

**IMMAGINI  
DEL  
CAMBIAMENTO**

di Vito Moscarda

# Piazza Baldissera, c'era la Sopraelevata prima degli ingorghi

**N**el cielo di Torino, all'ingresso del quartiere di Borgo Vittoria, fino a vent'anni fa si stagliava imponente la sagoma della Sopraelevata di corso Mortara (1), che dominava piazza Baldissera.



**OGGI**



**IERI**

Le recenti cronache - che purtroppo vedono protagonista la piazza per i quotidiani ingorghi del traffico - l'hanno fatta tornare alla mente a più di un lettore di questa rivista. I ricercatori del Politecnico, con il progetto Immagini del Cambiamento, hanno messo a confronto le vedute



**IERI**

**OGGI**



**3**

**IERI**



**OGGI**



della zona pre e post interventi (2) di riqualificazione di superficie (tra tutti l'abbattimento della Sopraelevata e la sua sostituzione con la grande rotonda a raso) realizzati sopra le gallerie del Passante Ferroviario, che oggi corrono in profondità. Un tempo i treni passavano a piano strada, transitando a fianco dei piloni della Sopraelevata (3) e dividendo di fatto in due la città: da borgo San Paolo, a piazza Statuto, fino alla periferia nord.

Il progetto definitivo della Sopraelevata, nel luglio del '69, prevedeva in prossimità del fabbricato della stazione Dora uno sdoppiamento della sopra via in due carreggiate unidire-

zionali, che si ricongiungevano subito dopo il sovrappasso per immettersi nei corsi Mortara e Vigevano. Inaugurata nei primi anni Settanta per migliorare il traffico cittadino scavalcando la ferrovia Torino-Milano e la Stazione Dora, la Sopraelevata venne abbattuta a partire dal 2005 proprio in concomitanza con i lavori di realizzazione della linea interrata veloce per Milano.

Proprio quei cantieri ferroviari e le scelte in materia di trasporti delle amministrazioni locali trasformarono il vecchio scalo di Torino Dora (4,5) e la viabilità ferroviaria verso il centro città. I lavori causarono la soppressione del collegamento ancora esistente in piazza Baldissera (eravamo ai tempi delle Olimpiadi di Torino 2006) tra la linea Torino-Ceres e la linea ferroviaria per Milano. L'intersezione permetteva ai convogli provenienti dall'aeroporto di immettersi nella linea in direzione di Porta Susa, di Porta Nuova e della stazione del Lingotto. Anni prima era già stato abbandonato il prolungamento della linea Torino-Ceres nell'ancora esistente trincerone di via Saint Bon, fino alla stazione di Porta Milano in corso Giulio Cesare.



**OGGI**

## SNODO DELLA VIABILITÀ CITTADINA, UN TEMPO ATTRAVERSATA DALLA FERROVIA PER L'AEROPORTO



**5**

**IERI**



**OGGI**

immagini  
del  
cambiamento

«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.