnessione con la stazione della linea I del metrò e piazza Statuto sarà ridisegnata

SPESA (in miliardi)	
dallo Stato	420
dal Comune	80
dalle Ferrovie	220
totale	720

LAVORI

Dall'autunno 1999 al 2003
Prima fase:
 tratto Porta Susa ponte sulla Dora
Seconda fase:
 dal ponte sulla Dora a Stazione Dora



COMPLETAMENTO PASSANTE FERROVIARIO

Il trincerone della ferrovia scomparirà e il treno correrà in sotterranea. Sulla nuova superficie è prevista la realizzazione di un viale alberato e nella nuova «area» il piano regolatore prevede: servizi, opere pubbliche, attività terziarie e insediamenti residenziali

STAZIONE DORA

Verrà realizzato il collegamento con la Torino-Ceres e l'aeroporto di Caselle

per concorrere potrà presentare le offerte. La gara vera e propria dovrebbe concludersi entro la prossima estate. Nell'autunno 1999, quindi fra circa 12 mesi, s'inizieranno i lavori che dovrebbero concludersi quattro anni dopo, nel 2003.

Il varo del progetto esecutivo (illustrato nel dettaglio in 1836 tavole) arriva a conclusione di due anni di lavoro degli uffici municipali e anche a qualche «sofferenza» per un'amministrazione comunale in perenne attesa che il Parlamento «liberasse» finanziamenti «dovuti» alla città (visto che l'operazione



L'assessore Franco Corsico

passante, dopo il completamento del primo lotto da corso Turati a Porta Susa, non poteva essere lasciata ad un terzo del suo cammino), più volte promessi dal governo, stanziati, ma «parcheggiati» a lungo fra Camera e Senato.

L'intervento - ribadisce l'assessore Corsico - rientra nell'operazione di riordino del sistema ferroviario nel tratto urbano tra i corsi Turati e Vittorio Emanuele II. I cantieri, in questa fase saranno aperti (fra un anno) tra Porta Susa ed il ponte sulla Dora. In un secondo tempo l'abbassamento dei binari interes-

serà il tratto che raggiunge la Stura e la stazione omonima.

Il progetto, oltre alla costruzione della nuova stazione sotterranea di Porta Susa e delle strutture necessarie per porre in funzione il traffico ferroviario su quattro binari, servirà a «ridisegnare» piazza Statuto, che, sulla direttrice corso Inghilterra-corso Principe Oddone (ossia lungo la Spina centrale) sarà attraversata in tunnel con un sottopassaggio per auto ricavato dallo stesso abbassamento dei binari. Il che snellerà la circolazione da corso Francia rimasta in superficie. Sulla copertura del trincerone ferroviario (quando sarà abbassato) verranno messe a dimora piante che, in prospettiva, daranno vita ad una «bella alberata», tra corso Vittorio Emanuele e via Don Bosco.

«Questi lavori - conclude l'assessore ai Trasporti - saranno realizzati contemporaneamente con la copertura del primo lotto, lungo corso Mediterraneo, ossia sulla spina centrale». Ma non solo: l'abbassamento dell'asse del ferro sul secondo lotto, permetterà di «riconvertire» ad uso degli abitanti della zona, un'ampio scorcio di città, in una delle semiperiferie, oggi fra le più desolate: in corso Principe Oddone e nella zona limitrofa alla Dora Riparia, ossia lungo la cosiddetta Spina tre».

Giuseppe Sangiorgio

MARTINAT CHIEDERÀ NUOVE RISORSE AL GOVERNO



Il viceministro Ugo Martinat ed il sindaco Sergio Chiamparino

Il «Passante» cerca spazio sotto la Dora

Come far scendere il passante ferroviario sotto la Dora Riparia, raccordandolo alla Torino-Ceres per creare quella direttissima per l'aeroporto di Caselle di cui si parla da decenni? È stato il tema del faccia a faccia fra il sindaco Sergio Chiamparino e il viceministro ai Trasporti, Ugo Martinat, lunedì scorso a Palazzo Civico. La soluzione del problema non sarebbe difficile sul piano tecnico, ma mancano i soldi. Ossia non è previsto da nessuna parte (e nemmeno nelle intese fra il Comune e le Fs, firmate oltre 15 anni fa) chi debba sborsare gli oltre 75 milioni di euro (circa 150 miliardi di lire) necessari per portare a termine l'opera di alta ingegneria.

«Ragionando in tempi non brevi, ossia in una prospettiva almeno decennale - osserva il sindaco - sarebbe possibile ottenere i fondi dalle stesse Ferrovie». Come? Con un percorso che il viceministro Martinat cercherà di perfezionare in sede di governo: svuotare Porta Nuova dalle attuali funzioni di raccordo e capolinea internazionale, liberando lo spazio oggi occupato dai binari fra la stessa stazione centrale e il Lingotto e offrendo alla società concessionari comunali per utilizzarlo al meglio.

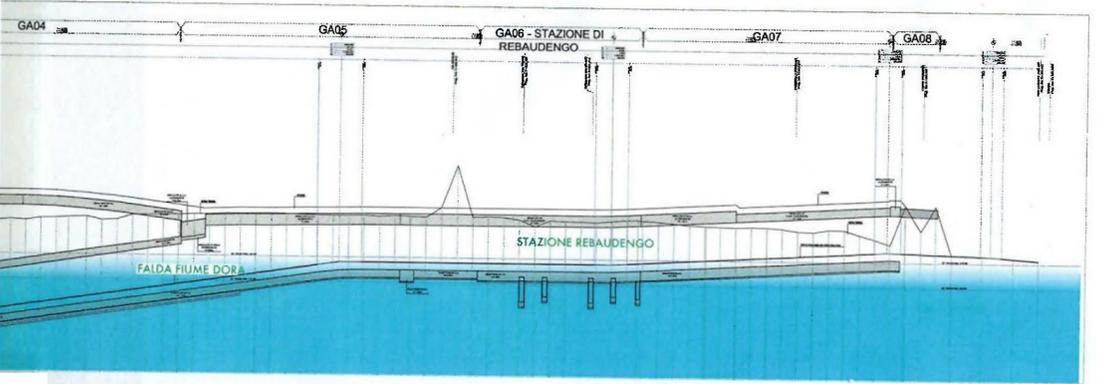
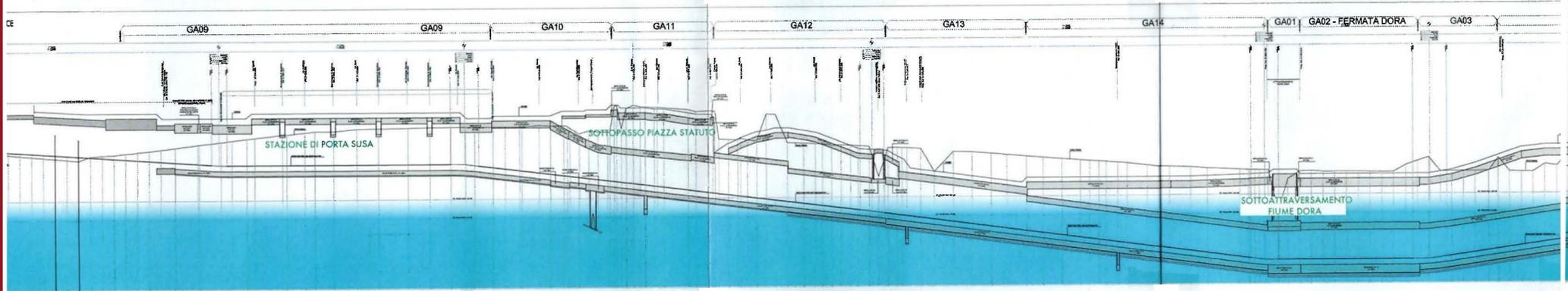
«Tutto ciò - spiega Chiamparino - farebbe acquisire a quei terreni un valore economico che in presenza dei binari non han-

no e non esiste. Per arrivare a ciò saranno necessarie numerose varianti al piano regolatore e, successivamente, concessioni edilizie del Comune, cambiando e rivedendo il ruolo di Porta Nuova che diverrebbe un edificio monumentale che lascerebbe al Lingotto e a Porta Susa, entrambe ammodernate, il rango di scali ferroviari d'eccellenza».

La spa ferrovie, con gli introiti derivati dalla maggior valutazione economica delle sue proprietà, potrebbe accollarsi parte o tutto il finanziamento necessario per costruire un passante con gallerie sotto l'alveo della Dora. Ma non basta. Nel punto in cui i treni guaderanno in profondità il fiume, potrebbe inserirsi «a spirale» - facendo scendere il raccordo, come fa l'ottovolante in un qualsiasi parco giochi di buon livello - la linea Torino-Ceres che porterebbe in direttissima i viaggiatori all'aeroporto «Sandro Pertini» di Caselle.

«Certo - ammette il sindaco - non è un discorso che si potrà concretizzare in tempi brevi. Dovremo stilare un nuovo protocollo, o correggere, con un'aggiunta, quello odierno». E, se si pensa che l'attuale fu varato a metà degli Anni 80, si capisce quanto possano essere lunghi i tempi per un nuovo accordo e, soprattutto, per renderlo operativo. [g. san.]

Passante ferroviario di Torino : profilo longitudinale



Interconnessione ferrovia Torino-Ceres
alla rete RFI

**GRAZIE PER
L'ATTENZIONE**

