

IMMAGINI  
DEL  
CAMBIAMENTO

di Leonardo Niglia

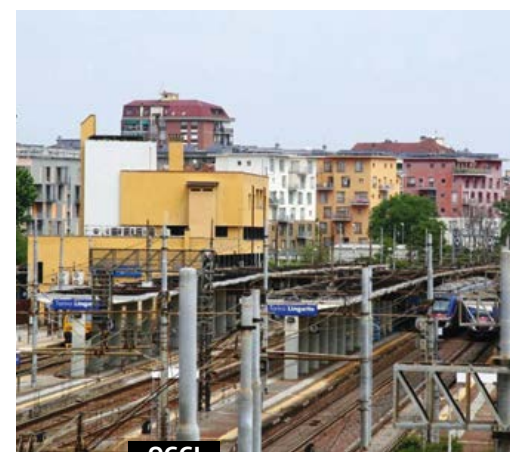
# Pianezza, Ceres, Saluzzo: quelle rotaie lanciate nella campagna

**C**hissà se passavano molti treni per quella piccola stazione che era il Lingotto (1) a metà degli Anni '50, quando la nebbia si alzava dai campi e nascondeva i profili della case in lontananza, le linee dell'elettricità e il fanale del locomotore lo si scorgeva davvero a fatica, nella bruma delle mattine assonate. Persino il rumore del treno, con la nebbia, doveva arrivare ovattato, distante, come il risucchio di una conchiglia. Porta Nuova era là, a poco più di cinque chilometri. Oggi i treni ci mettono sei minuti a coprire la distanza tra le stazioni, il Lingotto è uno dei principali snodi del traffico ferroviario di persone e merci della città di Torino, da lì si passa per andare verso Asti, Cuneo, Alessandria; d'estate è la prima tappa dei viaggi in treno verso la riviera ligure. La mattina le banchine della nuova stazione sono affollate dai pendola-



ri, studenti e lavoratori e il Lingotto è solo un'altra stazione, un altro punto sulla cartina di una grande Torino. Una volta, nemmeno tanto tempo fa, era un viaggio. Si saliva a Porta Nuova, il cuore pulsante della città, e in pochi minuti si era fuori, si passavano gli odierni corso Sommelier, corso Dante, corso Bramante e la campagna si apriva, lo spazio del viaggio era a portata di mano. Nell'odierna piazza Bozzolo, oggi in

pieno quartiere Nizza Millefonti (2), verso la fine degli anni '40 si ergeva solitario, con un'indolenza quasi provinciale, l'edificio della Compagnia delle Tranvie Piemontesi, dove transitavano i tram diretti verso Saluzzo. Nella Torino del passato c'erano tram che portavano più lontano e treni che, simili ai tram odierni, passavano in mezzo alla strada, come presenze familiari: lo sapevano bene gli abitanti di via Cesalpino (3) o via



ANNI '40, ALTRI TRAM EXTRAURBANI  
SULLE LINEE PER CERES E PER SALUZZO



Borgaro per cui i vagoni della linea Torino-Ceres erano una presenza quotidiana. Lo sono ancora adesso, anche se i binari al centro della carreggiata sono stati sostituiti da aree verdi e percorsi ciclopodali. Non tutto è rimasto negli anni come allora. La stazione di Madonna di Campagna (4), per esempio, che forse la deviazione del Passante in corso Grosseto (5) manderà definitivamente in pensione, negli Anni '90 è stata interrata sotto il livello stradale. Era la linea per lo stadio delle Alpi e l'aeroporto, che collegava porta Milano ai luoghi torinesi simbolo di quei Mondiali dalle «notte magiche». Nella Torino tra le due guerre era il profilo dei tram quello che si stagliava tra le case e la campagna. In via Pianezza 49 (6), dove oggi c'è un supermercato, sorgeva l'edificio delle Tramvie Occidentali di Torino, da cui partiva la linea verso Druento, Pianezza e Venaria. I vagoncini prose-



guivano poi lungo via Foglizzo, verso corso Toscana, dove le vie lastricate della città andavano a perdersi nello sterrato di strade polverose.



«Immagini del cambiamento. Torino prima e dopo» documenta le mutazioni avvenute negli ultimi decenni in città. In tre anni di ricerca - a cura del Dipartimento Dist di Politecnico e Università, dell'Archivio Storico della Città e di Museo Torino - 800 fotografie storiche sono state schedate, mappate, affiancate agli scatti odierni realizzati negli stessi luoghi e inserite su [www.immaginidelcambiamento.it](http://www.immaginidelcambiamento.it). Con questa rubrica «Torino Storia» racconta per testi e immagini alcune di queste trasformazioni.

immagini  
del  
cambiamento