all. n. 1 alla delibera n. mecc. 2013036 27/33

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Letizia CLAPS

CITTÀ DI TORINO

Vice Direzione Generale - Ingegneria
Direzione Infrastrutture e Mobilità
Servizio Suolo e parcheggi

REALIZZAZIONE DI PARCHEGGIO PUBBLICO INTERRATO DI PORTA NUOVA LATO VIA NIZZA E RELATIVARIQUALIFICAZIONE SUPERFICIALE

PROGETTO PRELIMINARE

ALLEGATO
RELAZIONE STORICA

Ing. Giovanni SELVAGGI - Progettista *Arch. Maria Teresa MASSA - Progettista*	*Responsabile di Procedimento* *Ing. Letizia CLAPS*
Geom. Tina CASERTA - Collaboratore tecnico *Dott. Guido GIORZA - Collaboratore tecnico*	*Direttore di Direzione* *Ing. Roberto BERTASIO*

giugno 2013

VICE DIREZIONE GENARALE - INGEGNERIA
DIREZIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ
SERVIZIO PARCHEGGI E SUOLO

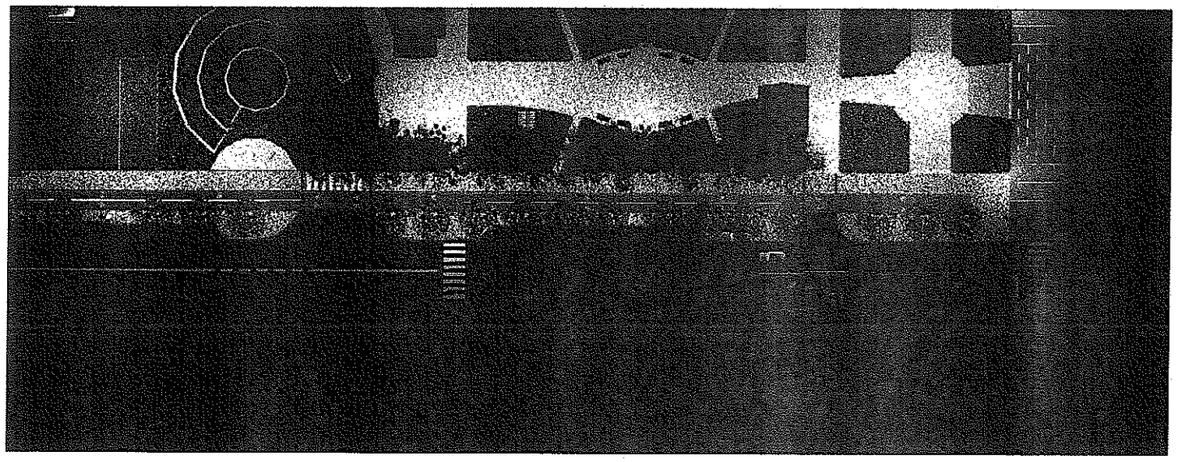
PARCHEGGIO PUBBLICO PORTA NUOVA
LATO VIA NIZZA

PROGETTO PRELIMINARE

Responsabile di procedimento:	Letizia Claps
Progettisti	Giovanni Selvaggi Maria Teresa Massa
Collaboratori tecnici:	Tina Caserta Guido Giorza

PORTA NUOVA - IL PARCHEGGIO

RELAZIONE STORICA



LA STAZIONE DI PORTA NUOVA E I SUOI DINTORNI

Descrizione Storica e Paesaggistica

Torino, 24 settembre 1848: con una cerimonia solenne viene inaugurato il primo tratto della *Ferrovia di Genova*, attestato, per il momento, alla stazione di Moncalieri.
Accomodati sui sedili in legno delle carrozze dei treni a vapore o assiepati lungo il *Viale del Re*, l'attuale Corso Vittorio Emanuele II, autorità e semplici cittadini aspettano con curiosità la partenza dei convogli, certi del fatto che quello è un momento storico per la città.
Di questa novità ne ha parlato pochi mesi prima lo storico *Luigi Cibrario*, nella sua 'Storia di Torino:

"..... Conviene pure che io rammenti l'imbarcadero della via di ferro prossima a stabilirsi vicino a Porta Nuova, perché questa via, o meglio queste vie, segneranno un'epoca nuova per la Patria nostra, renderanno il Piemonte centro e guida d'uno dei più estesi e più facili e più pronti commerci che mai sieno aperti all'ingegno e all'industria degli Italiani....."

La struttura cui si riferisce il Cibrario è *l'Imbarcadero di Genova*, una bassa costruzione in legno, a pianta rettangolare, stretta tra i pochi binari della nuova ferrovia e la *Strada di Nizza*, con un piccolo avancorpo, costruita all'inizio dell'anno su progetto dell'*ingegner Spurgazzi* e dotata di un accesso, di un atrio, di una piccola biglietteria, di due sale d'attesa e di un alloggio per il guardiano, su una superficie di circa 250 mq..
Una costruzione del tutto provvisoria che risolve, almeno per il momento, il problema dell'accoglienza ai passeggeri.
Soltanto un anno dopo, nel 1849, quando la ferrovia arriverà ad Asti e il traffico passeggeri si farà importante, però, lo spazio non sarà più sufficiente e occorrerà prevedere soluzioni diverse.
Su incarico delle Ferrovie lo stesso ingegner Spurgazzi verrà quindi incaricato della progettazione di un nuovo 'imbarcadero', più capiente e, soprattutto, più resistente.
Verrà così costruito un edificio in mattoni posto perpendicolarmente ai binari, sull'asse del Viale dei Platani, all'epoca ancora in costruzione, che prenderà il nome di *'Imbarcadero di Porta Nuova'*, dal nome della vicina porta di entrata in città da sud lungo la *Contrada Nuova* (l'attuale via Roma), asse del primo ingrandimento della città, risalente ai primi decenni del '600 e abbattuta durante l'occupazione napoleonica nei primi anni dell'800. *(fig. 1)*
Il nuovo edificio sarà sopraelevato rispetto al piano di campagna e avrà un grande atrio, una biglietteria, due sale d'attesa (una per la prima e la seconda classe, l'altra per la terza classe) ed un locale per il deposito dei bagagli, oltre ad una larga tettoia verso i binari, per una superficie totale di più di 1.000 mq.
All'epoca la zona circostante l'Imbarcadero di Porta Nuova è già in buona parte edificata, anche se non mancano spazi ancora da sistemare, come lo stesso Viale dei Platani e la piazza antistante l'Imbarcadero, che verrà costruita tra il 1851 ed il 1855 su progetti degli architetti Promis, Lombardi e Frizzi ed in seguito intitolata al Re Carlo Felice.
Anche per la costruzione di questa piazza non mancheranno i problemi né le sollecitazioni a completare i lavori.
Ne è testimone una lettera inviata in data 14 gennaio 1854. all'Intendente Generale delle Strade Ferrate da parte del Sindaco della città:

"Portate a compimento le costruzioni fiancheggianti la piazza Carlo Felice a Porta Nuova, si fa urgente che venga detta piazza sistemata e data ad uso pubblico mediante le opere di spianamento che vi sono indispensabili, e la riduzione del suolo della medesima a quel livello che fu già studiato dal Civico Ufficio d'Arte.
Il Municipio sarebbe intenzionato di fare procedere a tale sistemazione appena cessati i più forti rigori dell'invernale stagione, ma non potrebbe dar mano all'opera senza che siano prima svelte quelle alberate di robinie che prospettano lo scalo ed i paracarri che. oltre a non potere più sussistere quando sia sistemata la piazza, sono fin d"ora di non lieve ingombro e di frequente cagione d'inciampo ai passeggeri per cui furono già inoltrate lagnanze alla Civica Amministrazione.
All'oggetto di potere attivare i lavori di sistemazione, il Sindaco sottoscritto prega il sig. Intendente Generale delle Strade Ferrate di volere disporre per lo schiantamento di dette robinie, e delegare qualche Impiegato all'Ufficio di Costruzione che conferisca col Civico Ufficio d'Arte per concertare lo schiantamento dei paracarri i quali spettano per una parte al Municipio, ed il traslocamento dei fanali a gaz che vorranno essere scostati dal sito attuale e che sono pure di proprietà parte di codesta Amministrazione e parte del Municipio.."

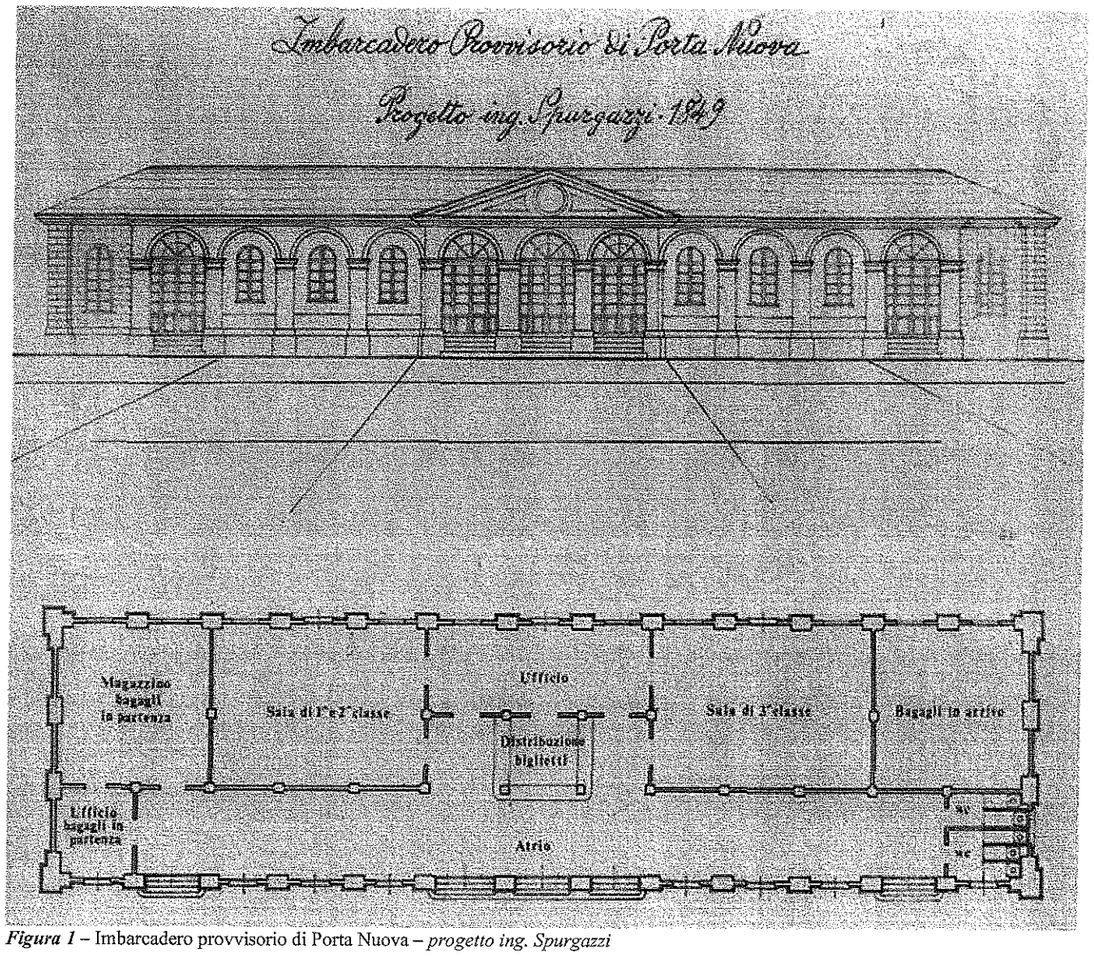


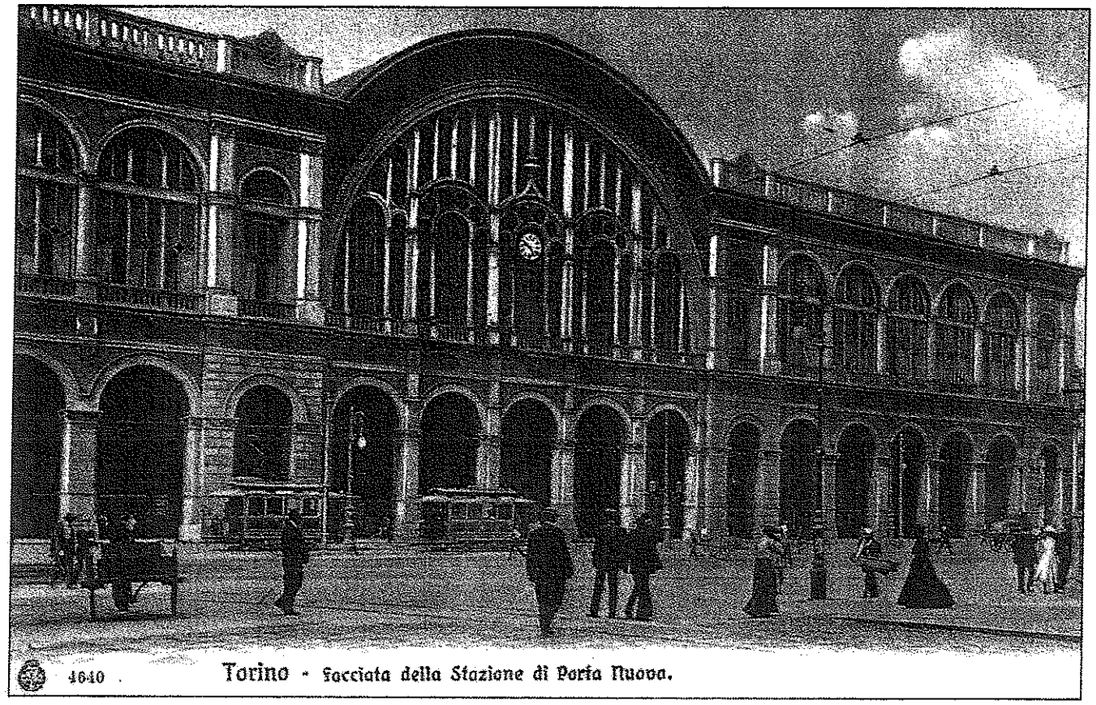
Figura 1 – Imbarcadero provvisorio di Porta Nuova – *progetto ing. Spurgazzi*

Nel frattempo, il 4 giugno del 1853 viene completata la linea ferroviaria per Genova, quindi, visto l'aumento di passeggeri, l'imbarcadero di Porta Nuova risulta nuovamente di dimensioni insufficienti.

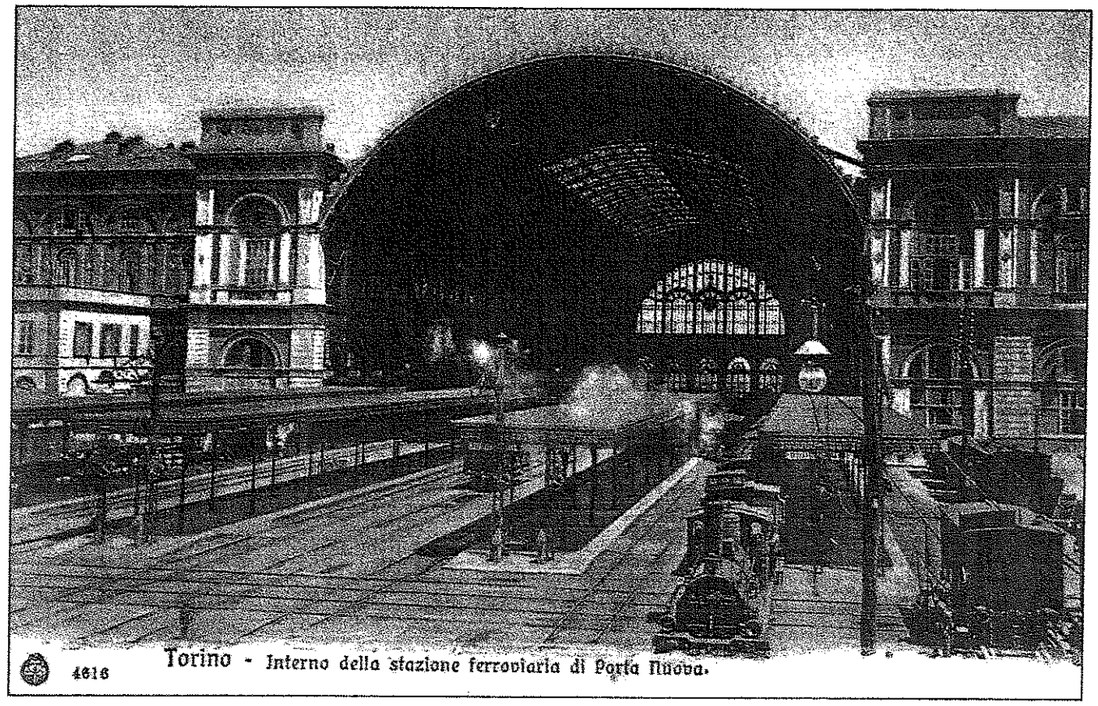
Si decide così di costruire una nuova stazione, questa volta non più provvisoria, la Stazione di Porta Nuova.
Prima dell'elaborazione del progetto del nuovo scalo, di cui verrà incaricato l'ing. Alessandro Mazzucchetti, piazza Carlo Felice si presenta già come degna cornice al nascente imponente edificio ferroviario, trasformandosi in un bel giardino 'all'inglese', poi intitolato al sindaco *Bertone di Sambuy*, con una fontana verso l'estremità dell'attuale via Roma, fontana che entrerà in funzione per la prima volta il 6 marzo del 1859.
Allo stesso periodo risale l'edificazione delle aree ai limiti della città vecchia ottenute dalla demolizione delle fortificazioni, in particolare quelle all'incrocio tra il Viale del Re, la Strada di Nizza e via Sacchi, queste ultime due spostate per ricavare lo spazio in cui sistemare la costruenda stazione.
In particolare, vengono realizzati, su progetto del *Promis*, i primi isolati lungo via Nizza e via Sacchi, in continuità con gli isolati chiusi del centro storico.

Il 21 luglio 1861 la costruzione dello scalo di Porta Nuova viene decretata per legge, dopo l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e l'autorizzazione da parte dei due rami del Parlamento, per una spesa di lire 2.700.000 e l'ing. Mazzucchetti viene scelto come progettista.
Durante la fase di progettazione gli si affiancherà l'architetto Carlo Ceppi, all'epoca giovane architetto, cui si deve, soprattutto, il disegno della facciata della stazione, che alcuni decenni dopo verrà descritto così:

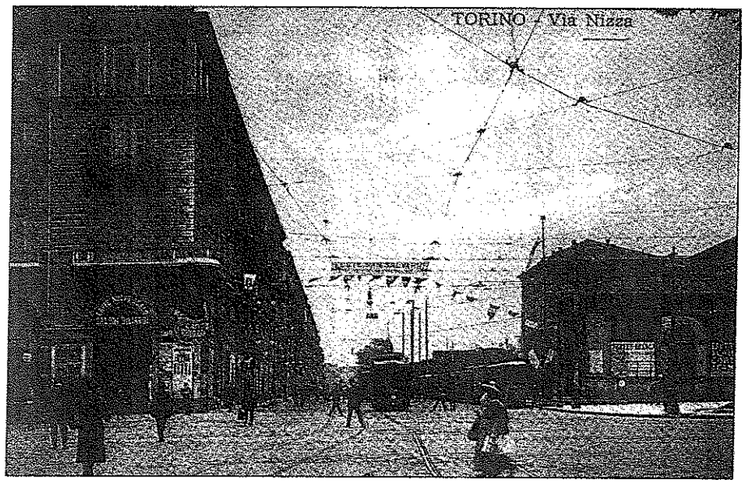
"*L'elegante prospetto su Corso Vittorio Emanuele, smagliante di luci e di riflessi, che le istoriate finestre proiettavano attraverso le sottili lesene e i costoloni di ripartizione dell'arco centrale, adorno di pregevoli ferri battuti, di stucchi sapientemente modellati, s'impone come una delle più felici opere della migliore tradizione architettonica italiana del secolo scorso.*



La nuova stazione, costruita su un'area rettangolare di 190 metri per 150, ha una distribuzione degli spazi accurata e degna di quanto si sta realizzando all'epoca nelle grandi città europee oltre che per la facciata in stile eclettico-classicheggiante di distingue per la presenza di una volta cilindrica sorretta da arconi di ferro incastrati agli estremi nelle murature, che protegge l'area centrale dell'edificio.
Lungo via Nizza e via Sacchi vengono quindi costruite due gallerie, collegate ad un porticato posto di fronte alla piazza Carlo Felice.
La stazione viene completata nel 1868 ma non avrà mai un'inaugurazione ufficiale



Intanto, attorno ad essa, la città ha ormai preso il sopravvento sui lembi residui di campagna ancora presenti solo vent'anni prima.
Ad est, lungo via Nizza, è in pieno fermento edilizio il popoloso *Borgo San Salvario*, che deve il suo nome alla seicentesca chiesetta di *San Salvatore di Campagna*, detta popolarmente 'di San Salvario', costruita nel '600 lungo la Strada di Nizza, là dove aveva inizio un lungo viale diretto verso il *Castello del Valentino*, l'attuale Corso Marconi.
Il borgo, in virtù della vicinanza ai binari della ferrovia ed ai densi fumi emessi dalle caldaie a carbone dei treni, verrà presto ribattezzato '*Le cà neire*' e si caratterizzerà sin dall'inizio per essere un ambiente



vivace, come ci racconta Edmondo De Amicis, all'epoca giornalista:

"Il borgo San Salvario è una specie di piccola 'city' di Torino dalle grandi case annerite, velato dai nuvoli di fumo della grande stazione della strada ferrata, che lo riempie tutto del suo respiro affannoso, del frastuono metallico della sua vita rude, affrettata e senza riposo. Una piccola città a parte, giovane di 30 anni, operosa, formicolante di operai lordi di polvere di carbone e di impiegati accigliati che attraversano le strade a passi frettolosi, tra lo scalpitio dei cavalli colossali e lo strepitio dei carri carichi di merce che fan tintinnare i vetri, barcollando tra gli omnibus, i tramway e le carrette, sul ciottolato sonoro……E' una piccola Torino 'in blouse' che si leva di buon'ora e lavora con l'orologio alla mano, senza perdere tempo..... allegra e chiassosa la sera, democratica, un po' rozza, piena di buone speranze, ariosa e pulita, un po' affaticata ma contenta di se, in mezzo alla verdura e ai larghi viali che le fanno corona, davanti alla stazione che l'assorda coi suoi fragori e i suoi sbuffi di gigantesca officina……"

I viali cui fa riferimento De Amicis sono il Viale del Re, o viale dei Platani (attuale Corso Vittorio Emanuele II), il Viale del Valentino (attuale corso Marconi), il Viale dei Tigli (attuale Corso Massimo d'Azeglio) e il viale alberato della Strada di Nizza.

E' ormai invece solo più un ricordo il largo viale a quadruplice filare di olmi luogo delle passeggiate eleganti di fine '700, che metteva in comunicazione la Porta Nuova con il Castello del Valentino, che per la sua ombrosità era conosciuto come 'la *Leja Scura*' o *'Viale Oscuro'*: è stato sacrificato alla città in veloce espansione, che ha coperto in breve tempo con la maglia regolare delle sue strade un territorio che sino ad allora era caratterizzato dalla presenza di vasti prati e campi coltivati.
E ricordo ancor più lontano è quello della *'Pixina ranea'*, un grande stagno a sud delle mura meridionali della città, citato in alcune descrizioni della città antica come luogo ricco di sorgenti e di vegetazione lussureggiante.
Mentre il Borgo San Salvario si caratterizza sempre più per il suo aspetto popolare e laborioso, con le sue numerose botteghe artigiane, ad ovest, dall'altra parte della ferrovia, invece, si sta consolidando il Borgo San Secondo, nucleo che avrà una storia diversa.

L'area occupata dalla vecchia *Piazza d'Armi di San Secondo*, compresa tra gli attuali Corso Matteotti, via Volta, via Camerana, via Assietta, Corso Re Umberto, tra il 1856 e il 1860 viene lottizzata, a seguito della decadenza delle servitù militari sino ad allora in vigore.
Nella parte ad est dell'Imbarcadero di Porta Nuova, la vecchia Piazza d'Armi viene quindi urbanizzata secondo lo schema rigido a maglia regolare impostato dal Promis, con case da reddito ma anche con edifici destinati alla borghesia, soprattutto lungo via Sacchi e, in seguito, oltre il corso Re Umberto.

Ne è testimone Augusto Lossa, che nella sua Guida pratica dei viaggiatori in Torino, data alle stampe nel 1858, è testimone del cambiamento:

'... Due anni fa, in parte dell'antica Piazza d'armi vi furono erette vaste fabbriche e le vie dell'Assietta, Massena, Gioberti, Gasometro, Ginnastica, San Secondo e altre in costruzione, e la Piazza prese maggiore estensione di terreno verso la Crocetta ed i bastioni della Cittadella, sino alla nuova via succursale per trasporto delle merci dei nostri due imbarcaderi....'

Già dal 1850, però, l'aria di questa zona non è certo il massimo: i fumi densi e nerastri che fuoriescono dalla ciminiera del *'Gazometro'* della *Società Anonima del Gas* la rendono pesante e fuligginosa, come quella del vicino Borgo de San Salvario, invaso dai fumi nei delle caldaie dei treni.

Lo conferma anche il "*Giornale Illustrato'* in una sua uscita *del* 1850:

"tra il verde ameno della campagna e la stazione ferroviaria sorge un edifizio di lugubre aspetto con un camino che lancia nere onde di fumo galleggiante nell'aria....."

Pochi anni dopo, nel 1866, il Borgo san Secondo è ormai quasi completato ed esteso verso sud ben oltre la zona del *'Gazometro'*, il cui stabilimento viene smantellato nel 1851 e presto sostituito da edifici d'abitazione e da piccoli stabilimenti artigianali..

All'epoca il *'Viale del Re'* (o *Viale dei Platani*) termina all'altezza di corso Re Umberto, interrotto dalla seconda *Piazza d'Armi*, costruita a partire dal 1847 nell'area delimitata dagli attuali corsi Stati Uniti, Re Umberto, Matteotti e Duca degli Abruzzi, intercettando il primo tratto della *Strada di Orbassano e Pinerolo*.

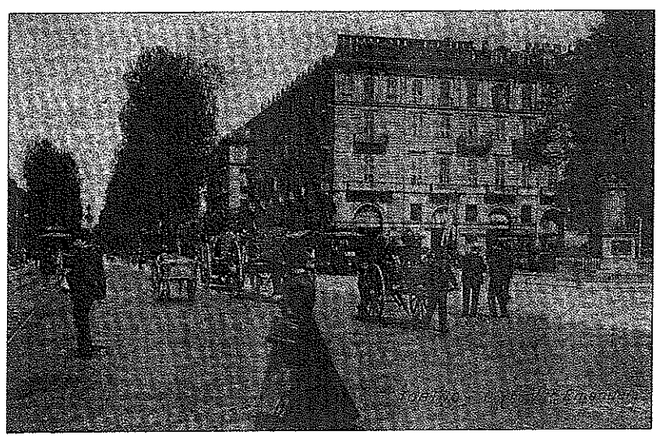
Una Piazza d'Armi luogo di esercitazioni militari ma anche di passeggi, spettacoli e d'incontri, che Augusto Lossa nel 1858 aveva descritto come

"... Una delle più belle e spaziose che vanti l'Italia; serve alle militari evoluzioni e rassegne, alle pubbliche corse di cavalli, spettacoli pirotecnici di ogni specie. Circondata da fronzuti alberi, presenta un amenissimo passeggio il quale da due anni nei giorni estivi è popolarissimo dal fiore del bel sesso, dall'ata aristocrazia, dai Lions e Lionnes d'ogni genere che non trovando più attrattive nell'antica passeggiata del Viale dei Platani, ora Viale del Re, si raccolgono in Piazza d'Armi per godere l'ameno spettacolo dei riveriti passeggianti e dei sontuosi cavalli ed equipaggi di ogni foggia....."

A fine secolo, in occasione del trasferimento dei campi di addestramento militare ancora più a sud e ad ovest, nella zona dell'attuale Politecnico, tra gli attuali corsi Montevecchio, Einaudi, Castelfidardo e Galileo Ferraris (la terza Piazza d'Armi), il Viale del Re sarebbe stato prolungato sino alla *Ferrovia di Milano* ed ai suoi lati sarebbe sorto un nuovo insediamento, costituito da eleganti palazzi in gran parte porticati nella parte a nord e dalle sontuose ville con giardino del *'Borgo Garibaldi'* (tra gli attuali corso Vittorio Emanuele II, Re Umberto, Stati Uniti e Duca degli Abruzzi).

Un nuovo e moderno quartiere descritto con enfasi dai cronisti dell'epoca, tra cui *Ettore Mosca*, che nel 1887 così scrive sul supplemento del '*Secolo*' intitolato '*Le Cento Città d'Italia*':

"*In questo nuovo cantiere, sorto come per incanto, ch'è il pied-à-terre favorito delle due aristocrazie torinesi, dove il cinguettare allegro degli uccelli sugli alberi numerosissimi infonde tutt'intorno come un'allegria infantile, ha un insieme così diverso dal resto serio e compassato della città, che a chi si trovasse a visitarlo per la prima volta, non parrebbe vero di essere a Torino*". ...



La città, intanto, continua ad espandersi con i suoi isolati regolari lungo la ferrovia. lungo le strade rettilinee del Borgo San Secondo, stretto attorno all'omonima chiesa, dove si susseguono botteghe artigiane e trattorie, che negli anni cederanno il posto a negozi e a nuovi edifici,.

Rimarrà però il ricordo di quando questi erano luoghi periferici, di quando l'aria si riempiva del fumo del *'Gazometro'* o di quando, ancora prima, la Piazza d'Armi di San Secondo risuonava delle urla di gioia degli spettatori delle corse dei cavalli. organizzate di tanto in tanto, come ci racconta *Davide Bertolotti* nella sua '*Descrizione di Torino*', datata 1840:

" ...un doppio giro di sbarre trasforma allora quella piazza in un ippodromo di forma ovale.
Le più leggiadre e ragguardevoli donne della città seggono in qué palchi ed aggiungono alla fseta l'incantevole loro ornamento..
Le onde del popolo spettatore si agitano sotto gli alberi dè' viali vicini, o nel mezzo del vasto recinto.
I balconi, le finestre e persino i tetti della case propinque sono ingombre di riguardatori'.

Il ricordo, ormai lontanissimo, della zona in cui è nata la Stazione di Porta Nuova..

L'EVOLUZIONE URBANISTICA DELLA ZONA ATTORNO ALLA STAZIONE DI PORTA NUOVA

Descrizione urbanistica e tecnica

Nel 1845, anno in cui ha inizio la costruzione della *linea ferroviaria Torino-Genova*, la zona a sud della città ha già subito molte trasformazioni, che ne hanno gradualmente mutato l'aspetto.
Operando in un territorio ancora caratterizzato dalla presenza delle fortificazioni sorte tra '600 e '700 a difesa della città, una serie di bastioni, rivellini e fossati che si allargavano verso la campagna e la chiesa di San Salvario ***(Fig. 1, in basso)***, nel 1802 il governo di occupazione napoleonico aveva dato inizio ai lavori di demolizione della cinta muraria che racchiudeva l'abitato antico, con l'obiettivo di realizzare una serie di grandi viali alberati nel contesto di un '*Plan d'Embellissement*' che migliorasse la funzionalità, la fruibilità e l'estetica della viabilità cittadina.

Figura 1 - Pianta di Torino risalente al 1795, con l'indicazione, in basso, della Porta Nuova sull'asse della Contrada Nuova e con il sistema delle fortificazioni - *Piano Regolare della Città e Cittadella di Torino dato in luce l'anno MDCCXCV* (I.G.M. cart. 19, inv. 9146-88)

In occasione di quell'intervento, oltre alle mura ed ai bastioni che affiancavano la Contrada Nuova, asse del primo ingrandimento della città, verso sud, datato 1620, era stata abbattuta anche la monumentale *Porta Nuova*, manufatto che si innalzava al termine della contrada, nella zona oggi individuabile tra lo sbocco di via Roma in Piazza Carlo Felice e la fontana di quest'ultima piazza.

La *Porta Nuova*, caratterizzata da una struttura bugnata con quattro colonne doriche scanalate e fasciate e da un ricco frontone decorato, era stata inaugurata nel marzo del 1620, in occasione dell'entrata in città del duca Vittorio Amedeo I e della consorte Cristina di Francia, figlia di Luigi XIII, che si erano sposati un anno prima a Parigi e che avevano scelto Torino come luogo in cui risiedere.
Con la demolizione della porta da parte del governo francese, si perdeva quindi un importante monumento legato alla storia della città, il cui ricordo sarebbe però rimasto inalterato nel toponimo della zona circostante.

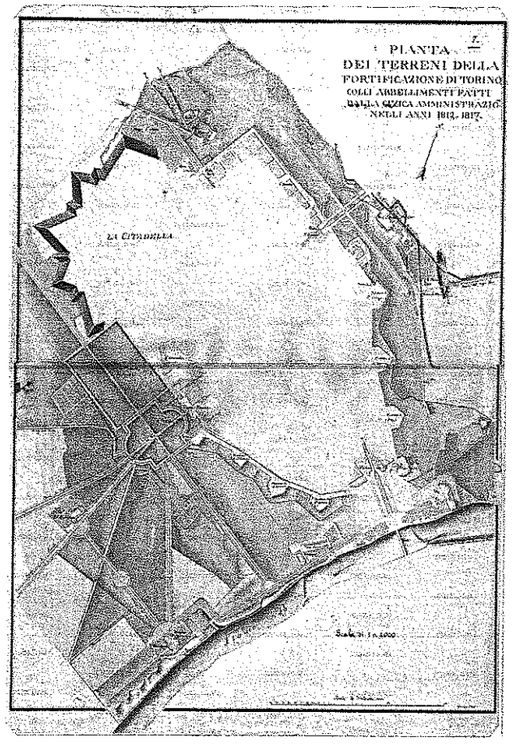


Figura 2 - Torino nei primi anni dell'800, con la grande Piazza del Re sull'asse del Viale dei Platani e le strade di accesso in città - *Pianta dei terreni della fortificazione di Torino colli abbellimenti fatti dalla Civica Amministrazione nglli anni 1812-1817* - (I.G.M. cart. 19 Inv. 9148-100)

Tra il 1814 ed il 1817, a poca distanza dalla porta abbattuta, era stato aperto il *Viale dei Platani*', poi *Viale del Re* ed oggi Corso Vittorio Emanuele II, un lungo percorso alberato rettilineo che conduceva sino al Po e che faceva parte del sistema di 'viali di circonvallazione' che, in prospettiva, avrebbero cinto la città antica ***(Fig. 2 e 3)***.

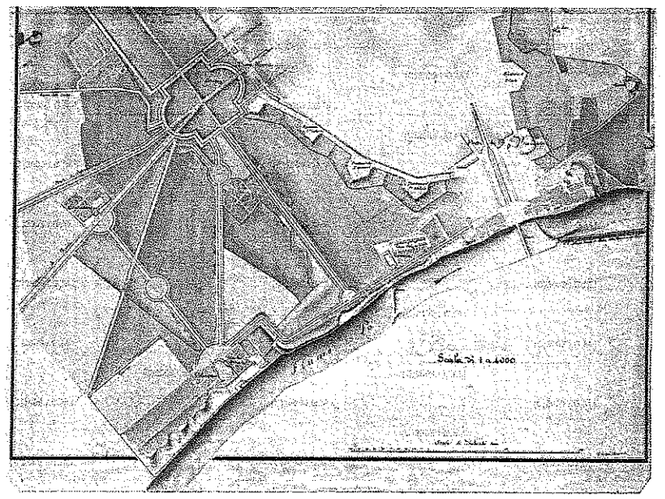


Figura 3 - Particolare della zona della Piazza del Re con la '*patte d'oie*' settecentesca costituita dal Viale di Stupinigi, dal Viale di Nizza e dal Viale Oscuro, conosciuto come 'Leja Scura' - *Pianta dei terreni della fortificazione di Torino colli abbellimenti fatti dalla Civica Amministrazione nelli anni 1812-1817* (I.G.M. cart. 19 Inv. 9148-100) - particolare

Il *Viale dei Platani*, con il suo quadruplice filare di alberi e le sue corsie destinate al transito delle carrozze e dei pedoni, si spingeva, verso ovest, sino alla *Piazza d'Armi di San Secondo*, situata tra le attuali vie Volta, Camerana, Assietta, Corso Galileo Ferraris e Corso Matteotti, non andando oltre a causa delle servitù militari, e verso est sulla sponda sinistra del Po, che avrebbe oltrepassato solo nel 1840 con la costruzione dell'armonioso ponte in ferro dedicato alla Regina Maria Teresa.
Nel 1823 era stata approvata la costruzione dei due grandi isolati di forma smussata che oggi delimitano la piazza Carlo Felice verso nord, su progetto degli architetti *Lorenzo Lombardi* e *Giuseppe Frizzi*.
Al di là di questi isolati si estendeva un vasta zona che per parecchio tempo non avrebbe raggiunto una sistemazione definitiva, sino alla decisione di costruire qui lo scalo della Ferrovia di Genova.
Tra gli anni '30 e gli anni '50 dell'800 a sud dei due isolati c'era un grande piazzale erboso di forma lobata e circondato da fitte alberate, detto prima *'Piazza del Re'* e poi *'Piazza Carlo Felice'*, da cui si

dipartivano quattro viali, il *Viale dei Platani* verso il Po, il *Viale Oscuro* (o '*Leja Scura*') verso il Castello del Valentino, il *Viale di San Salvatore* o *di Nizza* e il *Vialone di Stupinigi*, diretto all'omonima Palazzina di Caccia, come testimoniato dal *Piano Geometrico della Città di Torino colle recenti Fabbricazioni*, datato 1841 ***(Fig. 4)***.

Tra il 1844 e il 1845, con la necessità di individuare il luogo in cui realizzare lo scalo della Ferrovia di Genova, in città si accende un vivace dibattito: non si hanno dubbi nell'individuare la zona adatta alla collocazione dello scalo ma allo stesso tempo non è certo semplice mettere d'accordo tutti sulla sua localizzazione precisa.

Mossi da motivazioni e da interessi diversi, i privati cittadini, l'autorità comunale e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, quest'ultimo istituito dal Re Vittorio Emanuele I sin dal 1817, si confrontano anche aspramente, nel tentativo di far prevalere le loro tesi.

In particolare, al termine delle discussioni, rimangono due ipotesi, una proposta dall'*Ingegner Ispettore Cavaliere Maus* e l'altra dal *Regio Consiglio Edilizio*, riportate nello '*Stralcio del Piano degli Ingrandimenti di questa Capitale progettati fuori Porta Nuova*' datato 22 gennaio 1847, nel *Progetto d'Ingrandimento della Capitale attiguo a Porta Nuova* del 1847 ***(Figg.5,6,7), e nel*** Piano Regolatore delle Nuove Fabbriche tra i Viali del Re e di San Salvatore presso la Città di Torino, *del 1846* ***(Figg. 8 e 9)***.

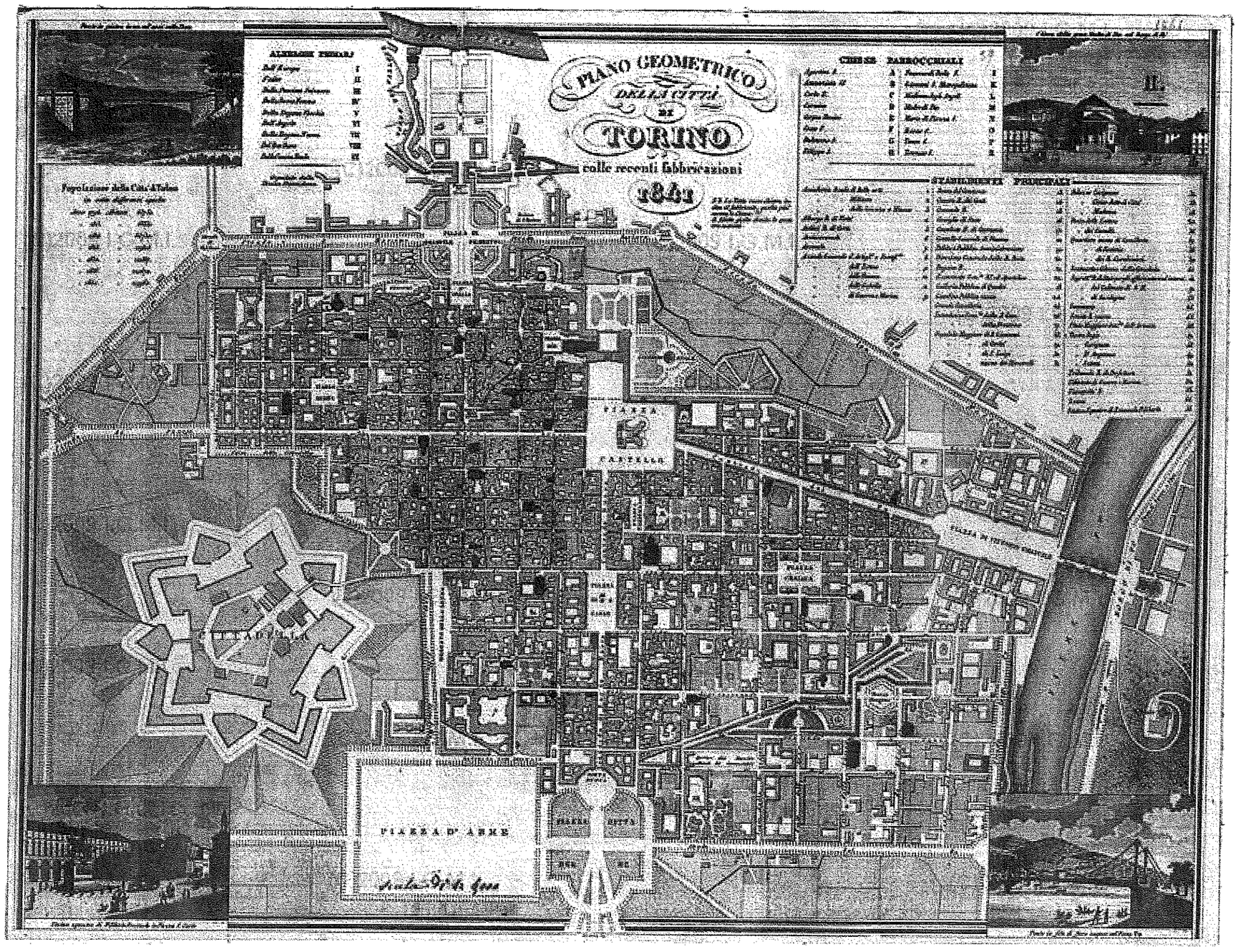


Figura 4 - Torino nel 1841, dopo l'abbattimento delle fortificazioni. In basso, il Viale dei Platani, la piazza del Re e la Piazza d'Armi di San Secondo. - *Piano geometrico della Città di Torino colle recenti fabbricazioni – 1841*(I.G.M. cart. 41 Doc. 37)

Figura 5 Particolare delle proposte di localizzazione dell'Imbarcadero di Genova dell'Ing. Maus e del Consiglio Edilizio del 1847
Stralcio di Piano dei progettati Ingrandimenti fuori Porta Nuova coll'indicazione del sito di Scalo della Strada Ferrata stabilito dal Sig. Ing. Ispettore Cav. Maus e di quello proposto Dal Regio Consiglio degli Edili in seduta delli 22 gennaio1847 (A.S.C.T. TD 39.2.42)

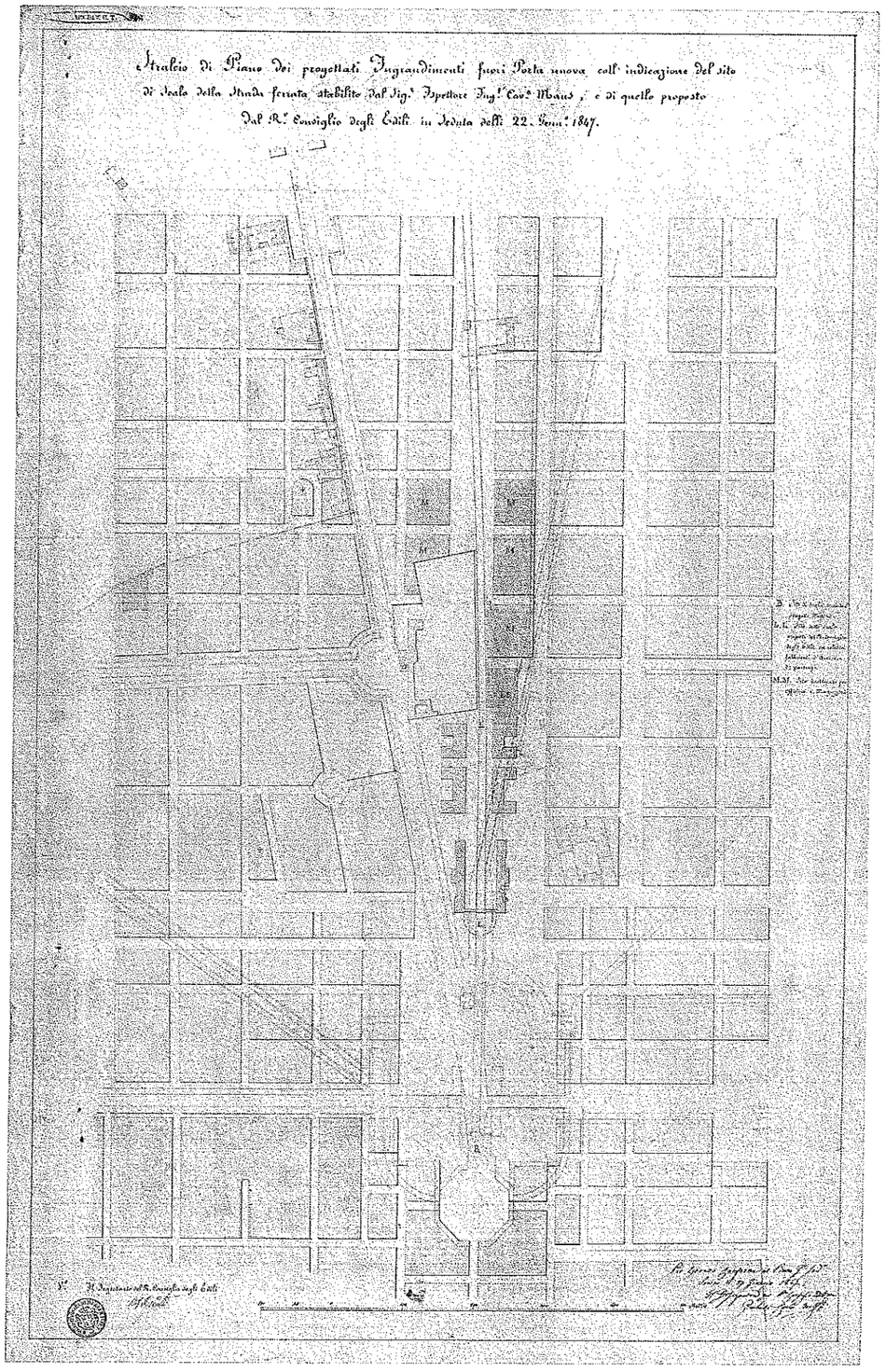
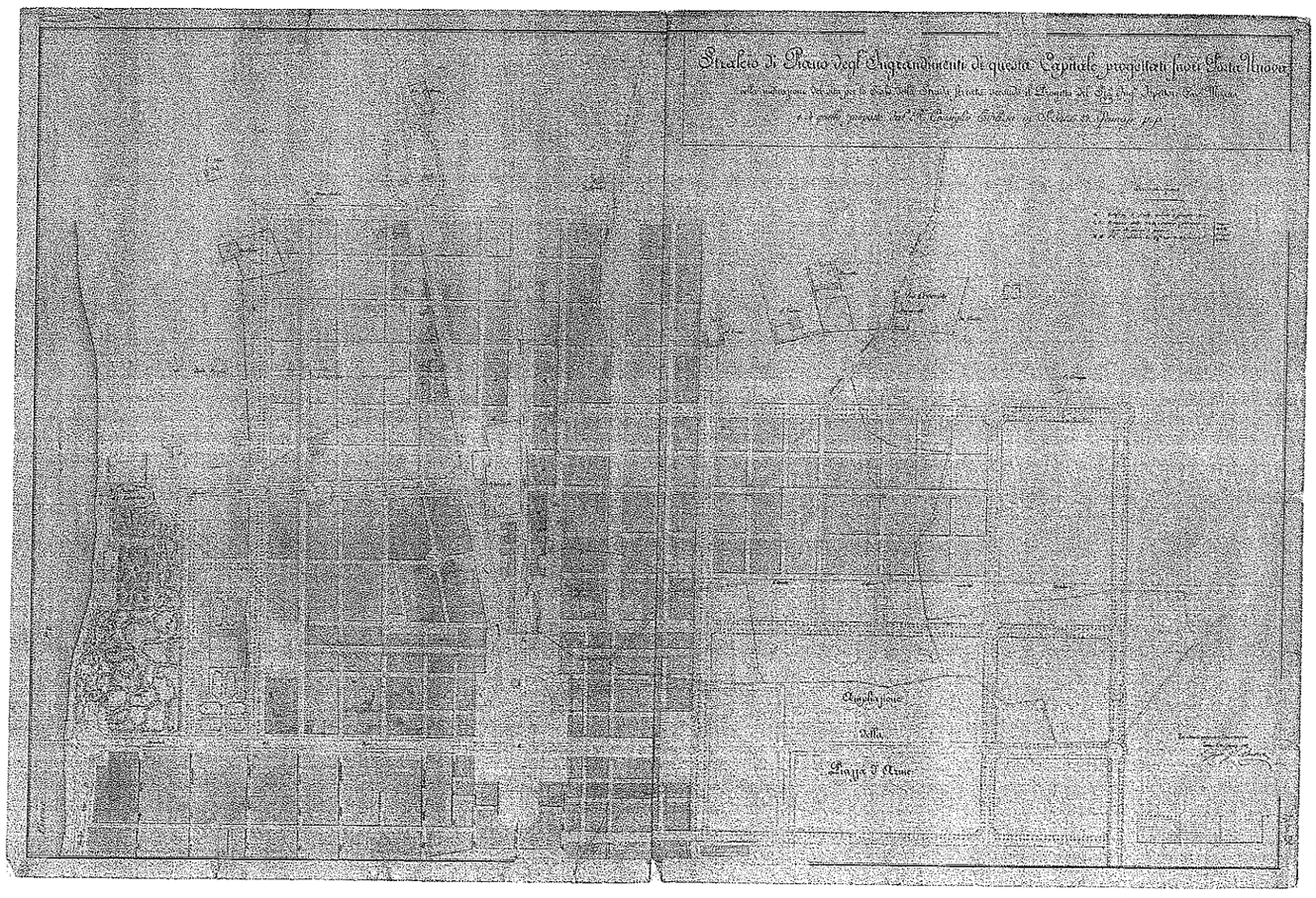


Figura 6- Due proposte per la localizzazione dell'Imbarcadero di Genova del 1847 – la lettera K indica la proposta dell'Ing. Maus, la lettera L quella del Consiglio Edilizio. Sulla destra la vecchia Piazza d'Armi di San Secondo in via di smantellamento e trasferimento trasferimento. - *Stralcio di Piano degl'Ingrandimenti di questa Capitale progettati fuori Porta Nuova colla indicazione del sito per lo Scalo della Strada Ferrata secondo il progetto del Sig. Ing. Isp. Cav. Maus e di quello proposto Dal Regio Consiglio Edilizio in seduta 22 giugno p.p. (1847)* (A.S.C.T. TD 39.2.32)



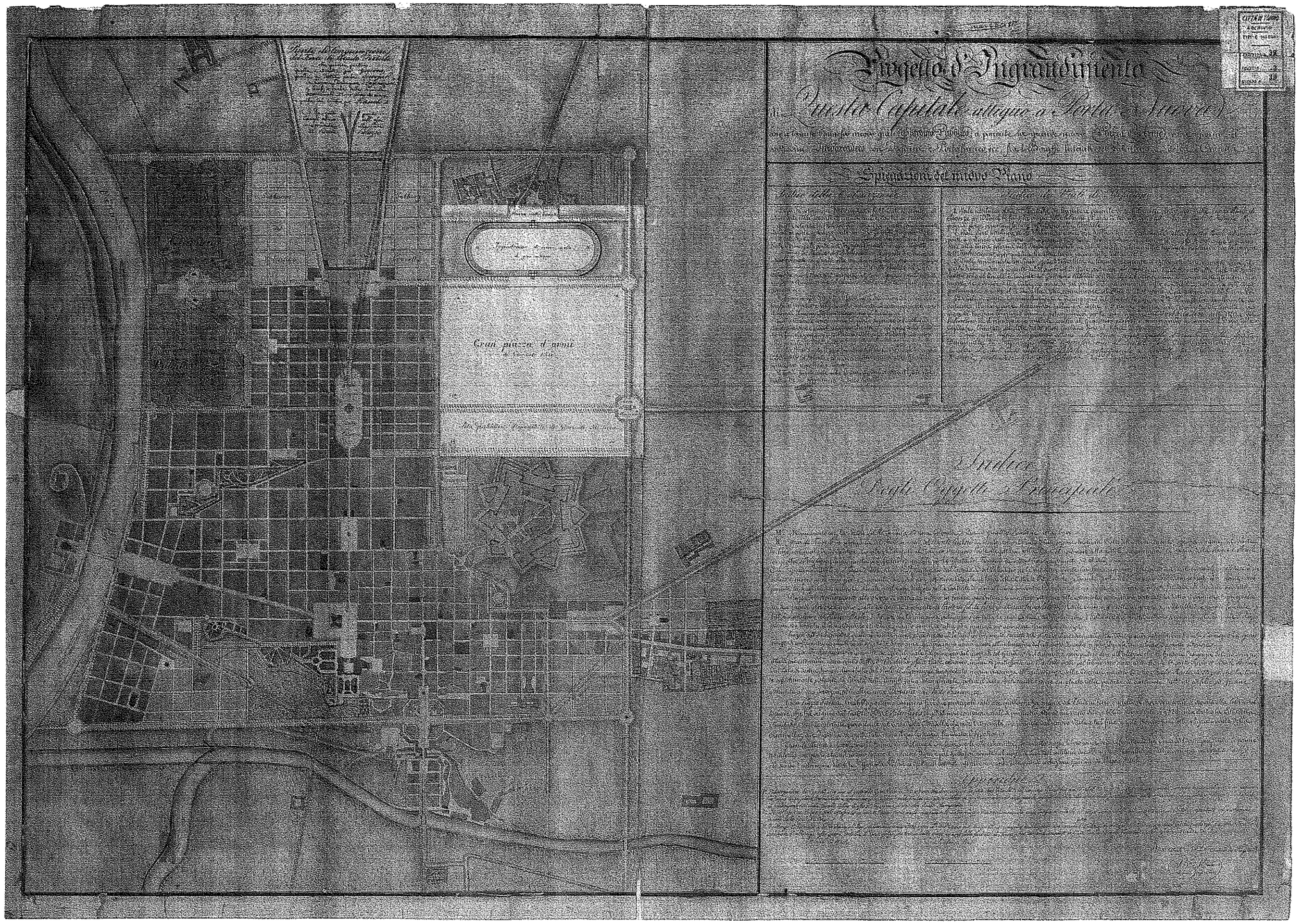


***Figura* 7-** Proposta di espansione edilizia a sud della città del 1846. Si noti la previsione di estendere la Piazza Carlo Felice oltre il Viale dei Platani e di creare una Grande Piazza dell'Imbarcadero al posto del Convento di San Salvario - *Progetto d'Ingrandimento di questa Capitale attiguo a Porta Nuova* (1846) (A.S.C.T. TD 39.2.39)

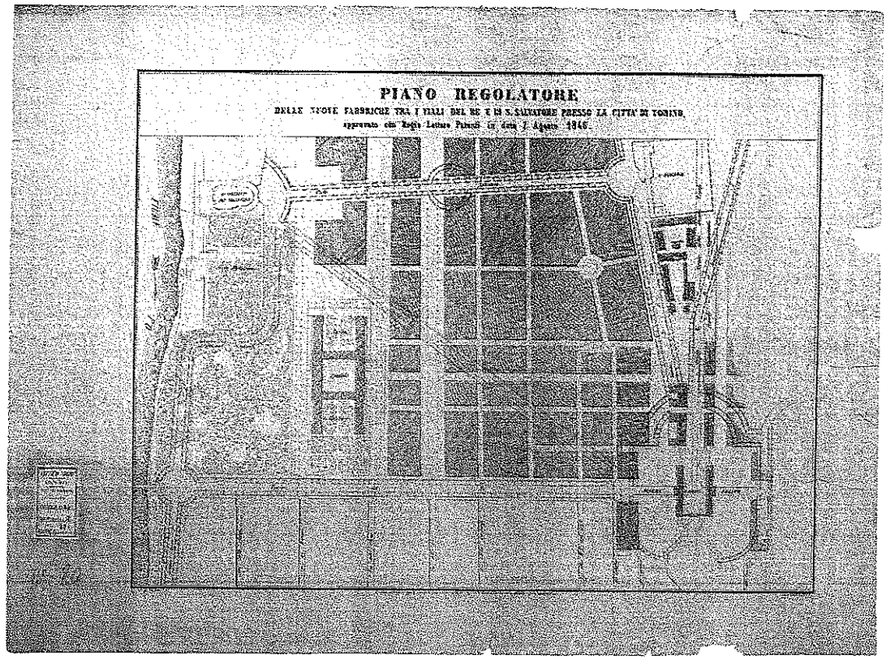


Figura 8 - Proposta di sistemazione delle aree a sud della città del 1846. Si noti la previsione di rettificare il Vialone di Stupinigi e la Strada di Nizza - *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la città di Torino, approvato con Regie Lettere Patenti in data 7 agosto 1846.* (A.S.C.T. TD 39.2.36)

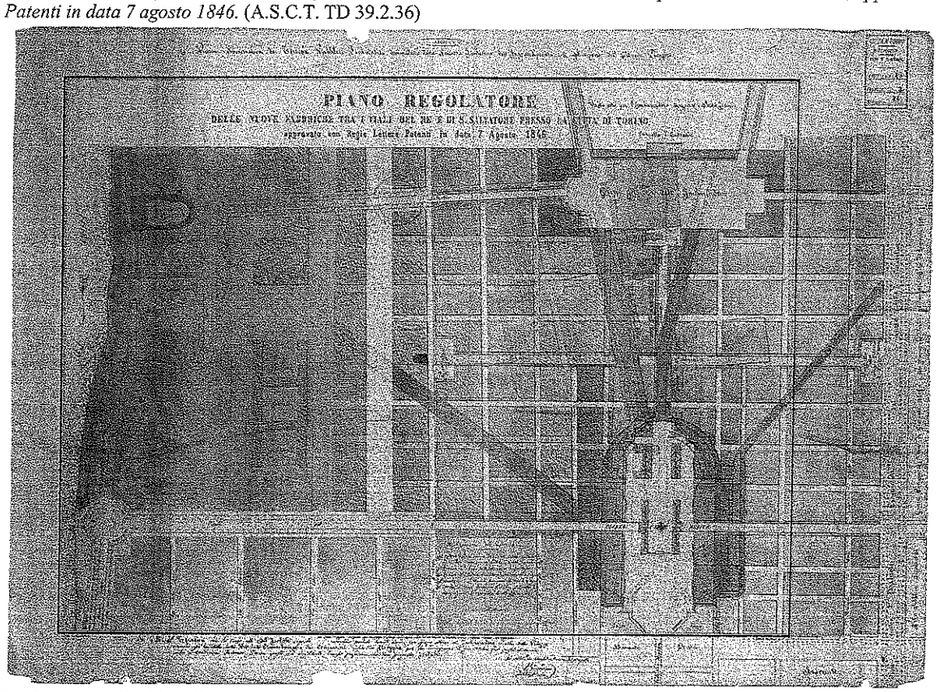


Figura 9 - Particolare del Piano Regolatore delle aree tra il Viale del Re e la Strada di San Salvatore o di Nizza, del 1846. Sono evidenziate le strade di cui si propone l'eliminazione ed i nuovi assi viari rettilinei. - *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la città di Torino, approvato con Regie Lettere Patenti in data 7 agosto 1846.* (A.S.C.T. TD 39.2.34)

La prima ipotesi prevede la costruzione di una *'Grande Piazza dell'Imbarcadero'* al posto del *Convento di San Salvario*, disponendo i fabbricati di servizio della ferrovia tra il *Vialone di Stupinigi* e la *Strada di Nizza*. La seconda prevede invece di collocare l'edificio dello scalo in asse al *Viale dei Platani*,

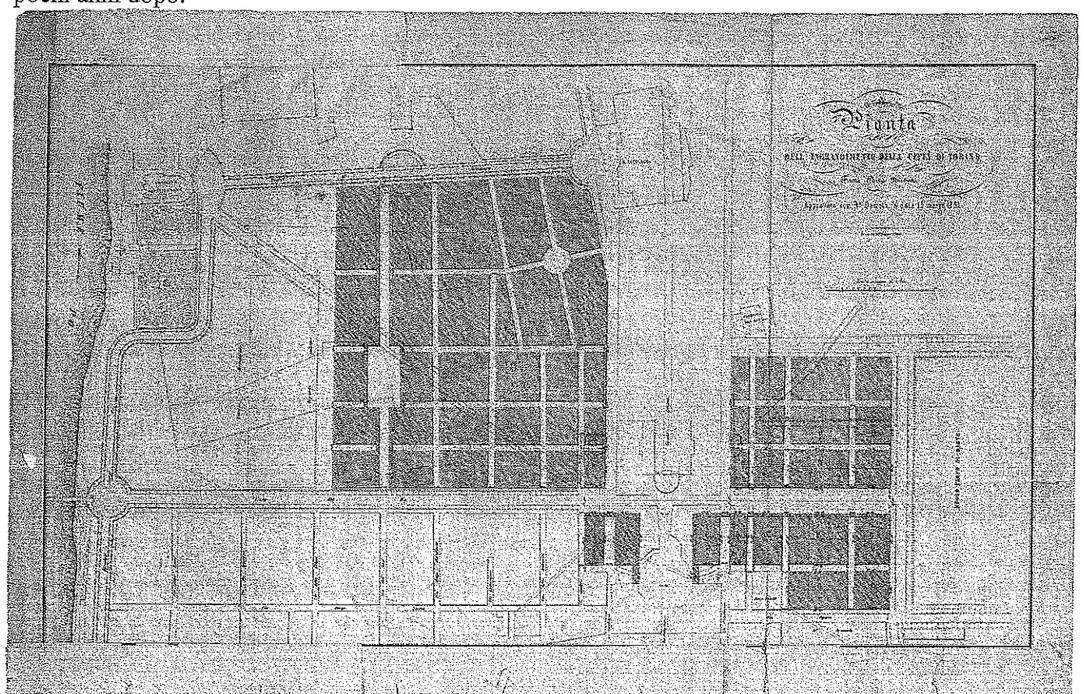
La soluzione proposta dal Maus verrà ritenuta migliore, pur se suscettibile di miglioramenti.

Mentre vengono costruite le due stazioni provvisorie su progetto dell'arch. *Spurgazzi*, la prima in legno lungo la Strada di Nizza (1848), sostituita poi da una seconda in muratura sull'asse del Viale dei Platani (1849), ormai è chiaro che la scelta fatta è la migliore, purché il fabbricato dello scalo venga collocato in fregio al Viale dei Platani, nel frattempo rinominato *'Viale del Re'*, e non in asse ad esso, risolvendo così il problema del futuro prolungamento del viale verso ovest quando la Piazza d'Armi di San Secondo fosse stata trasferita altrove.

Siamo nel 1848 quando si decide che devono essere lasciati liberi gli spazi a sud della piazza Carlo Felice per consentire il prolungamento parziale del Viale del Re e che il nuovo scalo e le infrastrutture ferroviarie devono occupare esclusivamente la zona compresa tra il Viale di Nizza e il Vialone di Stupinigi.

Negli stessi anni, presa questa decisione, si procede alla sistemazione di tutta la zona.

Tra il 1851 e il 1855, su progetto dell'Ing. *Carlo Promis*, con la costruzione di nuovi isolati che si vanno ad aggiungere a quelli progettati dall'architetti Lombardi e dall'architetto Frizzi, viene completata la piazza Carlo Felice sino al Viale del Re, mentre al di là di questo vengono realizzati i nuovi isolati lungo i tratti iniziali delle attuali via Sacchi e via Nizza previsti dal *Piano d'Ingrandimento della Città di Torino fuori Porta Nuova*, approvato con Regio Decreto del 13 marzo 1851, come riportato nella *Pianta dell'Ingrandimento della Città di Torino* del 1851 ***(Fig. 10)*** e nella *Pianta Geometrica della Città di Torino con tutti gli Ingrandimenti eseguiti od approvati* ***(Fig. 11)*** di pochi anni dopo.



- Il Piano Promis del 1851 per le aree a sud del Viale del Re - *Pianta dell'Ingrandimento della città di Torino fuori Porta Nuova approvato con regio Decreto in data 13 marzo 1851* (A.S.C.T. TD 40.1.1)

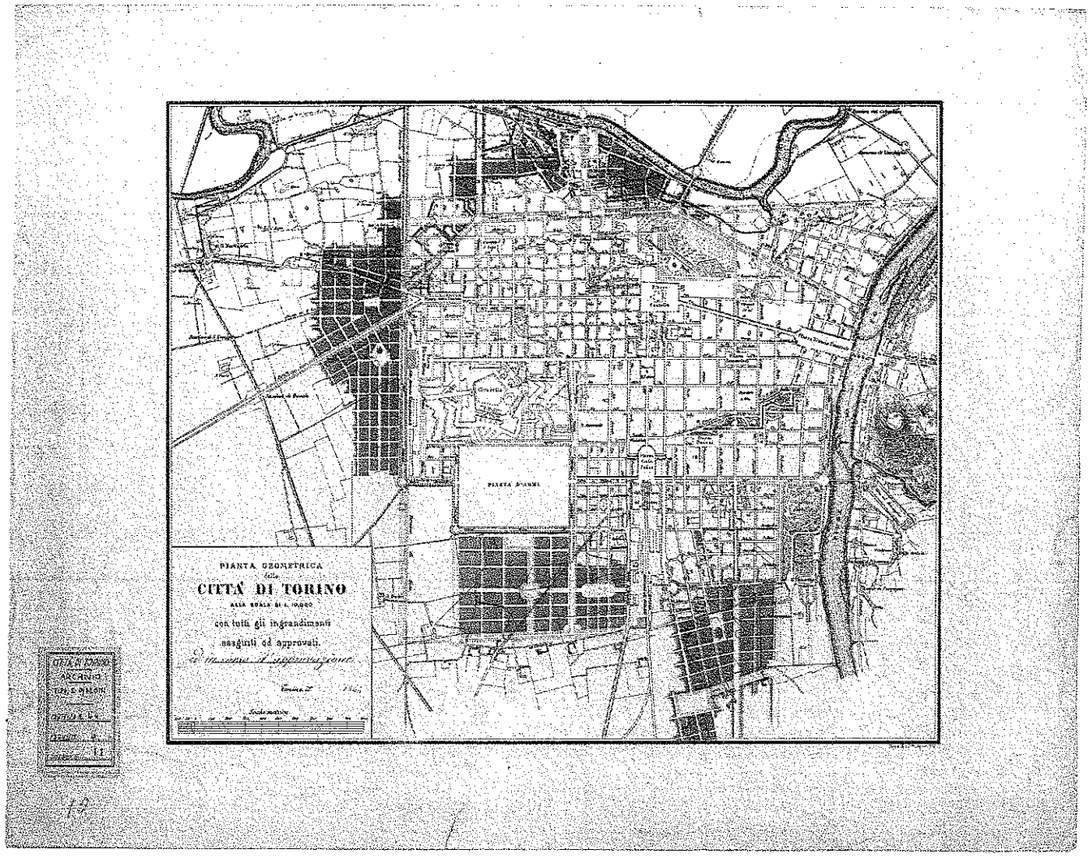


Figura 11 - Planimetria del 1864 indicante i progetti di espansione attorno alla città. Si noti che gli isolati previsti dal Piano Promis attorno a Porta Nuova sono completati. La Piazza d'Armi di San secondo è stata smantellata ed è stata realizzata la 'Piazza d'Armi Nuova' tra gli attuali Corso Re Umberto, Corso Stati Uniti, corso Duca degli Abruzzi e Corso Matteotti.
Pianta geometrica della Città di Torino con tutti gli ingrandimenti eseguiti ed approvati ed in corso di approvazione(1864)
(A.S.C.T. TD 64.5.11)

Nel frattempo, i tratti iniziali del Vialone di Stupinigi (via Sacchi) e della Strada di Nizza vengono deviati e resi perpendicolari al Viale del Re per consentire la collocazione della nuova stazione, mentre viene decretata la soppressione del Viale Oscuro per poter procedere con l'edificazione del *Borgo San Salvario*.
Alcuni anni dopo, in occasione dell'inaugurazione della Nuova Piazza d'Armi tra gli attuali Corso Matteotti, corso Re Umberto, corso Stati Uniti e Corso Vinzaglio, il Viale del Re viene prolungato sino al Corso Re Umberto (questo tratto viene inizialmente chiamato '*Corso a Piazza d'Armi*) ed ha inizio l'ampliamento del *Borgo San Secondo*, secondo i piani dello stesso Promis.
E intanto verrà realizzato, nel 1858, il giardino di Piazza Carlo Felice, racchiuso da una cancellata in ferro e con al centro la bella fontana che ancor oggi lo caratterizza, che pochi anni più tardi, con il suo stile raffinato accoglierà i viaggiatori arrivati in città con il treno.
Nel 1860 viene incaricato della progettazione della nuova, e definitiva, Stazione di Porta Nuova l'ing. *Alessandro Mazzucchetti*, che ha a disposizione per la nuova costruzione uno spazio di 190 X 150 metri compreso tra via Sacchi, il Viale del Re e via Nizza, con il lato maggiore parallelo al viale.

Trattandosi di una stazione 'di testa', la disposizione planimetrica dell'edificio progettato dal Mazzucchetti prevede una forma ad 'U', con branche laterali disposte parallelamente a via Sacchi e via Nizza.
Mentre tutta la lunghezza disponibile lungo i lati minori viene sfruttata ai fini della costruzione delle maniche laterali dell'edificio, larghe 40 metri, nell'altro senso vengono occupati soltanto 128 dei 150 metri disponibili, condizione che rende possibile la realizzazione di due piazzali, uno lungo via Nizza, largo 28 metri e destinato ai viaggiatori in partenza, ed uno su via Sacchi, largo 34 metri, destinato a quelli in arrivo. ***(Figg. 12 e 13)***.

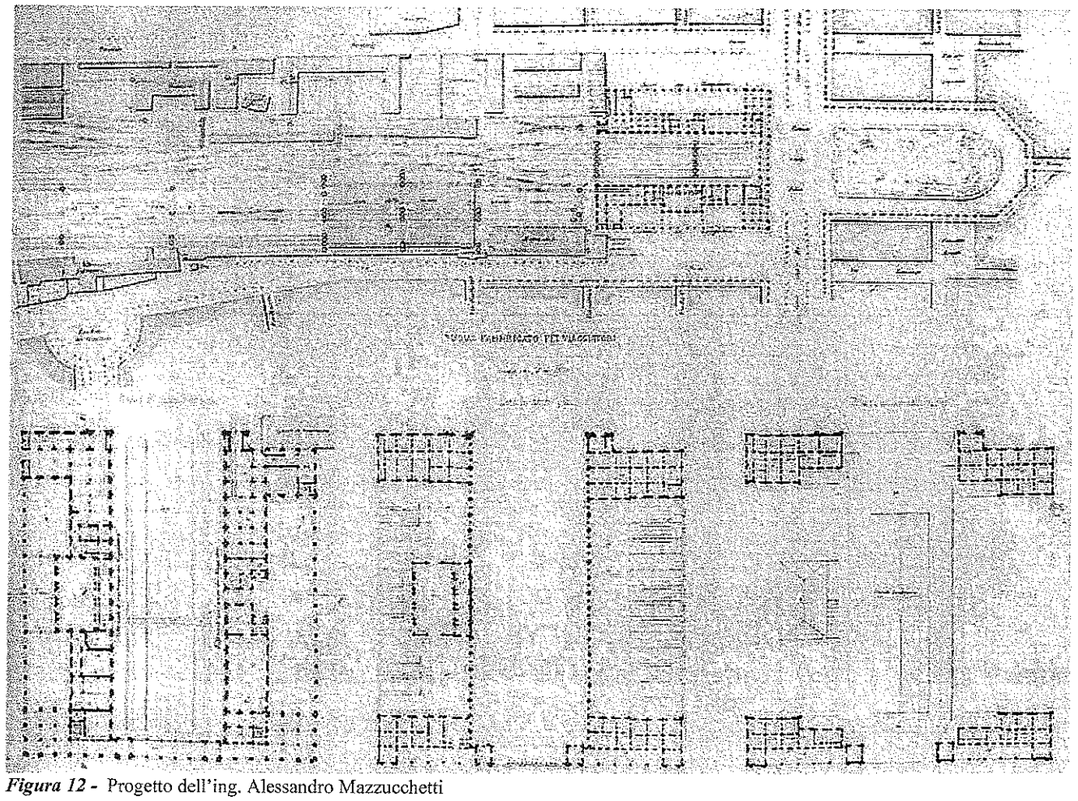


Figura 12 - Progetto dell'ing. Alessandro Mazzucchetti

Alla grande tettoia semicircolare in ferro racchiusa tra le due ali laterali (che verrà smontata, demolita e fusa per ricavarne ferro utile ai fini bellici durante la Seconda Guerra Mondiale, tra il 1940 e il 1941) viene destinata una luce di 48 metri.
Attorno ai fabbricati della stazione vengono poi realizzati due gallerie a tetto piano (di superficie pari a 2.000mq lungo via Sacchi e 1.800 mq lungo via Nizza) ed un porticato largo 7 metri su cui si innalza l facciata principale.
Per la progettazione della facciata principale il Mazzucchetti giova della collaborazione di un giovane architetto, il *conte Carlo Ceppi*, già noto in città per la progettazione di alcuni edifici privati, prevede un doppio ordine di arcate, inferiore e superiore, ciascuno con 19 archi a pieno centro, sorretti da pilastri ed interrotti da un grande vetrata. Il risultato sarà un'opera di aspetto gradevole, ispirata gli stili neogotico ed eclettico, resa leggera dalla presenza delle vetrate colorate nonostante l'esposizione a nord.

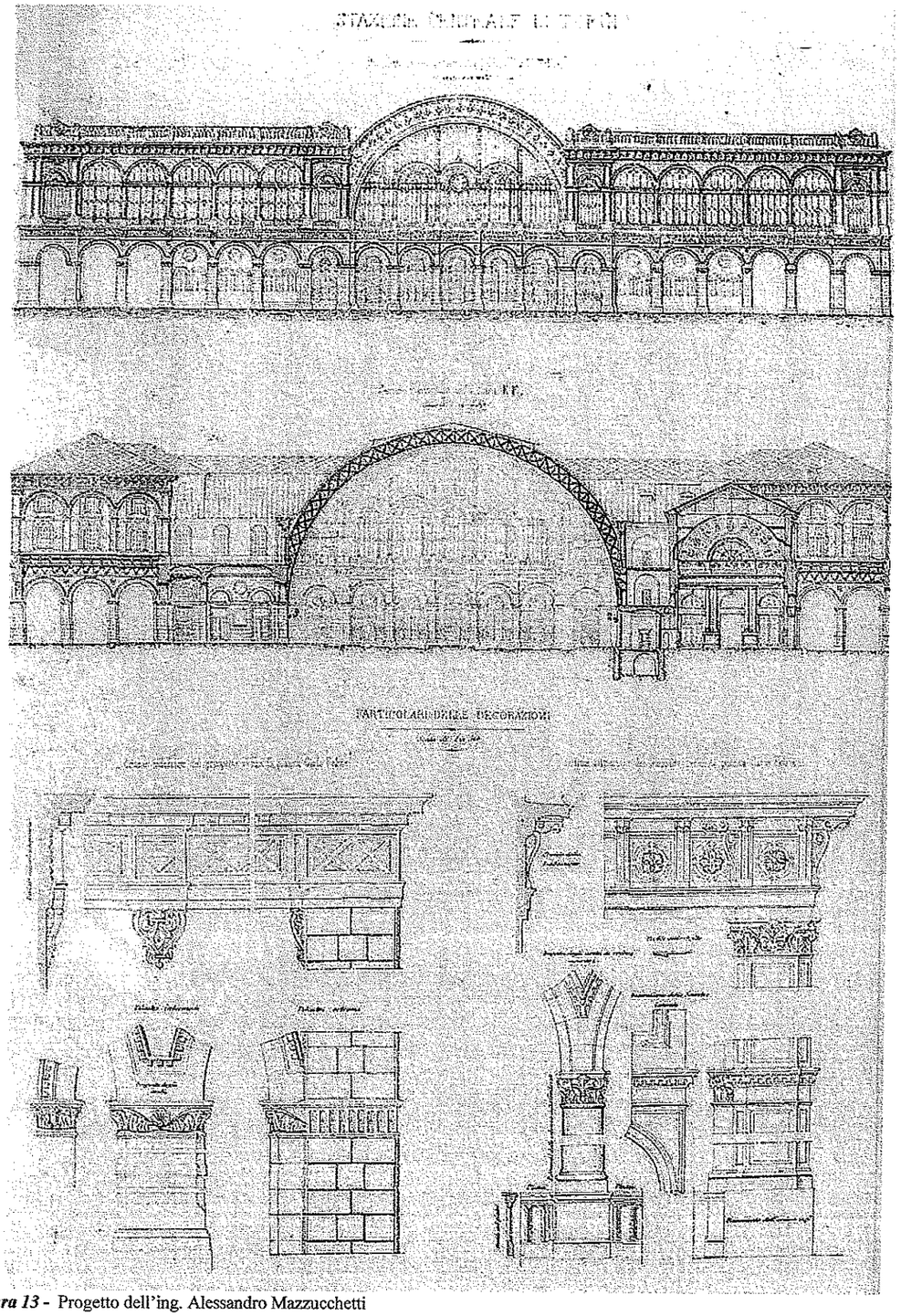
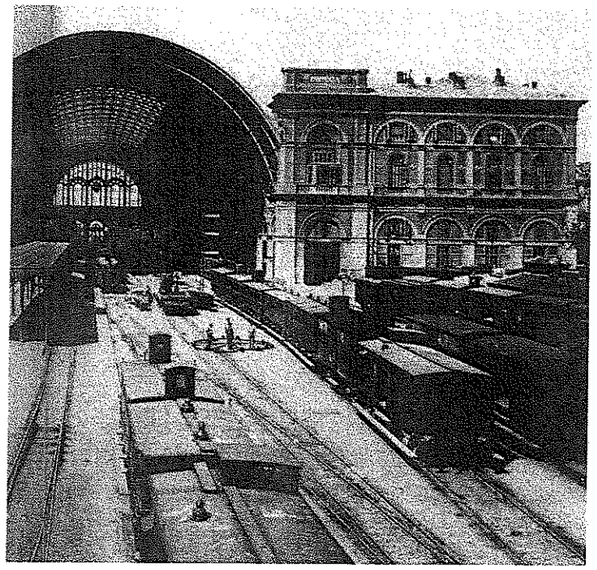
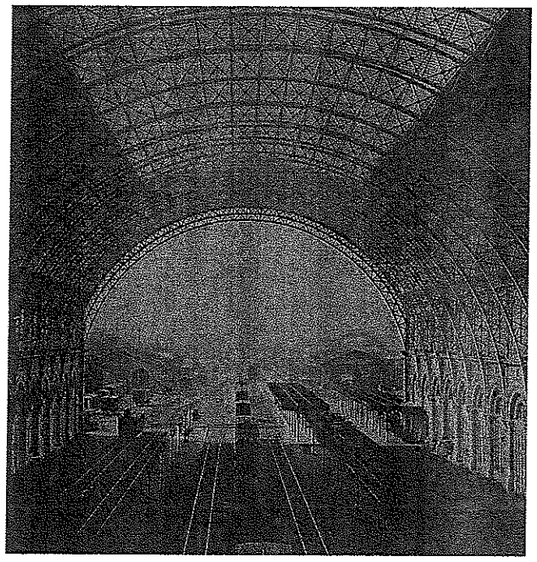


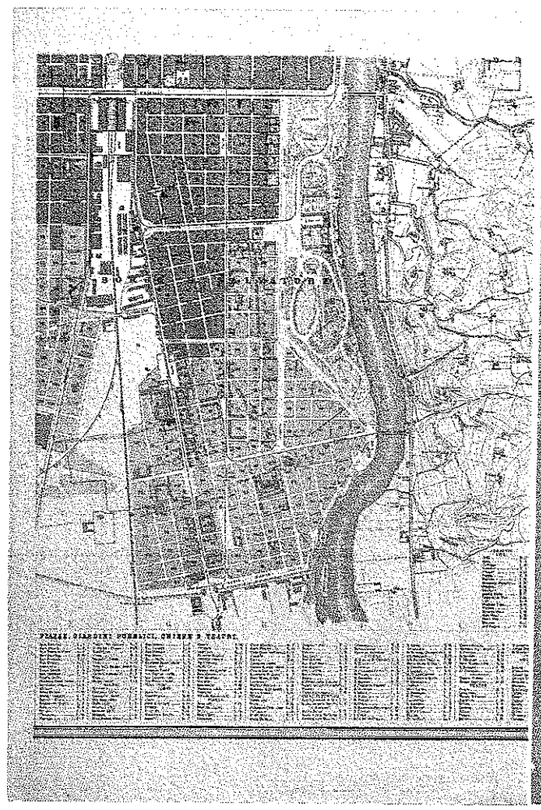
Figura 13 - Progetto dell'ing. Alessandro Mazzucchetti

I lavori per la costruzione della stazione vengono iniziati nel 1861, intervenendo sin dall'inizio su un terreno ottimo per le costruzioni (costituito da un banco di ghiaia steso su uno di uno strato di puddinga) ma con quanto rimaneva delle fortificazioni esterne alla città, per cui è necessario spingersi a più di 10 metri di profondità per collocare le fondazioni, condizione che alla fine si rivelerà positiva in quanto consentirà di realizzare vasti locali sotterranei poi adibiti a magazzino.
Procedendo tra alti e bassi (nel frattempo la capitale del neonato Regno d'Italia , nel 1864, viene trasferita a Firenze, il Mazzucchetti lascia la Direzione dei Lavori, la rete ferroviaria statale passa alla *Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia*), la nuova stazione viene completata nel 1868, con una spesa finale di 3.400.000 lire, di fronte ad una spesa prevista di 2.700.000 lire.
Da allora verranno effettuati numerosi interventi migliorativi, soprattutto all'interno dello scalo, tra cui l'arretramento di 55 metri dei binari originari, che inizialmente terminavano a ridosso della facciata della stazione, il trasferimento altrove di alcune delle officine di riparazione, la sistemazione di nuove pensiline, la costruzione di un grande atrio nello spazio lasciato vuoto dalla tettoia semicircolare 'donata' alla patria per scopi bellici tra il 1940 e il 1941.





Intanto la città continuerà ad ingrandirsi e la Stazione di Porta Nuova si ritroverà circondata completamente dagli edifici ed ormai in pieno centro cittadino ***(Figg. 14, 15, 16)***.
Per quanto riguarda le zone limitrofe all'edificio, i due piazzali ai lati della stazione lungo via Nizza e via Sacchi, inizialmente in terra battuta ed in seguito pavimentati, verranno alberati negli anni '30 del '900 (con la realizzazione di alcune semplici aiuole) e destinati prevalentemente a parcheggio.
Nel 1961, in occasione dei festeggiamenti per il centenario dell'Unità d'Italia, queste aree saranno oggetto di alcuni interventi che però non ne modificheranno l'aspetto iniziale.
Tra gli anni '70 e gli anni '90 verranno infine effettuati semplici interventi di sistemazione con lo scopo di rendere più agevole l'utilizzo dei parcheggi in superficie, sino ad arrivare ai recenti interventi di ammodernamento e rifunzionalizzazione della stazione e degli spazi attigui in corso dal 2006, in gran parte completati per gli spazi interni ed in corso di progettazione o di esecuzione per quelli esterni.



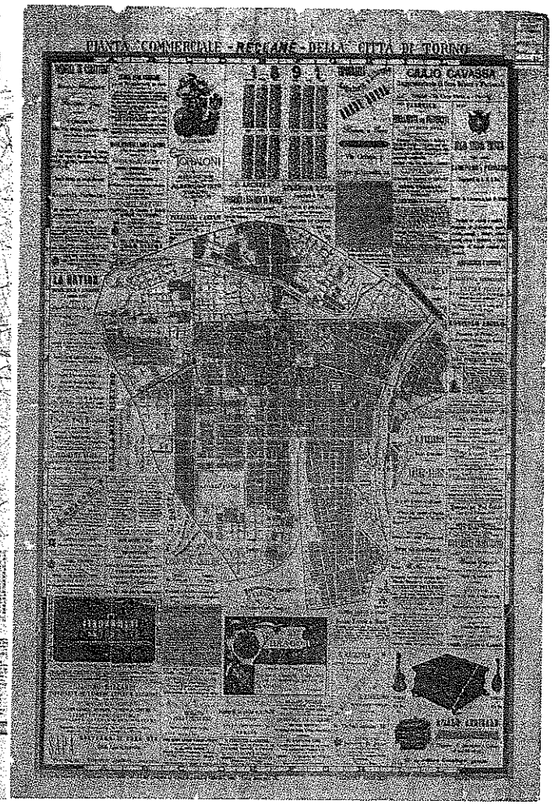


Figura 14 – Planimetria della zona sud-est della città con l'indicazione dei Piani Regolatori adottai, che prevedono l'edificazione sino alla Cinta Daziaria del 1853. Si noti che il Borgo San Secondo è giunto sino all'attuale via Pastrengo ed il Borgo San Salvario sino al Corso Sommeiller. *Piano Generale della Città di Torino coll'indicazione dei Piani Regolari degl'Ingrandimenti, compilato per cura dell'Ufficio Tecnico Municipale* (A.S.C.T. TD 64.5.18) - stralcio

Figura 15 - Planimetria di Torino nel 1891 inserita in un foglio pubblicitario. Si noti l'edificazione nel Borgo San Secondo sino all'attuale Corso Sommeiller e quella nel Borgo San Salvario sino alla Cinta Daziaria del 1853. Si noti anche la 'Piazza d'Armi Nuovissima' tra gli attuali Corso Stati Uniti, Corso Galileo Ferraris, Corso Peschiera e la Ferrovia di Milano - *Pianta Commerciale della città di Torino (1891)* (A.S.C.T. TD 64.5.22)

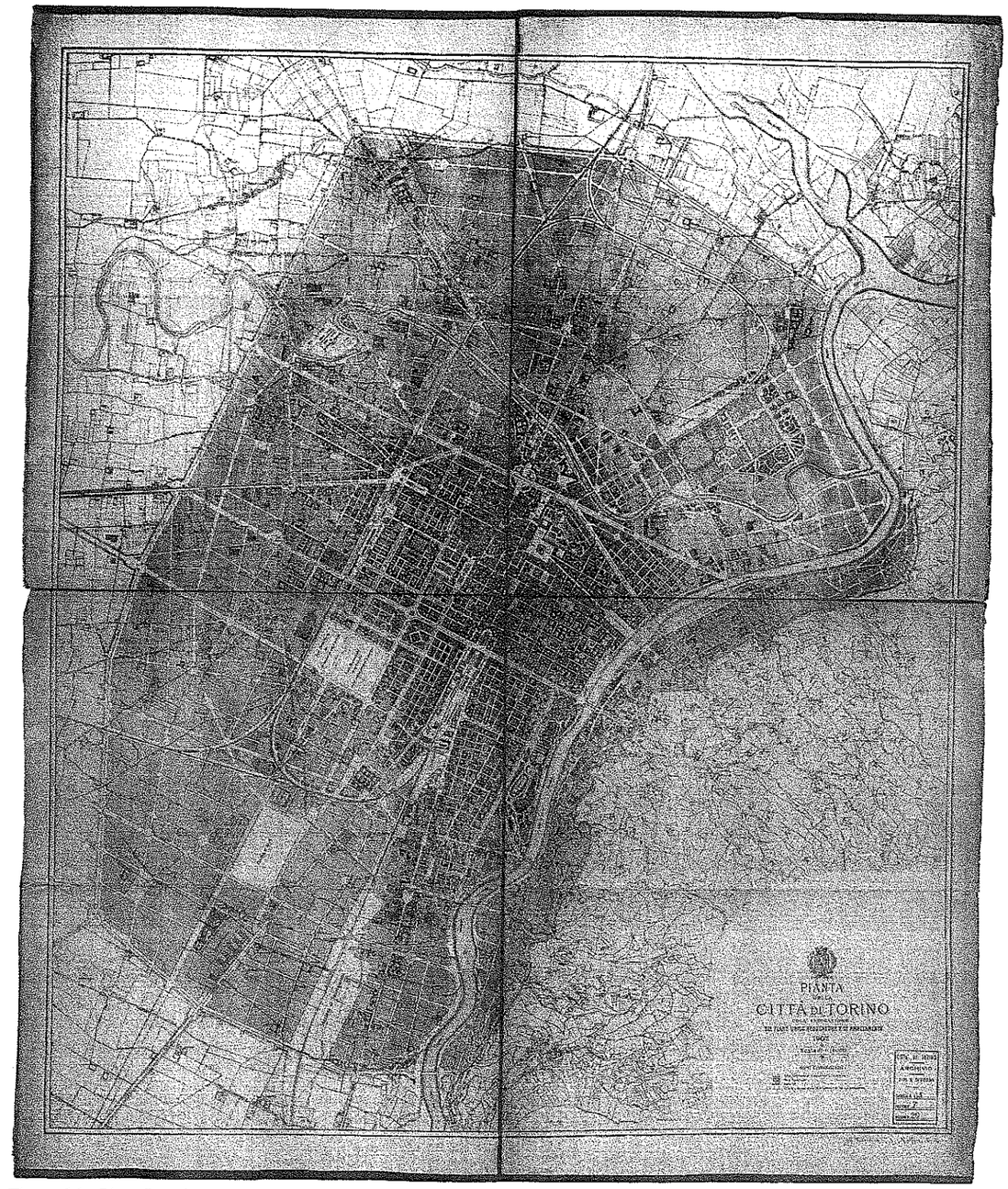


Figura 16 - Piano Regolatore completato nel 1906 e approvato nel 1908. La Stazione di Porta Nuova è in pieno centro abitato. *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Unico Regolatore e di ampliamento – 1907* (A.S.C.T. TD 64.7.20)