



*Proposta per un*



MUSEO STORICO  
DELLA FERROVIA  
TORINO-CERES



Osservatorio  
sulla ferrovia  
Torino-Ceres



# Indice

<b>1. La Torino-Ceres</b>	<b>3</b>
<b>2. Il contesto</b>	<b>4</b>
2.1 Il materiale rotabile superstite	5
<b>3. Il progetto</b>	<b>6</b>
3.1 Il luogo: perché Cirié	6
3.2 Gli spazi	7
3.3 Una prospettiva funzionale per la SSE	8
3.4 L'impegno economico	9
3.5 Oltre Cirié: un museo diffuso	10
3.6 Oltre il MUST: un Museo del territorio	11
<b>4. La "messa a terra"</b>	<b>12</b>
4.1 L'investimento	12
4.2 La gestione	12
<b>5. Riferimenti bibliografici</b>	<b>13</b>



## L'Osservatorio

L'Osservatorio sulla ferrovia Torino-Ceres nasce da un progetto civico per rilanciare e valorizzare la ferrovia Torino-Ceres e il territorio che la linea attraversa, dal punto di vista sociale, culturale, economico e della mobilità. Obiettivo dell'Osservatorio è raccogliere tutti i soggetti (enti, amministrazioni, associazioni di categoria, cittadini) in un dialogo aperto e inclusivo per disegnare il futuro della linea ferroviaria e delle nostre comunità, per un servizio pubblico efficiente, intermodale e universale e uno sviluppo intelligente e sostenibile.



[osservatoriotorinoceres.wordpress.com](http://osservatoriotorinoceres.wordpress.com)



## 1. La Torino-Ceres

La ferrovia Torino-Ceres è il frutto di un piano ambizioso, e poi realizzato solo in parte, di collegare Torino con il Canavese e le valli e consentire una mobilità di persone e merci che diventava sempre più necessaria. Il primo tronco fino a Cirié aprì nel 1869, nel 1876 la ferrovia arrivò a Lanzo e quarant'anni più tardi fu realizzato l'ultimo tratto fino a Ceres, reso suggestivo dalle stazioni svizzere di Alberto Scotti e da ardite opere di ingegneria. Nel 1920 con la sua elettrificazione in corrente continua ad alta tensione è stata tra le primissime ferrovie al mondo, la prima in Europa, a utilizzare in servizio commerciale questa tecnologia, che divenne la base per le scelte successive delle Ferrovie dello Stato e di molte amministrazioni ferroviarie europee.

Oggi la linea collega Torino, l'aeroporto "Sandro Pertini," la Reggia di Venaria Reale, lo Stadio della Juventus e le Valli di Lanzo, ed è un nodo di collegamento fondamentale per il territorio, per pendolari, studenti, viaggiatori e turisti. È particolarmente degna di importanza e interesse la tratta montana (Germagnano-Ceres, 10 km) sia dal punto di vista tecnico per le opere civili realizzate – come il grande viadotto presso Ceres che scavalca lo Stura di Val Grande con un arco di 50 metri – sia da quello architettonico, con le stazioni in "stile svizzero" progettate da Alberto Scotti.



## 2. Il contesto

A dicembre 2023 tutta l'infrastruttura ferroviaria GTT è stata trasferita a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), in base agli accordi definiti tra le parti e la Regione Piemonte per la gestione del nodo di Torino, comprendente la ferrovia Torino-Ceres e la Canavesana. Con il passaggio dell'esercizio ferroviario a Trenitalia, inoltre, sono stati dismessi tutti i presidi GTT presenti sulle linee, comprendenti le officine di Rivarolo Canavese e Cirié.

Alla metà di ottobre 2023 l'Associazione Torinese Tram Storici, il Museo Ferroviario Piemontese, il Gruppo storico GTT e Arcamodellismo hanno sottoscritto un protocollo preliminare per la creazione di un **Museo metropolitano del trasporto su rotaia (MUMETRO)** presso la vecchia stazione di Torino Ponte Mosca, capolinea della Torino-Ceres dal 1867 al 1984. Si tratta indubbiamente di un importante passo in avanti verso un progetto capace di conservare e tutelare non solo il patrimonio architettonico della stazione, ma anche, per quanto qui concerne, il patrimonio rotabile della linea e in particolare quello entrato in servizio con l'elettrificazione del 1920 (cfr. punto 2.1), particolarmente bisognoso di interventi di recupero.



Sul lato di un uso dinamico di tali materiali, in special modo per treni storici-turistici sulla linea, Ponte Mosca presenta un fondamentale limite perché si trova ormai isolata dalla rete ferroviaria e qualunque uso "in linea" richiederebbe pertanto il trasferimento dei rotabili su gomma. Si ritiene pertanto con questa proposta di offrire una soluzione che tenga insieme l'esigenza di recupero, tutela e fruizione di questi rotabili storici e la possibilità di un loro impiego effettivo sulla linea per cui sono stati pensati e voluti.

## 2.1 Il materiale rotabile superstite

Di seguito si elencano i materiali più significativi della Torino-Ceres ancora esistenti e che potrebbero trovare spazio nel Museo e impiego per treni storici lungo la linea, se adeguatamente valorizzati:

- Locomotori TIBB n.13 (a Torino Ponte Mosca) e n. 15 (nella rimessa di Ceres), esteticamente restaurati ma bisognosi di rifunzionalizzazione e messa in esercizio;
- Elettromotrice "pita" n.16, custodita a Ponte Mosca, restaurata esteticamente all'interno e in condizioni esteriori discrete, ma da rifunzionalizzare nella parte tecnica-meccanica;
- Locomotore D 341.2021, accantonato a Germagnano;
- Locomotive E 626.187, accantonata a Cirié, e E 626.248, accantonata a Ponte Mosca;
- Carrozze MAN n. B2 e B4, accantonate nel piazzale di Torino Ponte Mosca;
- Carrozze Moncenisio n. B7 e B9, quest'ultima attualmente in fase di ricostruzione da parte dei volontari del Museo Ferroviario Piemontese nelle officine di Torino Ponte Mosca;
- Carrozza "biellese" n. B1356, accantonata nel piazzale di Torino Ponte Mosca
- Carrozza Bz n.102, accantonata a Mathi, vandalizzata e in stato di degrado;
- Carrozza Bz n.?, accantonata a Germagnano e in stato di degrado;
- Automotrici ALn 668 M.002 e M.004 e rimorchiata Le 883 R.4, ancora in stato e livrea originali, accantonate a Pont Canavese, vandalizzate e in stato di degrado;
- Automotrici ALn 668.906 e 668.907, riammodernate nel 2008 ed esposte nella sede di Savigliano del Museo Ferroviario Piemontese;
- Automotrici ALn 668.901 e 903, in servizio su e Ceres fino a giugno 2023 e accantonate a Germagnano, e ALn 668.905, che risulta accantonata a Rivarolo;
- Bagagliaio V1002 e carro attrezzi FTC, entrambi accantonati a Torino Ponte Mosca.



## 3. Il progetto

### Un Museo Storico della Torino-Ceres (MUST)

La Torino-Ceres rappresenta un'impresa tecnica e tecnologica di assoluto rilievo nel panorama ferroviario italiano, sebbene di fatto sconosciuta al di fuori del circuito degli appassionati. In questo senso un museo storico come quello che proponiamo ha come scopo di celebrare quell'avventura, i suoi protagonisti e i suoi sviluppi successivi. Allo stesso tempo l'operazione museografica dovrebbe tendere alla valorizzazione storica e culturale delle opere ferroviarie insieme ai riferimenti e ai collegamenti con il contesto produttivo, sociale ed economico: le stazioni, i ponti, le gallerie, le attrezzature, i mezzi di trasporto, le carrozze e lo stesso paesaggio ferroviario sono entrati a far parte del nostro patrimonio storico.

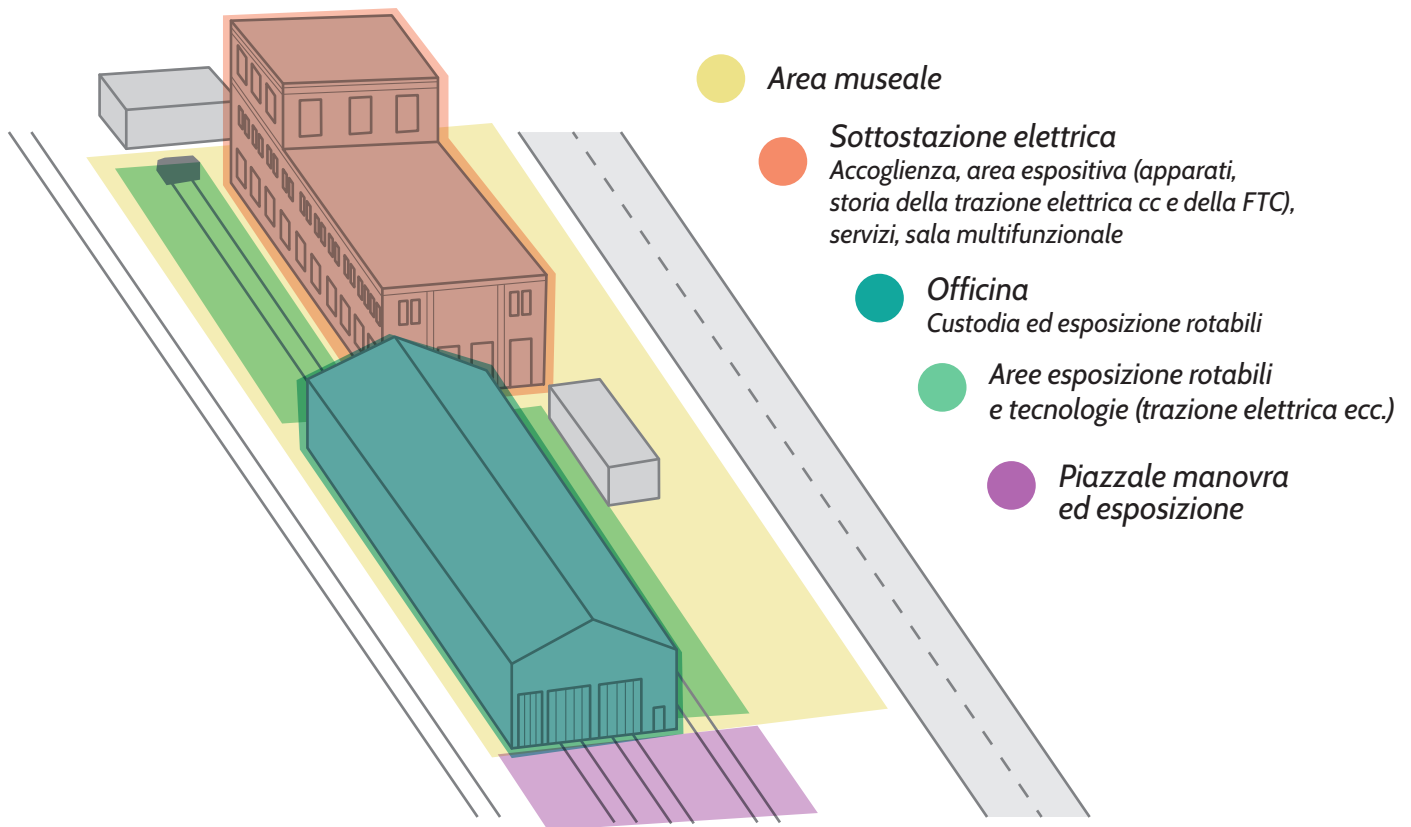
Un Museo non è solo una sede espositiva dove si espongono materiali e documenti; è anche uno spazio utile per laboratori multidisciplinari, per centri di studio, di ricerca storica, di documentazione e divulgazione. La creazione di un nuovo polo museale dovrà necessariamente entrare in rete e in connessione con le istituzioni museali dedicate alle ferrovie esistenti in Piemonte e in Italia (Savigliano, Pietrarsa, Trieste) con uno sguardo ampio rivolto alle più collaudate esperienze europee in questo ambito (York, Lucerna). Di seguito una prima ipotesi di identità grafica per il Museo:



#### 3.1 Il luogo: perché Cirié

Come già indicato (cfr. sezione 1), la Torino-Ceres è indissolubilmente legata al suo primato tecnologico nell'elettificazione a corrente continua ad alta tensione. Memoria e simbolo di quell'impresa tecnica, oltre ai rotabili ancora superstiti (cfr. 2.1) è la sottostazione elettrica di Cirié, posta baricentricamente a metà linea, accanto a cui in tempi molto più recenti è stato costruito il capannone officina. La stazione di Cirié, infine, nelle previsioni della Regione dovrebbe diventare capolinea per ulteriori due linee del SFM (3 e 6), consentendo così un collegamento rapido e frequente dall'area urbana e dall'intera area metropolitana verso la sede museale.





## 3.2 Gli spazi

Il progetto del MUST prevede il recupero e la rifunzionalizzazione dei seguenti spazi e fabbricati:

1. Sottostazione elettrica (SSE)
2. Capannone ex-officina
3. Binari di accesso all'officina

La SSE conserva molti apparati elettrici originali e offre spazi e locali di servizio utilizzati fino a tempi recentissimi dalle maestranze GTT e ora da quelle RFI e dunque ancora in buone condizioni. Potrebbe qui trovare spazio una contestualizzazione tecnica-storica della tecnologia della corrente continua applicata alla trazione ferroviaria nonché di come l'esperienza maturata sulla Torino-Ceres abbia aperto la strada ai successivi sviluppi della rete FS (*si veda anche la sezione 3.3, pag. 8*).

L'area esterna offrirebbe motivo per un'esposizione di materiali legati alla storia tecnologica della trazione elettrica (linea di contatto, mensole, pantografi, ecc.).

La liberazione dell'officina rotabili conseguente all'uscita di GTT, inoltre, rende disponibile l'adiacente capannone quale spazio ottimale per la conservazione protetta, la musealizzazione e la manutenzione ordinaria dei principali rotabili storici della Torino-Ceres, che avrebbero anche il vantaggio di trovarsi già "in linea" per l'effettuazione di treni storici-straordinari verso Ceres con partenza da Cirié o eventualmente con partenza da Torino.

I binari di accesso, incluso il tronco a nord dell'officina, sarebbero ovviamente funzionali alla movimentazione dei rotabili, ma anche alla loro esposizione esterna in caso di eventi particolari (per es. giornata a porte aperte).



### 3.3 Una prospettiva funzionale della SSE

La Sottostazione elettrica di conversione di Ciriè, edificata nel 1919, è un notevole esempio di patrimonio di archeologia industriale meritevole di valorizzazione: è caratterizzato da una struttura portante in calcestruzzo armato, una copertura a travi reticolari e pilastri perimetrali a vista, capace di soddisfare l'esigenza di notevoli luci per ospitare la strumentazione tecnologica all'avanguardia necessaria all'elettrificazione della linea ferroviaria; l'articolato apparato decorativo di riferimento Liberty e la scansione delle finestrate, che si fanno più ampie in altezza, contribuiscono a misurare e ritmare la compattezza del blocco edilizio, che conferiscono un carattere monumentale a questa centrale elettrica.

Un'ipotesi ambiziosa potrebbe configurare la rilocalizzazione dei locali tecnici e operativi RFI in altra area della stazione (per es. all'interno dell'ex magazzino merci), liberando in tal modo gran parte degli spazi della SSE, che sarebbero in tal modo ridestinati a una doppia funzione: un lato più specificamente culturale e museale, non solo vincolato al Museo ma ripensato con spazi polifunzionali aperti a un uso civico per mostre temporanee ed eventi; e un uso "a servizi" utili sia alla presenza del Polo museale (caffetteria, accoglienza, altri spazi in locazione per servizi di carattere pubblico o commerciale) sia nel rapporto con l'intorno (data la prossimità del polo cosiddetto "Ciriè 2000").

Questo secondo modo di impiego degli spazi offrirebbe inoltre condizioni per garantire una più solida sostenibilità economica all'operazione e una garanzia di presidio continuativo delle strutture. Inoltre, una progettazione efficace dell'allestimento interno permetterebbe di mantenere gli apparati elettrici della SSE in regolare esercizio garantendo insieme le dovute prescrizioni di sicurezza e la possibilità per i visitatori del Museo di vedere ancora in opera il cuore della struttura.





## 3.4 L'impegno economico

Si offre di seguito una stima indicativa dell'impegno economico richiesto per il recupero funzionale e l'allestimento delle aree da destinare al MUST:

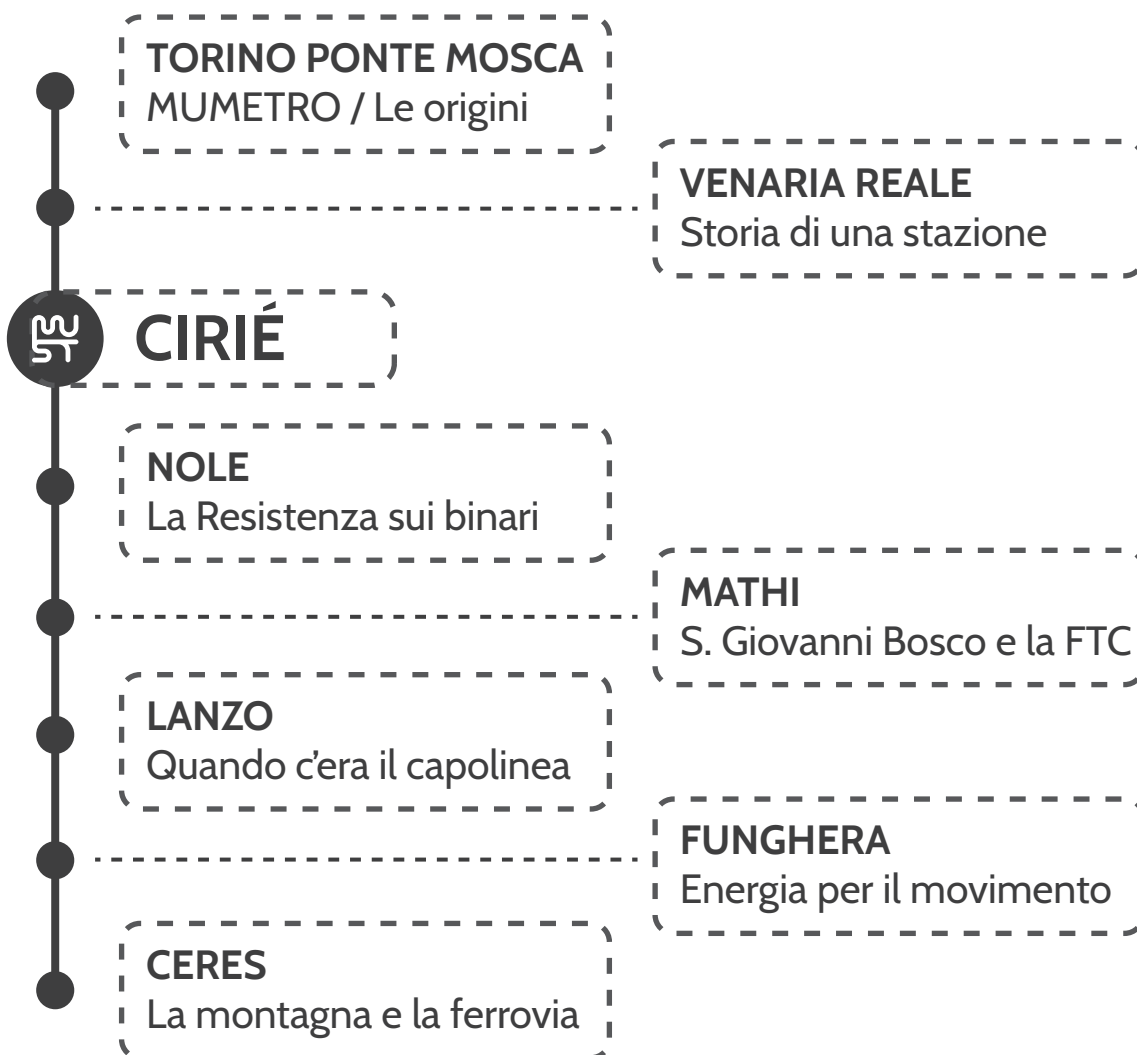
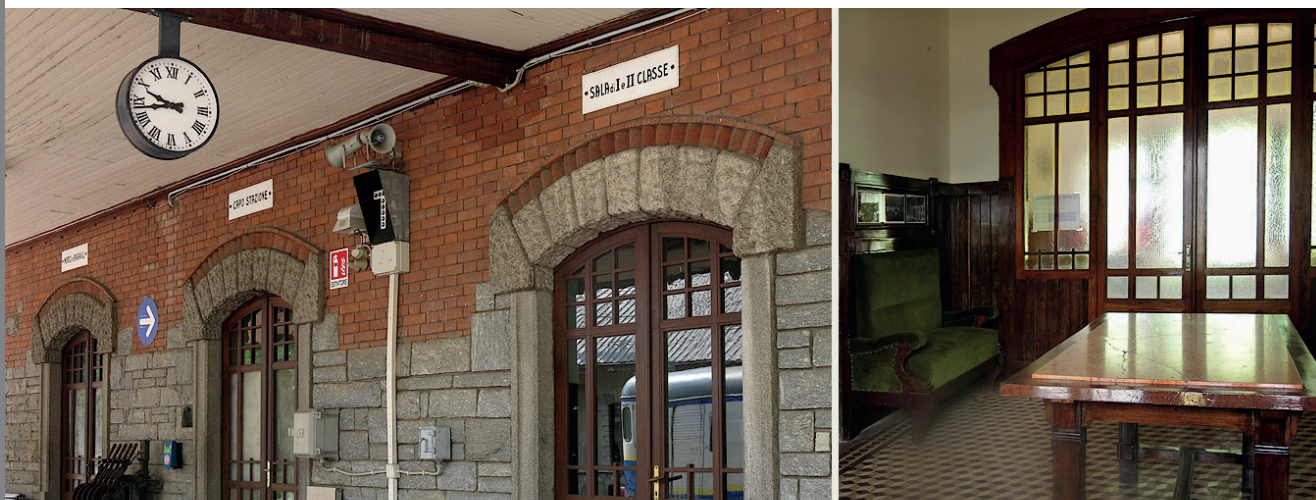
Restauero edificio SSE (opere edili e strutturali) <i>Opere relative alla riqualificazione energetica, sostituzione serramenti, opere inerenti al restauro conservativo degli esterni, opere per il miglioramento sismico e impiantistico dell'edificio, opere per la messa in sicurezza e l'adeguamento antincendio, opere per l'abbattimento di barriere architettoniche</i>	€ 950.000
Realizzazione nuovo Polo museale SSE (opere edili e strutturali) <i>Realizzazione nuovo museo ferroviario, realizzazione spazio per mostre temporanee, spazi accessori, caffetteria e accoglienza, sala multimediale</i>	€ 630.000
Realizzazione nuovo Polo museale SSE (allestimento) <i>Realizzazione nuovo museo ferroviario, realizzazione spazio per mostre temporanee, spazi accessori, caffetteria e accoglienza</i>	€ 350.000
Realizzazione nuovo Polo museale SSE (salone a doppia altezza, allestimento) <i>Sala multimediale, opere per la sicurezza degli apparati</i>	€ 300.000
Rifunzionalizzazione Capannone officina <i>Opere di manutenzione straordinaria e adeguamenti impiantistici, allestimenti per l'esposizione del materiale rotabile</i>	€ 400.000
Opere esterne <i>Opere al servizio dell'edificio SSE, opere di rinnovamento del viale di accesso al Polo, realizzazione di parcheggio a raso</i>	€ 400.000
Oneri della sicurezza non soggetti a ribasso	€ 71.000
<b>Totale lavorazioni inclusi oneri della sicurezza</b>	<b>€ 2.911.000</b>
<b>Totale progetto (comprensivo di Iva 10%)</b>	<b>€ 3.202.100</b>



CIRIE' - Centrale elettrica

## 3.5 Oltre Cirié: un Museo diffuso

I musei ferroviari possono esistere come musei diffusi, poiché niente racconta la storia di un'impresa tecnica e tecnologica meglio della ferrovia stessa. L'obiettivo complessivo dunque è che il MUST diventi un museo diffuso lungo tutta la linea, attraverso un apparato informativo coerente e uniforme presente in diversi punti e con la possibilità di musealizzare in alcune stazioni strumenti tecnici e tecnologici e finanche alcuni rotabili storici per i quali non si ritenga valutabile il ripristino in servizio.



### 3.6 Oltre il MUST: un Museo del territorio

In parallelo o in un secondo tempo rispetto alla messa a terra del MUST si potrebbe valutare di estendere il perimetro dell'operazione verso un vero Museo del territorio, raccordando le diverse istituzioni già presenti (per es. Museo Tazzetti della Montagna di Usseglio, Museo delle genti delle Valli di Lanzo a Ceres, ecc.) e inquadrando lo sviluppo storico-sociale delle comunità locali nel medesimo arco temporale della ferrovia. Si potrebbe pertanto valutare di dedicare una sezione del percorso di visita a Cirié ad aspetti paralleli (come la storia dell'estrazione mineraria nelle Valli) e promuovere percorsi e iniziative di promozione territoriale coordinata che consentano l'accesso e la visita anche alle altre strutture museali locali (per es. giornate dedicate, pacchetti turistici ecc.) con percorsi di visita da compiersi a piedi o in bicicletta, abbinati a quelli ferroviari, con lo scopo di favorire un turismo che rispetti l'ambiente e che consenta di riscoprire la storia locale.



# 4. La “messa a terra”

## 4.1 L'investimento

La rifunzionalizzazione e il restauro degli spazi, gli interventi sui rotabili e un piano comunicativo complessivo e coordinato che includa anche la realizzazione di un Museo diffuso richiedono un'opera sinergica e proattiva e il coinvolgimento di vari soggetti, di seguito brevemente elencati, non solo per l'individuazione delle risorse necessarie ma anche per la “messa a terra” del Museo nella sua concretezza.

- la Regione Piemonte, in qualità di titolare di impianti e fabbricati;
- la Fondazione FS Italiane, per il profondo *know-how* nel recupero dei rotabili storici e nell'esercizio delle ferrovie storiche-turistiche;
- il Museo Ferroviario Piemontese;
- i Comuni interessati nell'operazione, a cominciare dalla Città di Cirié;
- Fondazioni bancarie ed enti di credito;
- altri soggetti privati che possano essere coinvolti nel sostegno alla realizzazione del progetto, a mezzo sponsorizzazioni, raccolte di fondi ecc.

## 4.2 La gestione

È del tutto evidente, per un progetto di ampio respiro come quello che si propone, come sia necessaria una programmazione e organizzazione che consenta da una parte la manutenzione indispensabile agli spazi e dall'altra un calendario di aperture che giustifichi l'operazione nel suo complesso. A tal fine la prospettiva più auspicabile sarebbe la costituzione di un ente associativo *ad hoc* che possa soddisfare questi obiettivi.

In alternativa, o parallelamente alla costituzione di un soggetto locale, sarebbero necessari il coinvolgimento e la cooperazione con i soggetti già presenti sul territorio per la preservazione e valorizzazione del patrimonio ferroviario, e in particolare:

- Museo Ferroviario Piemontese
- Gruppo storico GTT
- MUMETRO



## 5. Riferimenti bibliografici

- Archivio Gruppo Torinese Trasporti
- *La elettrificazione della ferrovia Torino-Lanzo-Ceres*, Vincenzo Bona Tipografo, 1922
- Carla F. Gütermann, M. Grazia Imarisio e Diego Surace, *Itinerari Liberty in provincia di Torino*, Provincia di Torino, 2008.
- Cristina Boido, Chiara Ronchetta, Luca Vivanti, *Torino-Ceres e Canavesana. Itinerari ferroviari piemontesi*, Celid, 1996.
- C. Bertolini (a cura di) *La canavesana e la Torino-Ceres. Storia e realtà di due ferrovie in concessione*, Celid, 1988.



Autori delle immagini:

pag. 2 Enrico Suppo, pag. 3 Federico Sardo e Giorgio Stagni, pag. 4 Davide Arminio, pag. 5 Davide Arminio e Enrico Suppo, pag. 6 Federico Sardo, pag. 8 Davide Arminio e Cecilia de Marco, pag. 10 Giorgio Stagni, pag. 11 Comune di Usseglio, pag. 12 Federico Santagati, pag. 13 Federico Sardo

