

L'inaugurazione dell'abbassato piano del ferro da Porta Nuova a Porta Susa

Da domenica 28 gennaio l'abbassamento del piano del ferro tra le due stazioni ferroviarie principali di Torino è un fatto compiuto. terminate le grandiose opere che hanno scavato nuove vie sotterranee alla fitta rete dei treni, si è avuto quella mattina un sopraluogo delle Autorità cittadine, dei tecnici delle Ferrovie e di una folla di invitati. La visita, che aveva carattere di lieta cerimonia inaugurale, è stata fatta in treno, su tutto il percorso della linea da Porta Nuova a Porta Susa, incassata in un ampio trincerone.

Il convoglio che inaugurava la nuova strada ferrata partì alle 11 dalla stazione principale; la locomotiva era stata adornata con fasci di bandiere e con gli emblemi d'Italia e del Fascio; negli scompartimenti trovavano posto tutte le personalità più spiccate della città.

Giova qui ricordare quanto sia stata lunga la preparazione di quest'opera dalla quale si avranno rilevanti vantaggi per l'esercizio ferroviario e per lo sviluppo edilizio della città.

Quanti nomi di promotori ed anche di progettisti, che al riordinamento ferroviario avrebbero voluto dare altre forme. Tutti i sindaci di Torino dal 1887, anno in cui il problema fu affrontato dall'Amministrazione municipale, tutti i deputati, si può dire, dettero alla grande questione una parte delle loro attività.

Prima di giungere alla soluzione parec-

chi progetti furono avanzati anche più vasti dell'attuale.

Fin dall'agosto 1890 l'ing. Guerrino Giribaldi presentava, ad esempio, alla prima Esposizione di architettura italiana, tenutasi in Torino, un suo piano, secondo il quale non solo si sarebbero dovute abbassare di circa sette metri le diverse linee ferroviarie della stazione di Porta Nuova, ma l'area risultante avrebbe dovuto essere coperta per la lunghezza di circa 850 metri fino al corso Sommeiller ed avrebbero dovuto scomparire le officine e le tettoie soprastanti per dar luogo alla fabbricazione di caseggiati in continuazione delle vie che ora sono interrotte, unendo via Gallinari con via dell'Assietta, via Berthollet col corso Duca di Genova, ecc. Si sarebbe così eliminata la barriera della ferrovia, che separa i due borghi San Secondo e San Salvario.

Ma queste sono cose del passato. Potranno forse di nuovo occupare le menti dei torinesi in avvenire. Oggi bisogna salutare nel fatto compiuto un lietissimo evento, ed esaltarne i cospicui benefici.

Nella cerimonia inaugurale, preziosa guida degli eccezionali viaggiatori fu il Capo-Compartimento delle Ferrovie dello Stato, ing. gr. uff. Edilio Ehrenfreund, il quale volle con sè, nella breve gita, i dirigenti tecnici e i funzionari che avevano avuto parte nella realizzazione dell'opera auspicata: tra di essi, il capo-sezione, ing.