

Stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova con descrizione della Cappella e del Museo Ferroviario

Stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova

Qualche parola, è innanzitutto doverosa spenderla, a riguardo del nome di "**Porta Nuova**", che lo si deve alla denominazione della nuova Porta costruita nel 1620, per il primo ampliamento di Torino verso la cosiddetta "Città Nova", cioè l'espansione urbana voluta soprattutto verso sud da parte del Duca Carlo Emanuele I° di Savoia, una volta abbattuta l'antica porta meridionale di via Santa Teresa angolo via San Tommaso (detta "Porta Marmorea") agli inizi del 1500. Questa porta, doveva, infatti, far parte del progetto scenografico della città, organizzato essenzialmente per l'arrivo della Duchessa Cristina di Francia, avvenuta lo stesso anno, in occasione delle sue nozze con il duca Vittorio Amedeo I° di Savoia. Poi questa porta provvisoria fu abbattuta già nel 1622, mentre la "Porta Nuova" definitiva, fu eretta alla convergenza della via Nuova (via Roma) con l'attuale via Gramsci: di piccole proporzioni e fu dotata di quattro colonne marmoree bianche, in stile ionico. Questa fu poi, a sua volta, abbattuta durante l'occupazione napoleonica a Torino del 1802. Dopo il 1814, durante la Restaurazione torinese, comparve il nuovo progetto di ulteriore espansione della città verso sud, con il Borgo Nuovo, quindi l'unione col vicino quartiere a San Salvario. Nel progetto, fu inserito anche il cosiddetto Viale del Re (l'attuale Corso Vittorio Emanuele II°), il rimaneggiamento di Via Roma e il progetto della futura Piazza Carlo Felice, opera del 1861 del Deschamps, con i portici di Giuseppe Leoni, Giuseppe Frizzi e Carlo Promis.

Nel 1860 esisteva in zona una stazione provvisoria, prima edificata in legno lungo l'asse di Corso Vittorio Emanuele II° nel 1848 e poi l'anno successivo, in muratura all'inizio dell'attuale Via Nizza, denominata Scalo delle Ferrovie del Governo. I lavori per la costruzione dell'edificio principale della stazione, caratterizzato dalla tipica volta centrale e le ampie vetrate, iniziarono nel dicembre 1861, sotto la direzione di Alessandro Mazzucchetti e la collaborazione del giovane architetto Carlo Ceppi. I dipinti della sala d'aspetto furono opera di Francesco Gonin, ancora oggi ammirabili ai pochi fortunati visitatori, autorizzati alla loro vista, dalla direzione di Grandi Stazioni FS di Roma.

La stazione fu parzialmente aperta alla viabilità urbana circostante il 22 dicembre 1864, mentre i lavori dell'edificio, con gli accessi laterali su via Nizza e via Sacchi, furono interamente completati soltanto nel 1868, tuttavia senza alcuna inaugurazione ufficiale. La stazione poi, fu ancora ampliata più volte lungo gli anni immediatamente successivi.

Negli anni 1920, vennero elettrificati in trazione elettrica a corrente alternata trifase, sia la ferrovia Torino-Bardonecchia, sia la Torino-Genova e conseguentemente anche il nodo di Torino e la stazione di Porta Nuova furono interessati; la conversione in trazione elettrica a corrente continua avvenne nel 1961, in concomitanza dell'elettrificazione della ferrovia Torino-Milano, e fu inaugurata festosamente il 9 giugno dello stesso anno, alla presenza del ministro dei Trasporti Giuseppe Spataro. Durante i lavori di conversione dalla corrente alternata alla corrente continua, le locomotive in corrente continua in arrivo e in partenza dallo scalo, venivano scortate da locomotive a vapore o diesel. Dopo le distruzioni della seconda guerra mondiale, il complesso fu interamente riorganizzato fra il 1948 e il 1953, su progetto dell'ingegnere Paolo Perilli. In questo periodo, la stazione fu altresì dotata di lunghi passaggi pedonali sotterranei, collegati con la prospiciente Piazza Carlo Felice. È del 1995 invece, l'attivazione dell'ACEI per la gestione del traffico nel piazzale binari

concentrato in un'unica cabina; prima di allora, questo era controllato da apparati ACE (originariamente ACI, trasformati in ACE nel 1972) distribuiti su quattro cabine (Cabina A Binari 1-8 e fascio ricoveri est, Cabina B Binari 9-20 e fascio ricoveri ovest, Cabina C arrivi e partenze da e per Torino Smistamento e da e per la Squadra Rialzo, Cabina D arrivi e partenze da e per il deposito merci a grande velocità di Via Nizza) sopraelevate sparse nel piazzale.

Fu soltanto nel 2005, per i XX Giochi Olimpici Invernali del 2006, che la stazione e le aree circostanti furono inserite nel programma di riqualificazione dei principali scali italiani, curato appunto da "Grandi Stazioni FS". L'area si estende per 97.000 m², di cui i fabbricati occupano 92.747 m². Di questi, 44.146 sono stati oggetto della prima fase dell'opera di riqualificazione.

I cantieri, tuttavia, si prolungarono per anni, quasi contemporanei alla costruzione della seconda stazione della città, la stazione sotterranea di Porta Susa. I disagi per i lavori in corso terminarono quasi completamente soltanto nel 2009, con una simbolica cerimonia d'inaugurazione. Gli atri interni all'edificio furono completamente modificati in funzione di tecnologie ed innovazioni più moderne. Altri importanti lavori furono terminati nel 2016, con l'inaugurazione del parcheggio sotterraneo, e nel 2017, con la riqualificazione dei negozi, dei portici di Piazza Carlo Felice, via Sacchi e Via Nizza e delle banchine dei 20 binari della stazione. Nel 2021, inoltre, è entrata in funzione la velostazione.

Più nello specifico, tra i binari di questa storica stazione, si può incontrare un religioso che indossa il saio dei frati minori francescani, padre Pier Giuseppe Pesce. E' uno degli ultimi cappellani ferroviari d'Italia: celebra la santa Messa nella **Cappella ferroviaria della stazione di Torino Porta Nuova**, affacciata sul binario 20. E' letteralmente una cappella tra i binari, che permette una sosta di preghiera per coloro che sono di corsa, per il personale ferroviario, i passeggeri in arrivo e in partenza, gli addetti ai negozi dell'atrio stazione. Essa, è stata costruita nel dopoguerra, nel 1948; i treni andavano lenti... un passaggio in chiesa tra i binari era una condizione quasi necessaria prima di ogni viaggio. Padre Pier Giuseppe che ha raggiunto i 92 anni, continua a celebrare la messa, vestito col suo abito di religioso richiamando l'attenzione: qualcuno solo fa il gesto scaramantico di toccare il cordone, altri lo avvicinano per parlare di problemi, della loro situazione, alcuni chiedono una preghiera. Egli cerca di portare la riflessione verso una meta dove tutto ha un senso e insieme col personale ferroviario sono organizzate particolari iniziative in concomitanza con le feste religiose, o nel periodo della Quaresima; periodicamente sono celebrate sante messe per i ferrovieri defunti. In stazione incontra persone di vario genere, specie chi solo qui sa di poter trovare rifugio e sente il bisogno di parlare con qualcuno, di alleviare la solitudine e con suo operare, intende anche tenere viva la memoria di un ferroviere testimone del Vangelo: il venerabile Paolo Pio Perazzo, un laico, terziario francescano, che per 47 anni prestò servizio nelle ferrovie, dal 1867 nella sede della stazione di Torino Porta Nuova. Egli era considerato il "ferroviere santo" per la sua testimonianza del Vangelo nella carità, nello spendersi per ottenere giustizia sociale, per l'impegno quotidiano nei confronti dei poveri, dei disoccupati. Promotore dell'Adorazione quotidiana perpetua a Gesù Sacramentato, fondò il Bollettino Eucaristico, lavorò per la divulgazione della buona Stampa, collaborò all'Opera dei Congressi e di tutto questo tiene viva la memoria, appunto, il "nostro" padre Pier Giuseppe Pesce.

Un'altra nota finale, lo merita il **Museo Ferroviario di Torino Porta Nuova**, come diretta emanazione del C.I.F.I., il Collegio Ingegneri ferroviari Italiani, con il vitale supporto della Segreteria dell'Associazione Europea Ferrovieri per le regioni del Piemonte e della Valle

d'Aosta. Nato per felice intuizione dello Specialista Tecnico/Amministrativo Franco Lucia, Maestro del Lavoro e Cavaliere Ufficiale della Repubblica Italiana, a staff presso la Direzione Territoriale Produzione Torino di Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo Ferrovie dello Stato, con l'appassionata e preziosa sinergia del Delegato Tesoriere Ing. Gianni Abate e della Segretaria Reg.le A.E.C. piemontese e valdostana Margherita Sardella, ha poi via, via beneficiato della considerazione di altre importanti realtà che spaziano da appartenenti del Reggimento Genio Ferrovieri come il collezionista Maresciallo Nicola Vorrasi, del Dopolavoro Ferroviario, di colleghi ed ex-colleghi di Rete Ferroviaria Italiana, di Trenitalia, di Ferservizi e di altre strutture, enti, associazioni e musei gemelli. All'interno, una concentrata e ricca collezione di cimeli, nonché una cospicua raccolta di documentazione e testi di carattere tecnico e storico, costituisce un vero e proprio prezioso patrimonio a disposizione di cultori e ricercatori, ma anche di appassionati e simpatizzanti del mondo ferroviario, utile alla conoscenza anche dei ragazzi, che imparano così, l'importante valore del lavoro degli adulti.

MdL Franco Lucia
Conservatore / Referente del
Museo Ferroviario di Torino Porta Nuova