



L'interno del Museo con la tipica rimessa a "rotonda" e la piattaforma girevole utilizzata per spostare le motrici e i vagoni dal loro posto.



Il carro con gru manuale della Ferrovia Torino-Ceres, realizzato dalla ditta J. Bellefroid nel 1860 circa. Non dispone di alcun tipo di freno: è dotato di 4 speciali pinze per l'ancoraggio alle rotaie durante le operazioni di sollevamento.



Carro pianale a basse sponde, costruito dall'azienda Grondona nel 1873. La documentazione più vecchia di questo "pezzo" risale al 1915, anno nel quale è stato inventariato dalle FFSS come spartineve. È stato ritrasformato in carro nel 1941, rimanendo con questa configurazione fino alla radiazione.

UN MUSEO A TUTTO VAPORE

Al Museo Ferroviario Piemontese sono state raccolte locomotive a vapore ed elettriche
Tra le attrazioni, anche la rotonda con piattaforma girevole del rimessaggio
e un grande plastico

di Filippo Zanoni



Locomotiva a vapore per servizio misto "N° 3", uscita dall'azienda Henschel nel 1907. È appartenuta alla Ferrovia della Valle Sessera (linea Grignasco-Coggiola), che ne acquistò tre esemplari. Costruite in migliaia di pezzi, sono note come "T3", termine derivante dalla classificazione delle Ferrovie Prussiane (che ne furono i principali acquirenti).



La locomotiva a vapore 422.009 "Lucia", realizzata dalla Hanomag nel 1911. È il pezzo più raro in assoluto della collezione del Museo Ferroviario Piemontese. Appartenuta alle Ferrovie Prussiane, è stata ceduta all'Italia in conto riparazione dei danni di guerra. È stata battezzata "Lucia" in memoria di Lucia Nicoletti, madrina e promotrice del MFP, prematuramente scomparsa.

Pianura piemontese, gennaio 1977. L'ultimo treno merci a vapore in servizio regolare nella regione del Nord percorre la linea Airasca-Saluzzo. La locomotiva FS 880.008 scorre lungo binari che saranno smantellati qualche anno dopo. È la fine di un'epoca: il "dinosauro" della motrice a vapore scompare dissolvendosi all'orizzonte. Quello che sembra essere perduto per sempre viene però recuperato in quegli anni dal Museo Ferroviario Piemontese, un'istituzione che è riuscita a salvare oltre sessanta mezzi tra locomotive, carrozze, carri merci e veicoli speciali (compreso un carro-gru del 1860).

L'associazione, costituitasi nel 1978 con una specifica legge regionale, aveva per molti anni cercato una sede in cui esporre i rotabili trovati e acquisiti. Per localizzare uno spazio adeguato ad esporre il materiale occorre aspettare il 1996, quando il Consiglio Regionale approva all'unanimità la proposta di legge che ha come obiettivo la creazione di un museo poi finanziato dalla Regione Piemonte.

La città scelta è Savigliano, cittadina collegata con Torino anche grazie alla ferrovia inaugurata il 13 marzo 1853 alla presenza di re Vittorio Emanuele II. In quel periodo è anche stato costruito un opificio per la produzione di materiale rotabile, oggi sede dell'azienda che ha prodotto una parte dei treni AGV Italo. Un sito produttivo che può vantare 150 anni di costruzione di treni. Oltre a questa caratteristica, l'area ha anche una buona posizione logistica, essendo tra le linee Torino-Savona e Savigliano-Saluzzo.

Il progetto del museo è stato anche favorito da istituzioni private e pubbliche della cittadina piemontese: il terreno è stato messo a disposizione, gratuitamente, dal Comune di Savigliano. Enti e banche locali, Cassa di Risparmio di Savigliano in primis, hanno concorso al finanziamento della prima fase dell'opera. A differenza di altre strutture esistenti in Italia, dove locomotive e rotabili vengono solo esposti staticamente, e solo l'immaginazione dei visitatori può ancora vederli in attività, il Museo è molto dinamico: le locomotive funzionanti sono grado di percorrere le linee piemontesi. L'area è costituita da un edificio multifunzionale (con al suo interno una sala espositiva, la biblioteca, la sala congressi, gli uffici e i servizi vari). Da questo edificio si accede alla parte prettamente ferroviaria. La piattaforma girevole con annessa "rotonda" occupa la parte centrale del Museo. Costituisce un vero e proprio deposito locomotive simile a quelli di inizio secolo e che in futuro potrà essere completata con un'officina per la manutenzione, riparazione e restauro dei rotabili. C'è anche la stazione di testa, essenziale e funzionale, costituita da due binari, completati da quattro scambi con interconnessione a croce per permettere alle locomotive, una volta giunte al termine del binario, di riportarsi in testa al tre-

no dal lato opposto. Anche in questo caso ci si è ispirati ad una stazione tipo dell'epoca della grande trazione a vapore, naturalmente completa di marciapiedi per l'accesso ai treni da parte dei viaggiatori.

La collezione comprende locomotive (vapore, elettriche e diesel), automotrici (termiche e elettriche), veicoli per treni viaggiatori (carrozze, bagagliai e postali, furgoni e veicoli diversi). Carri e veicoli speciali. Notevole la quantità di materiale accumulato: la biblioteca del Museo Ferroviario Piemontese custodisce oltre 2.400 fra libri e riviste sull'argomento, sia tecnico sia divulgativo, riguardanti soprattutto la rete ferroviaria italiana e piemontese. Non mancano, però, trattazioni intorno alle più importanti reti estere, e neppure è trascurata la sezione tramviaria.

L'emeroteca raccoglie numerose riviste del settore, sia di stampo professionale, rivolte all'informazione ed all'aggiornamento degli addetti (progettisti e ferrovieri), sia destinate al mondo degli appassionati e dei collezionisti. La videoteca, infine, conserva circa un centinaio di documentari e filmati vari in videocassetta, visionabili nella sala multimediale del Museo. La realtà di Savigliano è destinata ad ampliarsi con il tempo. La sua struttura attuale, sebbene già ingrandita rispetto ai giorni dell'inaugurazione, non consente ancora di ospitare l'intero patrimonio di oltre 60 rotabili acquisiti negli anni dal Museo; inoltre, fino a quando non sarà allestita un'officina di restauro e manutenzione, non sarà possibile ospitare stabilmente le locomotive funzionanti. Ciò non toglie che questi mezzi possano visitare il Museo di Savigliano in occasione di particolari eventi, come l'inaugurazione stessa, oppure i numerosi treni speciali che hanno avuto origine o che hanno fatto tappa a Savigliano dal 2003 in poi.

IL PLASTICO

Il grande plastico donato da Riccardo Mina è interamente a comando elettronico digitale, che permette di pilotare un numero qualsiasi di convogli contemporaneamente e in modo indipendente l'uno dall'altro, in una maniera incredibilmente simile a quella nella quale circolano i treni nella realtà. Come nei sistemi reali dalla tecnologia più avanzata, il traffico dei convogli sulla ferrovia in miniatura è gestito da un calcolatore elettronico, che si occupa di controllare tutti gli aspetti della sicurezza (ad esempio, impedire che due treni marcianti in senso opposto vengano inoltrati sullo stesso binario) e di trasmettere alle locomotive gli ordini impartiti dall'operatore. Infatti, la parte "attiva" della circolazione dei convogli è sempre in carico all'uomo, che (come il macchinista) comanda le singole locomotive e (come il capostazione) decide quale treno far partire, su quale binario fermarlo e altro ancora.

L'impianto è suddiviso in due sezioni distinte, una adatta ad ospitare modelli in scala H0 sistema Marklin a terza rotaia, mentre l'altra è destinata ai convogli, sempre in scala H0 (la scale più diffusa nei plastici ferroviari), nel più comune sistema "a due rotaie". Complessivamente l'opera raggiunge le dimensioni di 10 x 2,2 metri. ■

INFORMAZIONI UTILI

Il Museo Ferroviario Piemontese si trova a Savigliano (CN), in via Coloira, 7. Orari di apertura: giovedì 14.30-17.30; sabato 10-12 e 14.30-17.30; domenica ore 10-12 e 14.30-17.30.

La struttura è facilmente raggiungibile, essendo situata sulle linee Torino-Savona e Torino-Cuneo-Nizza; da Torino, in particolare, si può usufruire di un servizio con orario cadenzato che la raggiunge in 35 minuti, ed è ubicato a pochi chilometri dall'aeroporto di Levaldigi e dall'autostrada Torino-Savona; l'area museale è situata a poche centinaia di metri dalla stazione F.S. e dalla circoscrizione stradale.

Prezzi biglietto: adulti € 5,00; bambini da 4 a 12 anni e comitive € 3,00; comitive scolastiche € 2,00; bambini fino a 4 anni, gratuito.

Telefono: 0172.31192; fax: 0172.31192; email: savigliano@museoferroviariopiemontese.com; sito internet: www.museoferroviariopiemontese.com. L'Officina si trova presso la Stazione Torino Ponte Mosca GTT di corso Giulio Cesare 15, a Torino; e-mail: officina@museoferroviariopiemontese.com. Per ulteriori informazioni sull'associazione "Museo Ferroviario Piemontese" è possibile contattare la Direzione e l'Amministrazione, in via Belfiore 23, Torino. Telefono: 011.432.3200; fax: 011.432.4241; e-mail: amministrazione@museoferroviariopiemontese.com.

L'ULTIMA DELLA SPECIE

La locomotiva elettrica trifase per treni rapidi E 431.027 costruita dalla TIBB nel 1924. È l'ultima e più moderna serie delle locomotive elettriche di prima generazione in Italia, caratterizzate dall'alimentazione a corrente alternata trifase. Costruita nello stabilimento di Vado Ligure dal gruppo Tecnomasio Italiano Brown Boveri (succeduto alla Westinghouse che lo eresse), la E 431.027 ha seguito l'alternarsi delle vicende del sistema trifase dalla nascita al declino. Assegnata al deposito di Alessandria, chiuse la propria carriera sulle linee Alessandria-San Giuseppe di Cairo e Ovada-Acqui Terme, ultime tratte in assoluto ad essere attive con questo sistema. Ha cessato ufficialmente servizio il 25 maggio 1976, quando anche queste ultime tratte vennero convertite al sistema in continua. Ora fa bella mostra di sé nella rotonda del Museo, dopo essere stata sottoposta a restauro estetico a cura della Bombardier, che nel 2005 l'ha esposta all'interno dello stabilimento di Vado Ligure (SV), nell'ambito delle celebrazioni per festeggiare il centesimo anno d'attività dell'impianto.

