

LA NUOVA STAZIONE AV DI BUSSOLENO: L'UNIONE DI TERRITORI

di Giorgio Chiosso

Relatori: Pierre Alain Croset

Correlatori: Arch. Giuseppe Dell'Aquila, Arch. Jean-Pierre Vaysse

Il progetto descritto, partendo dal tracciato definitivo della nuova linea ad alta velocità/capacità Torino-Lione, valuta quali sono le possibilità di sviluppo a livello territoriale ed urbanistico che una infrastruttura tanto controversa può portare, se si analizzano in modo costruttivo, approfittando delle opportunità progettuali implicite nell'opera stessa.

Sono state il percorso planimetrico del nuovo tracciato definitivo, il concorso per la nuova stazione, ed un "giro a piedi", sui luoghi interessati dalla linea tra Susa e Bussoleno, che hanno portato ad una analisi critica del progetto ed alla definizione di un concept progettuale alternativo.

Pare evidente che Susa non è connessa direttamente, attraverso il trasporto ferroviario, alle stazioni turistiche dell'alta valle, o almeno lo è in modo anomalo (attraverso a 5 km di ferrovia a binario unico che la collega a Bussoleno), sicuramente non coerente con in progetto di linee ad alta velocità.

Storicamente è Bussoleno il nodo principale per le linee per l'alta valle ed i suoi centri turistici ed è risultato logico, vista la funzione principale della stazione (il turismo), proporre l'alternativa di Bussoleno per la sua collocazione.

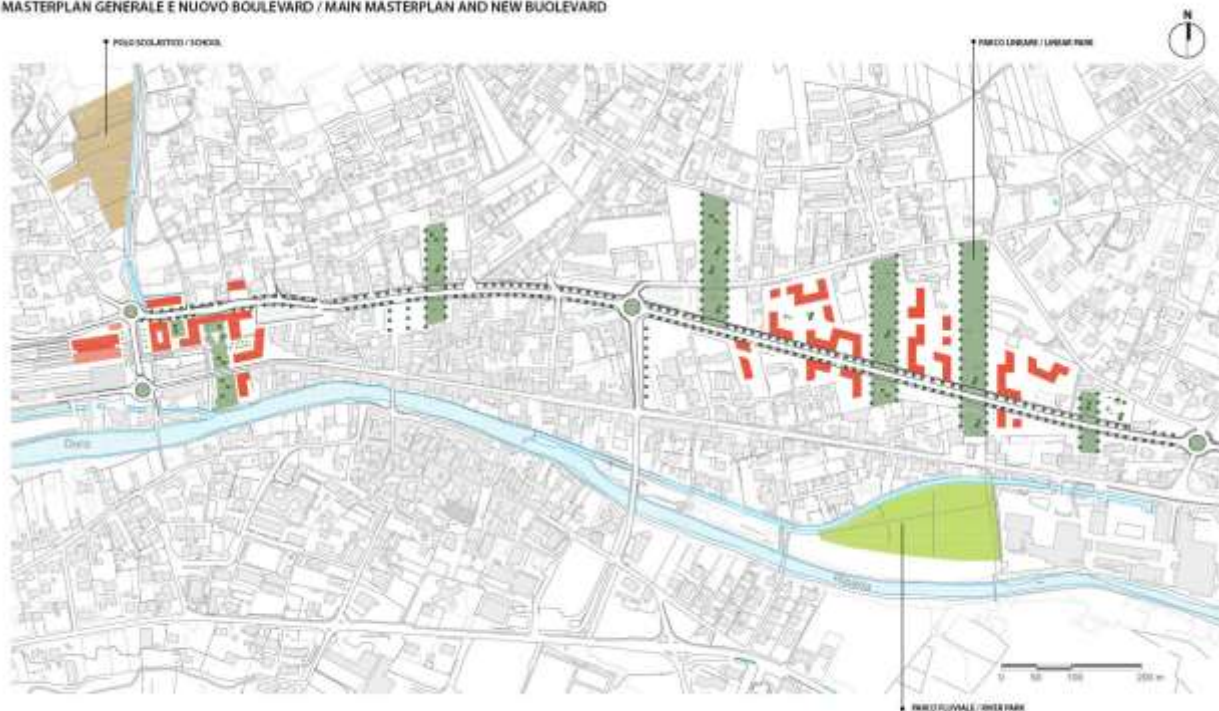
La scelta di Bussoleno rispetto a Susa, oltre che ad una migliore unione con il territorio della valle si rivolge ad un progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana, una trasformazione e recupero in un piccolo centro, di relitti infrastrutturali.

Questo può avvenire progettando l'interramento completo del tratto di linea a partire da poco prima attuale stazione per una lunghezza complessiva in tunnel verso valle di 4 km.

Questa soluzione permette di eliminare la cesura esistente (il rilevato ferroviario), permettendo di fatto la unione urbanistica tra il territorio "storico" della città e le nuove aree di espansione a nord., grazie al progetto di un nuovo asse viario in sostituzione del rilevato ferroviario. Un nuovo boulevard. (immagine 1), parallelo alla statale 25, che permette una migliore connessione longitudinale, e la realizzazione di tre nuovi collegamenti trasversali in corrispondenza dei tre ponti sulla Dora, per una migliore connessione con le aree a nord.

Il progetto ed il posizionamento della nuova stazione è dipeso sostanzialmente da: l'interramento della ferrovia, e dal riuso di aree libere dai binari e dal recupero di parte di fabbricati esistenti delle ex officine e manutenzione ferroviarie, compresa l'area della attuale stazione di cui è prevista la demolizione.

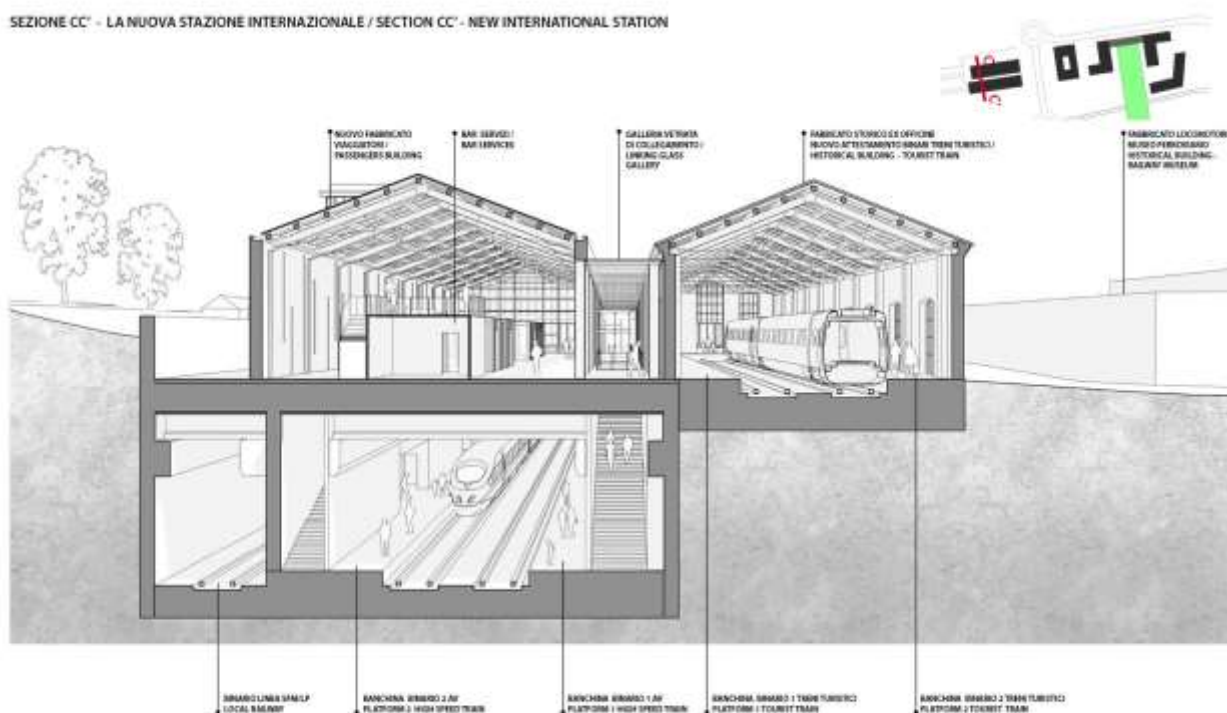
MASTERPLAN GENERALE E NUOVO BOULEVARD / MAIN MASTERPLAN AND NEW BOULEVARD



Per il progetto della nuova stazione internazionale, la scelta è ricaduta su una “stazione diffusa”: due accessi ai binari dal livello del terreno, con due tipologie diverse: un fabbricato viaggiatori per la stazione internazionale e un “piccola stazione”.

Il nuovo fabbricato viaggiatori destinato a stazione internazionale, sarà realizzato in adiacenza all’edificio esistente dei primi del secolo, ora occupato dalla manutenzione ferroviaria, che sarà adibito a terminal ferroviario per i treni turistici per l’alta valle (ski-train). Il nuovo fabbricato metterà quindi in comunicazione i binari per l’alta velocità con treni dedicati per l’alta valle. (immagine 2)

SEZIONE CC' - LA NUOVA STAZIONE INTERNAZIONALE / SECTION CC' - NEW INTERNATIONAL STATION

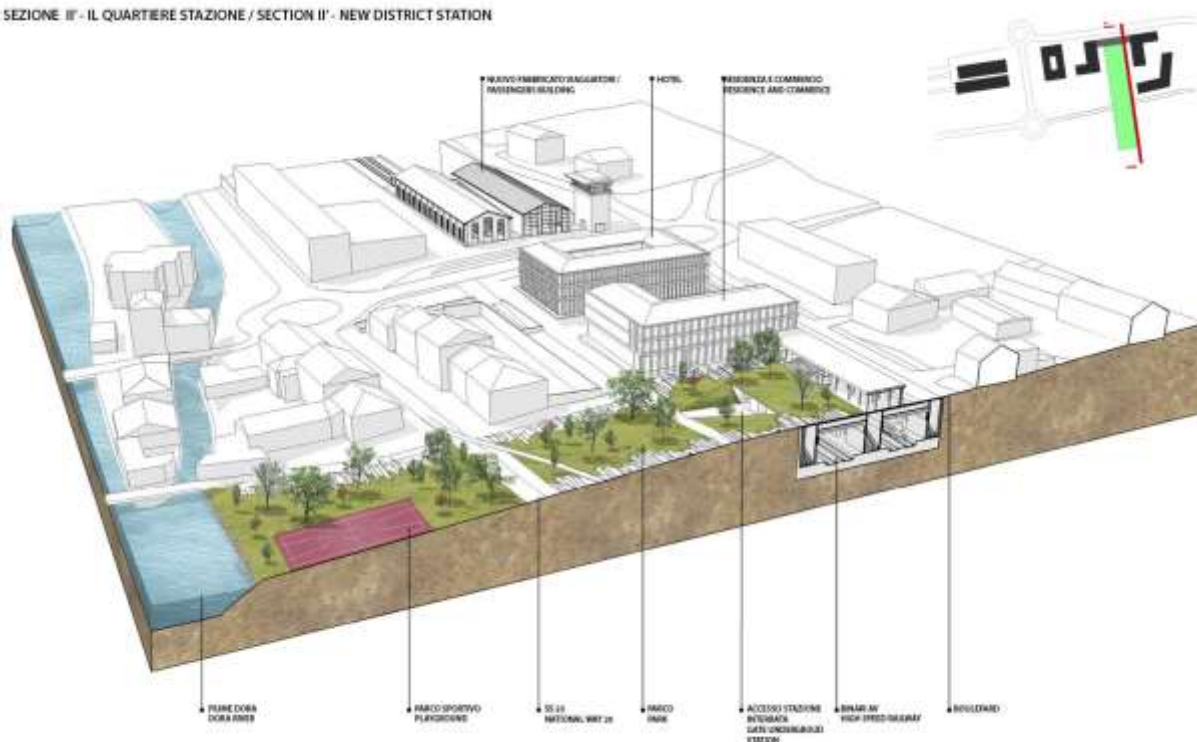


La fermata ferroviaria per le linee regionali e (“piccola stazione”), sarà invece localizzata nella stessa posizione dell’attuale stazione. Dal livello delle banchine, avremo due salite verso il piano campagna, collegate tra di loro da un “cavalcone”, un sovrappasso pedonale dei binari, che sarà attrezzato con sedute come una piccola sala d’attesa.

Le uscite esterne sono due: una direttamente dal piano del cavalcone sul nuovo parco lineare verso il centro città, la seconda al livello del nuovo boulevard (corso Peirola), con uscita sotto una grande pensilina di collegamento tra i nuovi edifici in progetto.

Nel nuovo quartiere stazione sono state inserite funzioni residenziali, commerciali, turistico-ricettive e culturali., ed un parco lineare permette un affaccio diretto sulla Dora.(Immagine 3)

SEZIONE II' - IL QUARTIERE STAZIONE / SECTION II' - NEW DISTRICT STATION



Per ulteriori informazioni contattare:

Giorgio Chiosso, e-mail: chprogetti@fastwebnet.it

Servizio a cura di:

DAD – Dipartimento di Architettura e Design, e-mail: dad@polito.it