

Il Museo Ferroviario Piemontese

I tascabili di Palazzo Lascaris



n. 12

I TASCABILI DI PALAZZO LASCARIS

1. *Intorno alla Sindone* (aprile 1998)
2. *Cos'è l'usura, conoscerla per prevenirla* (luglio 1998)
3. *Il Difensore Civico* (ottobre 1998)
4. *Consiglio on-line* (maggio 1999)
5. *Storie di ordinaria usura* (settembre 1999)
6. *Piemontesi nel mondo* (dicembre 1999)
7. *Contro la pena di morte* (aprile 2000)
8. *Uno spazio per i giovani* (luglio 2000)
9. *I Consiglieri regionali del Piemonte* (ottobre 2000)
10. *www.piemontesinelmondo.it* (aprile 2001)
11. *Il patrimonio linguistico del Piemonte* (luglio 2001)

La pubblicazione di questo dodicesimo “tascabile di Palazzo Lascaris,” nel dicembre del 2001, avviene in concomitanza con l’inaugurazione della sede del “Museo Ferroviario Piemontese” a Savigliano.

Si tratta di un avvenimento importante, reso possibile anche grazie all’impegno del Consiglio regionale del Piemonte, che ha appoggiato l’iniziativa sin dalle sue prime fasi progettuali.

Sono infatti due le leggi regionali ad esso dedicate: la prima del 1978 (la n. 45 del 26 luglio), che istituiva l’Associazione “Museo Ferroviario Piemontese”, e la seconda del 1996 (la n. 56 del 6 agosto), con la quale si individuava in Savigliano la sede idonea per la nascente struttura museale.

Grazie all’apporto di vari Enti ed alla dedizione di un nutrito gruppo di volontari, il progetto del Museo Ferroviario Piemontese è diventato una realtà. L’allestimento della sede saviglianese consente anche ai più giovani di ammirare i mezzi rotabili che appartengono al nostro passato. Il Museo è un esempio di conservazione della memoria storica e del patrimonio del territorio: una testimonianza del lavoro e dell’ingegno piemontese, profuso per migliorare i collegamenti ed il trasporto di persone e merci, che a loro volta hanno contribuito a migliorare le nostre condizioni di vita.

Roberto Cota

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE

NASCE IL MUSEO FERROVIARIO PIEMONTESE

L'Associazione "Museo Ferroviario Piemontese" è stata costituita con la legge regionale 26 luglio 1978 n. 45 (testo in appendice); ha personalità giuridica di diritto pubblico ed annovera tra i suoi soci, oltre alla Regione Piemonte, alcuni Enti Locali (le Province di Torino, Cuneo, Asti) la Camera di Commercio di Torino e privati cittadini.

L'Associazione ha lo scopo di provvedere, attraverso l'istituzione e la gestione del Museo, al reperimento ed alla conservazione del materiale ferroviario di interesse storico, con particolare riferimento al materiale rotabile ed ai sistemi di trazione che hanno caratterizzato la storia dei mezzi di comunicazione soprattutto in Piemonte.

In diversi anni di attività l'Associazione è riuscita a reperire, a salvare dalla demolizione ed a conservare, una lunga serie di mezzi ferroviari che oggi costituiscono una dotazione di indubbio valore storico e culturale.

Con l'approvazione unanime del Consiglio regionale della legge 56/96 (testo in appendice), la Regione Piemonte finanziava la costruzione della sede museale in Savigliano.



Dicembre 2000: lavori per la posa dello scambio che dalla ferrovia Savigliano – Saluzzo darà accesso ai binari interni al Museo



*La locomotiva “Lucia” entra per la prima volta sui binari interni,
il 28 aprile 2001, con il treno straordinario per l’Assemblea “Fedecrail”
in visita al costruendo Museo*

Negli anni successivi viene eseguita la progettazione della sede del Museo ed il 29 maggio 1999 si svolge a Savigliano (CN), in Via Coloira, la cerimonia della posa della prima pietra con l’inizio dei lavori di costruzione.

Il 26 dicembre 2000, viene varato lo scambio di interconnessione tra i binari interni del Museo e la ferrovia Savigliano – Saluzzo, ed il 28 aprile 2001 il primo treno, trainato dalla locomotiva a vapore 422.009 “Lucia”, ha fatto il suo ingresso trionfale portando in visita la comitiva di “Fedecrail”, la Federazione dei Musei e delle Ferrovie Turistiche Europee, che ha tenuto a Torino la sua annuale assemblea.

Nella scelta del sito ove costruire la sede, è stata posta particolare attenzione alla necessità che il Museo fosse raccordato alla rete ferroviaria. Ciò è indispensabile, non tanto per il ricovero dei mezzi storici (che potrebbero per una volta venire carrellati, come successo per altri Musei), bensì per quella che potrebbe diventare la caratteristica saliente del “Museo Ferroviario Piemontese”: il mantenimento in attività di parte dei rotabili storici.

Complessivamente il Museo può contare su una disponibilità di circa sessanta rotabili, tra cui una quindicina di locomotive a vapore, una decina di locomotive elettriche o diesel, carrozze, carri merci e persino una vecchia gru. Alcuni di questi mezzi sono perfettamente funzionanti, altri facilmente riattivabili, ed altri ancora destinabili alla sola esposizione “statica”.

A differenza di altri musei esistenti in Italia (quello F.S. di Pietrarsa ed il “Leonardo da Vinci” di Milano), ove locomotive e rotabili giacciono immobili, il Museo piemontese nasce attivo, con locomotive sbuffanti, ancora in grado di correre sulle linee ferroviarie, a testimoniare un’importante porzione di storia e di vita del Piemonte. La collocazione in Savigliano è ottimale sotto questo aspetto: dalla Savigliano - Saluzzo si accede alla Saluzzo - Cuneo; da Cuneo poi i treni storici potrebbero proseguire sulla Cuneo - Breil - Ventimiglia, una linea eccezionale per i suoi scorci paesaggistici e per le sue soluzioni costruttive. In un prossimo futuro potrebbe realizzarsi anche l’ipotesi di riapertura a fini turistici delle linee Busca - Dronero e Saluzzo - Moretta, da anni chiuse al traffico, ma ancora armate e quindi riattivabili con spese minime. Il Museo ha inoltre potuto contare sulla preziosa opera di un buon numero di volontari, appassionati di ferrovie, che anche oggi continuano ad apportare il loro valido contributo.

LA LOCOMOTIVA DI FRESCOT

Per il logo del Museo è stata scelta la locomotiva di Frescot, che rappresenta una pietra miliare nell’evoluzione delle locomotive a vapore. L’ing. Frescot era capo dell’ufficio progetti della SFAI (Strade Ferrate dell’Alta Italia) e nel 1884 fece costruire nelle officine di Torino una locomotiva innovativa, la prima con rodiggio 2.3.0, potenza di 650 cavalli e velocità massima di 80 km/h.

Fu dedicata a Vittorio Emanuele II e negli anni successivi ne vennero costruite diverse serie, per un totale di 54 unità.

SOMMEILLER - GRANDIS - GRATTONI

La sede saviglianese del “Museo Ferroviario Piemontese” è dedicata alla memoria di tre grandi ingegneri ferroviari dello Stato Piemontese: Germain Sommeiller, Sebastiano Grandis e Severino Grattoni, attivi nell’Ottocento. Parteciparono alla progettazione, realizzazione e gestione di numerose ferrovie in Piemonte, ma il loro nome resta soprattutto legato al traforo del Frejus. I tre ingegneri avevano progettato l’ardito traforo lungo 12.700 metri. Sino ad allora (1850 circa), tutte le gallerie venivano scavate manualmente (a colpi di piccone), ma in questo modo l’opera avrebbe richiesto tempi lunghissimi. Fu l’invenzione del compressore a colonna e la messa a punto delle perforatrici idrauliche (tutti brevetti di Sommeiller, Grandis e Grattoni), che resero possibile lo scavo del traforo.



LA STORIA DI UNA LOCOMOTIVA CHIAMATA “LUCIA”

Nel 1911 le officine Hanomag, dell’Impero di Prussia, costruirono la loro locomotiva n. 6382. Questa macchina fu consegnata alle KPEV (Koniglich Preussische Eisenbahnverwaltung = Ferrovie Prussiane) ed immatricolata nel gruppo G8 col numero 4813. Assegnata al deposito locomotive di Halle iniziò il suo servizio.

Non si conoscono gli avvenimenti in cui essa fu coinvolta nel primo conflitto mondiale, ma al termine la macchina entrò a far parte del nutrito gruppo di locomotive consegnate all’Italia in conto riparazioni danni di guerra, cosicché nel 1919 le F.S. la considerarono “locomotiva di preda bellica” e la reimmatricularono nel gruppo 422 col numero 009.

La scarsa conoscenza di quella specifica macchina, da parte degli addetti alle riparazioni, e la carenze dei pezzi di ricambio fecero sì che negli anni Trenta essa venisse tolta dal servizio attivo ed accantonata. Durante la seconda guerra mondiale fu rimessa in servizio ed assegnata al deposito di Lubiana (Slovenia) nel periodo dell’annessione di questa provincia al Regno d’Italia.

Passò indenne il conflitto e, nel settembre del 1946, fu venduta dalle F.S. al prezzo di 2.700.000 lire alla società “Italgas”, che la utilizzò nello stabilimento di Bragno, in servizio di manovra ed al traino delle tradotte sul raccordo con la stazione di San Giuseppe di Cairo (linea Torino - Savona). Nel 1972 fu soppiantata in questo servizio da più moderne locomotive diesel ed accantonata in attesa di demolizione.

Venne invece scoperta dagli appassionati di ferrovia del “GATT” (Gruppo Amici del Treno di Torino) e nel 1979 fu ceduta al Museo Ferroviario Piemontese, riparata e rimessa in attività, risultando così essere il primo (e per anni unico) esemplare nel nostro Paese di loco-

tiva a vapore funzionante di proprietà di un Museo.

Partecipò a viaggi speciali, inaugurazioni, celebrazioni, e divenne anche diva del cinema girando alcune scene del film “La coppa del mondo”. Fu battezzata “Lucia” nel 1981 in memoria di una socia fondatrice del “GATT” prematuramente scomparsa. Recentemente è stata sottoposta ad una revisione generale, ed ora è stata riportata alla massima efficienza ed effettua più o meno regolarmente viaggi per turisti e scolaresche, grazie ad una convenzione del Museo Ferroviario Piemonte con le F.S.



La locomotiva “Lucia” a Saluzzo il 29 maggio 1999, in occasione del viaggio dimostrativo Savigliano-Saluzzo, effettuato per la posa della prima pietra del “Museo Ferroviario”

ALTRE LOCOMOTIVE A VAPORE ATTUALMENTE ESPOSTE

895.159

Il gruppo “895” fu costruito fra gli anni 1908 e 1915 per le FS. Erano macchine progettate per le linee di montagna, a ruote piccole, con ottimo sforzo di trazione, ma velocità massima limitata a 40 km/h. Erano caratterizzate dalla presenza di diverse casse d’acqua disposte di fianco alla caldaia, che conferivano alla macchina una forma insolita. Con il trascorrere degli anni vennero adibite a compiti di manovra pesante e traino di tradotte nei porti e negli scali più importanti. Dagli anni Cinquanta alcune vennero cedute ad industrie private per il servizio sui raccordi. La 895.159 prestò servizio, sino agli anni Settanta, presso la “Fornicoke”, che l’ha poi donata al Museo Ferroviario Piemontese.

FTC 23

Nel 1935 la “Breda” costruì una serie di locomotive a tre assi per linee secondarie. Erano macchine semplici, leggere, economiche, con velocità massima di 50 km/h e quindi atte anche al servizio passeggeri. Tre di queste locomotive furono acquistate dalla ferrovia Torino – Ceres ed una dalla ferrovia Torino Nord (linee del Canavese). Finirono tutte nel parco “Satti”, dal quale proviene l’esemplare in mostra al Museo di Savigliano.

940.030

Il gruppo 940 fu costruito negli anni 1922-1924 per le FS. Erano locomotive progettate per le linee di montagna con velocità massima di 65 km/h e potenza di 980 CV. Derivavano dal gruppo 740 di cui costituivano la versione senza tender. Negli anni Trenta fecero servizio anche sulla ferrovia Cuneo – Nizza.



*Le prime tre locomotive a vapore giunte a Savigliano (da destra a sinistra):
“895.159” donata dalla “Fornicoke”
“FTC 23” messa a disposizione dalla “SATTI”
940.030” di proprietà del Museo*

Treni in arrivo ...

Il Museo Ferroviario Piemontese ha in corso di acquisizione dalle F.S. i seguenti rotabili, che giungeranno a Savigliano nella primavera del 2002:

3 locomotive a vapore (740.282 - 835.240 - 880.008)

3 locomotive elettriche trifase (E 431.027 - E 432.031 - E 554.174)

2 locomotive diesel (D 461.1001 - D 234.2012)

2 carrozze degli anni Trenta (Cz 32000 di terza classe e Kt 48405 per trasporto detenuti) ed un furgone postale degli anni Venti (UM 8213)

Altri treni storici verranno messi a disposizione del Museo dalle FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio) e dalla SATTI (Società per Azioni Torinese Trasporti Intercomunali).

UN REPERTO PARTICOLARE: CARROZZA CON TERRAZZINI

La linea Monchiero - Dogliani (in provincia di Cuneo), fu chiamata tramvia, in quanto costruita sulla sede stradale. Era in realtà una vera ferrovia, che utilizzava binari e treni normali, in parte acquistati di seconda mano dalle F.S., in parte costruiti appositamente da industrie private, badando soprattutto al risparmio. Questa linea fu realizzata e gestita dalla Società Anonima Tramvie Elettriche di Dogliani (SATED), non dalle F.S. in quanto non rientrante negli interessi della Ferrovie dello Stato.

Inaugurata nel 1923, venne chiusa nel 1953, non risultando più economicamente sostenibile. La carrozza a due assi, con terrazzini, si salvò in modo curioso: fu acquistata da un privato che la fece trasportare su un suo terreno, in campagna, per essere trasformata in casetta per vacanze, eliminando gli interni e sostituendoli con cucina e camera da letto. Scoperta ed acquistata dal Museo, necessita di importanti lavori di restauro. La ricostruzione dell'interno risulta possibile in quanto sono state recuperate alcune parti, fra le quali due panche, che potranno essere quindi fedelmente riprodotte.



La carrozza a due assi, con terrazzini, della tramvia Monchiero - Dogliani

PERCHÉ A SAVIGLIANO LA SEDE DEL MUSEO

Le motivazioni che hanno portato ad individuare in Savigliano il luogo più idoneo quale sede del Museo Ferroviario Piemontese, sono diverse.

Storiche: la ferrovia Torino - Savigliano fu inaugurata il 13 marzo 1853, alla presenza del Re Vittorio Emanuele II (quindi fu una delle prime ferrovie piemontesi), contemporaneamente prese l'avvio un opificio per la produzione di materiale rotabile.

Dopo quasi 150 anni di produzione ferroviaria, oggi questo insediamento rappresenta una delle industrie leader nel mondo per l'alta velocità ferroviaria (grazie ai suoi elettrotreni ad assetto variabile, meglio noti come "Pendolini"), può così essere definita come la fabbrica italiana di treni più antica e contemporaneamente più moderna.

Tecniche: l'area prescelta è collocata tra le linee Torino - Savona e Savigliano - Saluzzo, e consente un facile collegamento con quest'ultima, l'estensione è sufficiente ad ospitare tutte le strutture già dimensionate in previsione di ulteriori acquisizioni di mezzi al Museo.

Logistiche: Savigliano è facilmente raggiungibile ed in particolare da Torino si può usufruire di un servizio ferroviario cadenzato che la raggiunge in 35 minuti; inoltre è ubicato a pochi chilometri dall'aeroporto di Levaldigi e dall'autostrada Torino - Savona; l'area è situata a poche centinaia di metri dalla stazione F.S. e dalla circonvallazione stradale.

Finanziarie: il terreno è stato messo a disposizione, gratuitamente, dal Comune di Savigliano; Enti e banche locali hanno concorso al finanziamento dell'opera, i costi di realizzazione sono risultati contenuti grazie alla possibilità di utilizzare moderne strutture prefabbricate.



LA STRUTTURA DEL MUSEO

La particolarità saliente del Museo consiste nell'aver un certo numero di locomotive e carrozze perfettamente funzionanti e quindi in grado di effettuare viaggi in occasioni particolari, o per turisti, o semplicemente per portare visitatori nella sede. Ciò ha profondamente influito sulla progettazione. A parte i fabbricati sussidiari, con salone mostre, biblioteca, sala convegni e servizi vari, il Museo vero e proprio è composto da tre settori:

1.

La piattaforma girevole con annessa “rotonda”, che 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; occupa lo spazio centrale del museo;



La piattaforma girevole in costruzione

2.

La stazione di testa, di due soli binari; è completata da quattro scambi con interconnessione a croce per permettere alle locomotive, una volta giunte al termine del binario, di riportarsi in testa al treno dal lato opposto; anche in questo caso è stata riprodotta una “stazione tipo” dell’epopea della grande trazione a vapore, naturalmente completata da marciapiedi per l’accesso ai treni da parte dei viaggiatori; è situata nella fascia parallela alla linea Torino - Cuneo / Savona;

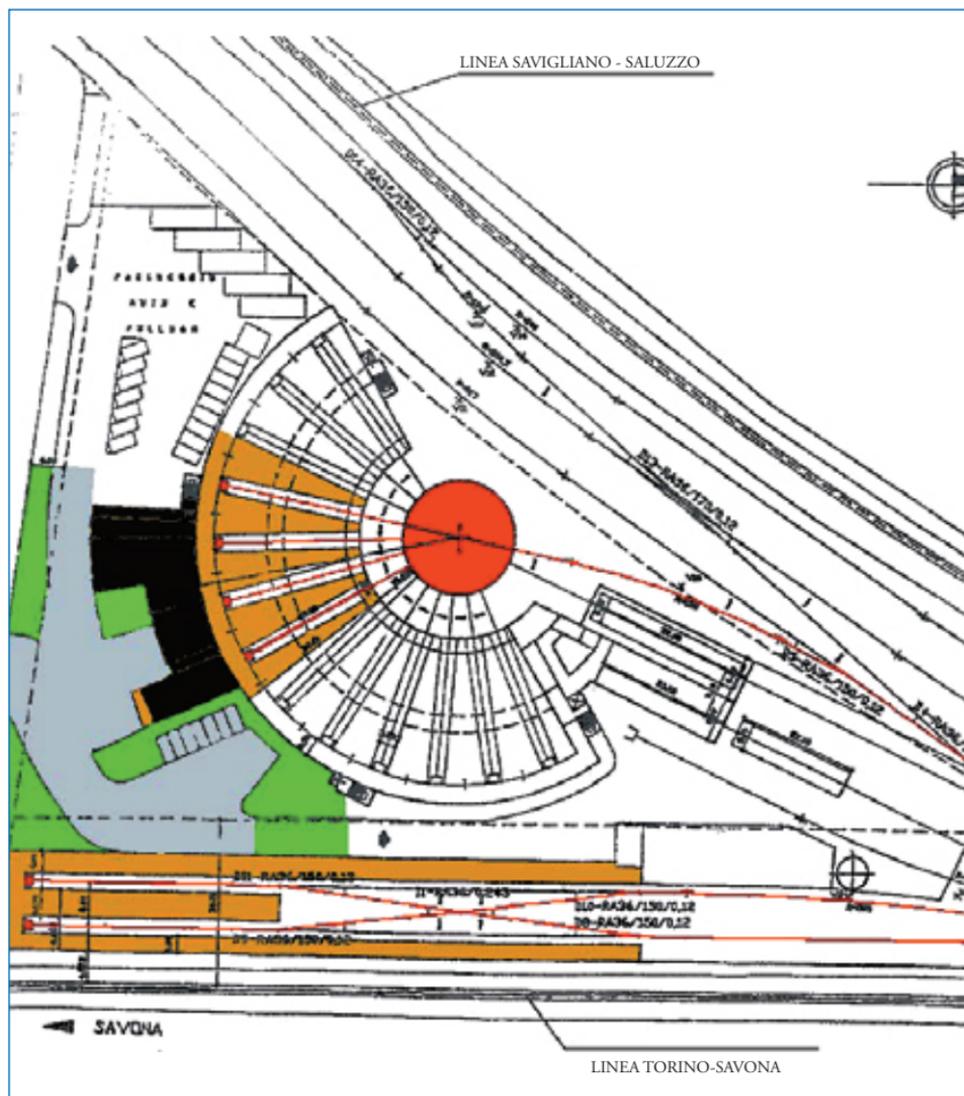
3.

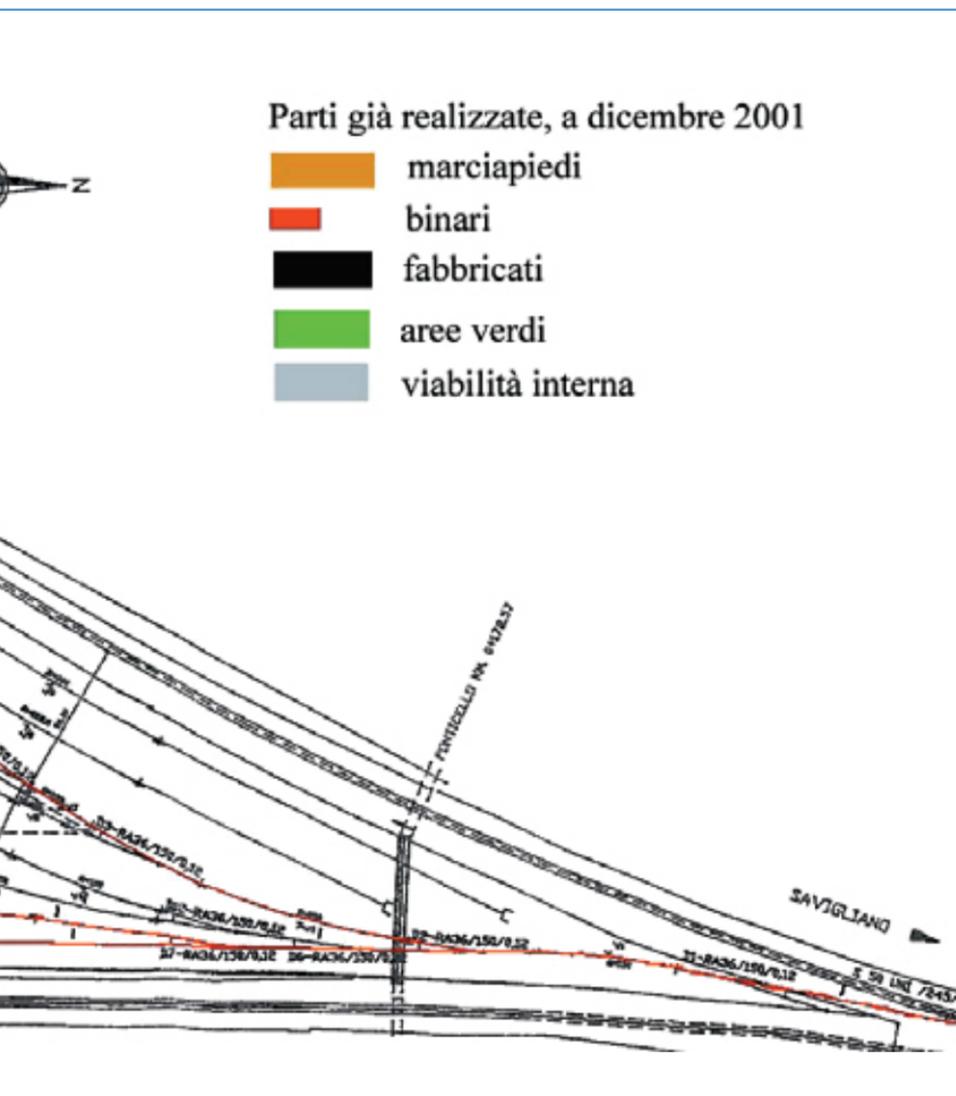
Il fascio smistamento, ove sono esposti carri e carrozze, situato nella fascia lungo la linea Savigliano - Saluzzo.

Naturalmente, tutti gli scambi saranno funzionanti, ed i binari saranno attivi in modo da permettere ai treni di effettuare manovre, partenze ed arrivi.



La locomotiva “Lucia” attestata su uno dei binari di testa del Museo





LA PIATTAFORMA GIREVOLE

Le piattaforme girevoli nacquero praticamente assieme alle prime ferrovie, con lo scopo di girare le locomotive a vapore. Queste erano infatti unidirezionali, o per lo meno avevano una direzione di marcia ottimale, mentre la retromarcia imponeva pesanti limitazioni (salvo in alcuni tipi che rappresentarono però rare eccezioni).

La seconda funzione, che con l'evoluzione delle ferrovie fu assegnata alle piattaforme girevoli, fu quella di distribuire le locomotive (ma anche carri e carrozze) su fasci di binari afferenti la piattaforma stessa. Nel Museo è stato ricostruito un impianto completo di questo tipo.

Una piattaforma girevole è composta da due elementi strutturali base: la vasca (in muratura) ed il ponte girevole (in metallo). Le dimensioni in ambito F.S. possono variare da un minimo di 5,5 metri (per carri e piccole locomotive) sino ad un massimo di 21,5 metri (su cui è possibile girare qualsiasi tipo di locomotiva).

La piattaforma girevole installata a Savigliano è una F.S. da 21 metri di diametro, il cui progetto risale agli anni Dieci del Novecento. Tali piattaforme vennero costruite negli anni Venti e successivi, fino a quando non furono sostituite da quelle di 21,5 metri, progettate con una diversa struttura ed un maggior numero di punti di scorrimento del ponte.

Naturalmente la vasca è stata costruita ex novo, in cemento armato, ma il ponte è originale, come pure sono originali il motore (ad aria compressa) e tutte le apparecchiature secondarie. La struttura del ponte girevole è composta da due travate metalliche gemelle collegate tra di loro per mezzo di due robuste traverse centrali, quattro traverse estreme e altri travi minori disposte diagonalmente, tutte imbullonate tra di loro.

Tra le due traverse centrali troviamo il castello di sospensione del ponte, di acciaio fuso, attraversato da quattro chiavarde di regolazione, per mezzo

delle quali il ponte resta sospeso al cappello del perno centrale.

Alle due estremità troviamo quattro ruote, dal diametro di 90 centimetri, che sostengono il ponte. Se ben regolato, il ponte si trova in perfetto equilibrio sul perno centrale.

Il ponte è stato recuperato nell'officina meccanismi F.S. di Pontassieve ed acquistato dal Museo.

La ristrutturazione ed il montaggio sono stati realizzati dalle Officine Milanesio di Moretta, ed oggi la piattaforma, perfettamente funzionante, costituisce il "cuore" del Museo e rappresenta un raro pezzo di archeologia industriale.



Il ponte della piattaforma girevole ancora da porre in opera

ALTRI ROTABILI ATTUALMENTE ESPOSTI

E 626.150

Con il gruppo E 626 si individuano le prime locomotive elettriche funzionanti a corrente continua a 3.000 volt.

Costruite negli anni 1927-1939, in diverse serie, ed atte a trainare qualsiasi tipo di treno, merci e passeggeri, erano dotate di una velocità fissata in 95 km/h. A fine carriera alcune unità del gruppo 626 furono cedute a ferrovie secondarie e la “SATTI” ne acquistò cinque esemplari.



La locomotiva elettrica “E 626.150”, messa a disposizione dalla “SATTI”, con alcuni volontari del Museo Ferroviario Piemontese

E 428.131

Il gruppo E 428 fu progettato nel 1932 per il traino di treni passeggeri diretti e direttissimi.

La velocità massima doveva essere di 150 km/h, ma fu ridotta a 130 km/h. Le locomotive vennero costruite dal 1934 al 1943.

Rappresentano il primo tipo di locomotore con carrozzeria aerodinamica e non più con avancorpi come quelli precedenti.



La locomotiva elettrica “E 428.131”, acquistata dalle F.S.

Diesel “Italcementi”

Corrisponde al tipo di locomotiva diesel costruita nell’anteguerra per le DR (Ferrovie tedesche) per le linee secondarie, con velocità massima di 60 km/h.

Immatricolata nel gruppo V 36, quella presente ora a Savigliano, finì in Italia per cause belliche e venne abbandonata.

Recuperata nel dopoguerra, venne utilizzata dalla “Italcementi” (che l’ha donata al Museo) nello stabilimento di Borgo San Dalmazzo fino alla fine degli anni Settanta.



*La locomotiva diesel di origine tedesca costruita nell’anteguerra,
donata dalla “Italcementi”*

Gru ferroviaria

Curioso mezzo composto da una gru cabinata, montata su un telaio ferroviario. Oltre ad effettuare tutte le operazioni tipiche delle gru di sollevamento, può correre autonomamente sui binari, essendo dotata di motorizzazione propria, come un piccolo locomotore, quindi senza la necessità di traino. Costruita oltre cinquant'anni fa, ha svolto il suo servizio per il carico e lo scarico di carri merci presso un magazzino ricordato alla ferrovia in zona Lingotto (Torino), ove è stata ritrovata ed acquistata quando ormai era destinata alla demolizione.



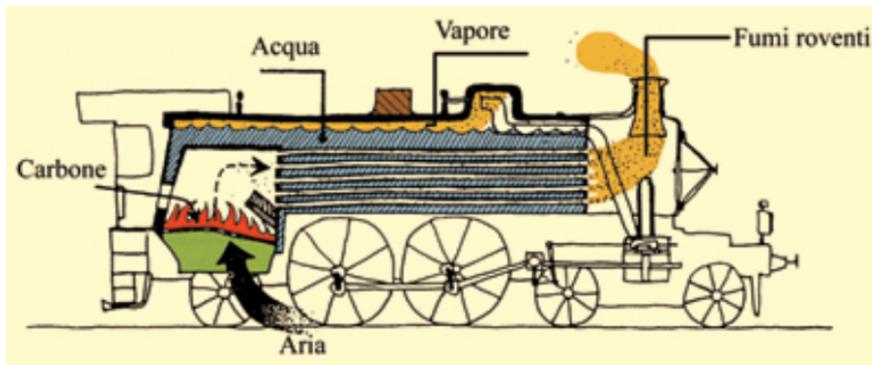
La curiosa gru ferroviaria, ora a Savigliano

ALCUNI VOCABOLI

Binario: le due rotaie metalliche fissate su traversine (una volta in legno, ed oggi anche in cemento precompresso), che poggiano sulla “massicciata”, composta con pietrisco.

Scartamento: distanza tra le due facce interne delle rotaie di un binario, espressa in metri. Gli scartamenti più utilizzati sono tre: “normale” (1,435 m., utilizzato in quasi tutto il mondo), “largo” (superiore a 1,435 m., utilizzato in Spagna e Russia) e “ridotto” (da 0.600 m. a 1,200 m., utilizzato per le ferrovie secondarie).

Locomotiva: veicolo ferroviario usato per trainare un convoglio (merci o passeggeri). In base al tipo di motore può essere a vapore, diesel o elettrica. Le macchine usate per il movimento di veicoli ferroviari all’interno delle stazioni e degli scali merci vengono dette locomotive da manovra.



Come funziona una locomotiva a vapore

Denominazione delle locomotive: le prime locomotive a vapore erano contraddistinte da un nome proprio (il nome dell'inventore, di una persona celebre, di una località, di una caratteristica tecnica della macchina, di un vezzeggiativo, ecc.). Si ebbero così nomi quali: "Locomotion", "Puffing Billy", "Royal Gorge", "Sans Pareil", "Rocket", "The Best Friend of Charleston", "George Washington", "Austria", "Patentee", "North Star", "Vesuvio", "Carlo Alberto", "Vittorio Emanuele", ecc. Oggi le locomotive vengono individuate da una serie di numeri (o lettere e numeri). Nelle F.S. la sigla è di sei cifre (per le locomotive a vapore o elettriche) o di sette (per quelle diesel). Le prime tre cifre indicano il gruppo di appartenenza e le successive il numero progressivo di fabbricazione. La cifra del gruppo può dare indicazioni generali sulla provenienza, alcune caratteristiche tecniche o la funzione delle locomotive (ad esempio, il gruppo 470 definisce locomotive ex austriache; il 640 locomotiva a ruote alte per treni passeggeri; il gruppo 835 locomotive da manovra, ecc.).



La locomotiva di Fresco, battezzata "Vittorio Emanuele"

Rodiggio: sigla che rappresenta la disposizione delle ruote di una locomotiva, distinguendo in particolare gli assi portanti (su cui sono collocate le ruote non motrici) da quelli motori (su cui sono montate le ruote motrici), con l'elencazione della loro quantità a partire dal fronte della locomotiva verso il retro. Il modo di trascrivere il rodiggio è definito da tre sistemi:

a) *francese*, utilizzato in Francia, Italia, Spagna, Russia e altri Paesi minori, che prevede l'uso di sole cifre, considerando ogni "sala" (composta da due ruote ed un asse) come un elemento unico e indicando con la cifra 0 l'eventuale assenza degli assi portanti. Ad esempio l'identificazione della locomotiva di Frescot (simbolo del Museo Ferroviario Piemontese), con due assi portanti anteriori, tre assi motori accoppiati, e nessun asse portante posteriore, si effettua nel sistema francese con la notazione 2-3-0.

b) *White*, utilizzato in Inghilterra, Stati Uniti e altri Paesi di origine anglosassone, che consiste nella classificazione numerica, come il sistema precedente, ma considerando le ruote anziché gli assi. In pratica, è lo stesso sistema francese, moltiplicato per due. La locomotiva di Frescot sarebbe quindi classificata come 4-6-0.

c) *U.I.C.* (Union Internationale des Chemins de fer), inizialmente utilizzato in Germania, nel centro Europa, in Scandinavia e nei Balcani, che prevede una notazione mista di lettere e di numeri. La locomotiva di Frescot sarebbe quindi classificata come 2 C.

[Per le definizioni ed i commenti si è consultato anche: AA. VV., *Enciclopedia di modellismo ferroviario*, Hobby & Work Italiana editrice, Cinisello Balsamo (MI), vol. II.]

LEGGE REGIONALE 26 LUGLIO 1978, N. 45

Istituzione del Museo Ferroviario Piemontese

Art. 1

È costituita con sede presso la Regione Piemonte, l'Associazione "Museo Ferroviario Piemontese". L'Associazione, con personalità giuridica di diritto pubblico, ha lo scopo di provvedere, attraverso l'istituzione e gestione di tale Museo, al reperimento ed alla conservazione di materiale ferroviario di peculiare interesse per la cultura locale, con particolare riferimento al materiale rotabile ed ai sistemi di trazione che hanno caratterizzato la storia dei mezzi di comunicazione del Piemonte, soprattutto per ciò che concerne le ferrovie concesse e la trazione trifase.

Art. 2

Fanno parte dell'Associazione:

- 1) la Regione Piemonte;
- 2) gli enti locali piemontesi, gli enti pubblici o privati, istituti ed associazioni, che vi aderiscano secondo le prescrizioni statutarie;
- 3) i privati cittadini che sottoscrivano la quota sociale, fissata dallo Statuto.

Art. 3

(Lo Statuto dell'Associazione, predisposto dalla Giunta Regionale, è sottoposto all'approvazione del Consiglio regionale entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge.)

Art. 4

Ai fini dell'attuazione della presente legge è autorizzata per l'anno finanziario 1978, la spesa di L. 25 milioni. All'onere di cui al precedente comma si provvede mediante una riduzione, di pari ammontare, in termini di competenza e in termini di cassa, dello stanziamento dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1978 di cui al capitolo n. 12500, e mediante l'istituzione nello stato di previsione medesimo di apposito capitolo, con la denominazione: "Spese per l'istituzione del Museo piemontese del trasporto su rotaia" e con lo stanziamento di lire 25 milioni in termini di competenza e in termini di cassa. Il presidente della Giunta regionale è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

LEGGE REGIONALE 6 AGOSTO 1996, N. 56

Sede centrale operativa del Museo Ferroviario Piemontese

Art. 1 (Terreno)

1. La sede operativa principale del Museo Ferroviario Piemontese verrà realizzata in Savigliano, su terreno già individuato dal Piano regolatore generale comunale (P.R.G.C.) situato fra il bivio delle ferrovie Torino-Savona e Savigliano-Saluzzo, che verrà acquisito e messo a disposizione da parte del Comune di Savigliano.

Art. 2 (Edifici e strutture)

1. Gli elementi da realizzare indicativamente in via prioritaria sono:
- a) le officine per la manutenzione e per la riparazione dei rotabili;
 - b) la piattaforma girevole, gli scambi ed i binari di servizio raccordati con la ferrovia Savigliano-Saluzzo;
 - c) le rimesse per il materiale rotabile;
 - d) i servizi annessi;
 - e) la palazzina uffici.
2. In un secondo tempo, potranno essere realizzati:
- a) i padiglioni espositivi;
 - b) le sale riunioni e la biblioteca;
 - c) i servizi di accoglienza e vari.

Art. 3 (Realizzazione)

1. La realizzazione del Museo avverrà a cura e carico dell'associazione "Museo Ferroviario Piemontese", istituita in forza della legge regionale 26 luglio 1978, n. 45 (Istituzione del Museo Ferroviario Piemontese), che verrà finanziata dalla Regione Piemonte per l'importo di lire tre miliardi in tre anni e precisamente:

- a) lire 1.000.000.000 per l'anno 1996;
- b) lire 1.000.000.000 per l'anno 1997;
- c) lire 1.000.000.000 per l'anno 1998.

2. Sarà cura dell'associazione reperire altre fonti di finanziamento da Enti locali, fondazioni, associazioni e privati per il completamento dell'opera.

3. L'erogazione del finanziamento per la realizzazione degli edifici e delle strutture avviene con le seguenti modalità: Lire 500.000.000 successivamente all'entrata in vigore della presente legge e dietro presentazione di istanza da parte dell'associazione "Museo Ferroviario piemontese". Entro 120 giorni dall'erogazione del primo contributo il Museo è tenuto a presentare documentazione attestante la disponibilità immediata o futura dell'area e il progetto di massima di cui alla legge 11 febbraio 1994, n. 109 "Legge quadro in materia di lavori pubblici" delle opere da realizzare nell'area stessa per un importo complessivo di almeno 3.000.000.000 ivi comprese le spese tecniche e fiscali. La Giunta regionale provvede all'approvazione dei progetti e con propri provvedimenti determina le modalità di erogazione dei finanziamenti.

Art. 4 (Materiale rotabile)

1. Per l'acquisto, la riparazione, il restauro, la rimessa in efficienza del materiale rotabile, nonché per l'acquisto di attrezzature e materiali atti ad effettuare in economia i lavori suddetti, nonché per l'allestimento museale l'associazione "Museo Ferroviario Piemontese" riceverà un fondo di dotazione di lire 600.000.000. Il fondo è erogato dalla Regione Piemonte con le seguenti modalità: lire 200.000.000 nel 1996, 1997, 1998.

Art. 5 (Norme finanziarie)

1. Per l'attuazione della legge è autorizzata, per ciascuno degli anni 1996, 1997, 1998, la spesa di lire 1.200.000.000 per un totale complessivo nel triennio di lire 3.600.000.000.

2. Agli oneri derivanti dall'applicazione della legge si provvede mediante istituzione, nello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1996, di un apposito capitolo con la seguente denominazione: "Spese per la realizzazione della sede in Savigliano del Museo Ferroviario Piemontese istituito con l.r. 45/1978, nonché per l'acquisto, la riparazione, il restauro, la rimessa in efficienza del materiale rotabile" e con la dotazione di lire 1.200.000.000.

3. Alla copertura degli oneri finanziari per l'anno 1996 si provvede mediante contestuale riduzione delle somme iscritte ai sottototati capitoli del bilancio 1996 e precisamente:

- a) lire 200.000.000 dal capitolo 11725 “Contributi ad Enti locali, Enti ed Istituzioni culturali del Piemonte per la promozione ed il sostegno di iniziative e progetti culturali, (legge regionale 28 luglio 1978, n. 58, art. 7)”;
- b) lire 200.000.000 dal capitolo 20400 “Contributi in conto capitale ad Enti locali ed Istituzioni culturali per interventi edilizi a favore di musei e biblioteche (Legge 21 dicembre 1961, n. 1552; artt. 4, 5 e 6 della legge regionale 28 agosto 1978, n. 58; art. 19, legge regionale 19 dicembre 1978, n. 78 e legge regionale 68/94)”;
- c) lire 400.000.000 dal capitolo 20930 “Contributi a Enti Locali per lo sviluppo dell’impiantistica sportiva (legge regionale 1° marzo 1979, n. 10 e legge regionale 21 marzo 1984, n. 18)”;
- d) lire 400.000.000 dal capitolo 25020 “Concessione di contributi in conto capitale per la realizzazione dei progetti di piste o percorsi ciclabili, della relativa segnaletica e dei parcheggi attrezzati (legge regionale 17 aprile 1990, n. 33)”.

4. Alla copertura degli oneri per ciascuno degli anni 1997 e 1998 si provvede in sede di predisposizione dei relativi bilanci.

La legge regionale n. 56/96 ha iniziato il suo iter come proposta di legge n. 142 della 6ª legislatura “Sede centrale operativa del Museo ferroviario Piemontese” presentata il giorno 29 febbraio 1996 dai consiglieri: Claudio Dutto, Antonello Angeleri, Mario Angeli, Gian Franco Bellingeri, Raimonda Casari, William Casoni, Pasquale Cavaliere, Pino Chiezzi, Mariangela Cotto, Gipo Farassino, Daniele Galli, Piergiorgio Peano, Lido Riba, Giacomo Rossi, Roberto Rosso, Pier Luigi Rubatto e Francesco Toselli.

Assegnata in Commissione in data 1° marzo 1996, dopo le consultazioni, è stata licenziata con parere positivo (all’unanimità) in data 1° luglio 1996. Trasmessa al presidente del Consiglio regionale in data 2 luglio 1996, era accompagnata dalla relazione del consigliere Claudio Dutto. La proposta di legge è stata approvata dal Consiglio regionale, all’unanimità, nella seduta del 9 luglio 1996.

Trasmessa al Commissario di Governo in data 11 luglio 1996 e vistata in data 6 agosto 1996, è diventata la legge regionale 6 agosto 1996, n. 56, pubblicata in data 14 agosto 1996 sul Bollettino Ufficiale numero 33 ed entrata in vigore in data 29 agosto 1996.

INDICE

Presentazione	3
Il Museo Ferroviario Piemontese	4
La locomotiva di Frescot	6
Sommeiller - Grandis - Grattoni.....	7
La storia di una locomotiva chiamata “Lucia”	8
Altre locomotive a vapore attualmente esposte	10
Un reperto particolare: carrozza con terrazzini	12
Perché a Savigliano la sede del Museo	13
La struttura del Museo	14
La piattaforma girevole.....	18
Altri rotabili attualmente esposti	20
Alcuni vocaboli	24
Legge regionale 26 luglio 1978, n. 45.....	27
Legge regionale 6 agosto 1996, n. 56	28

Collana “I tascabili di Palazzo Lascaris”

Direzione Comunicazione dell’Assemblea regionale

Direttore: Luciano Conterno

Settore Informazione

Dirigente: Marina Ottavi

Cura redazionale: Gianni Boffa

Documentazione e foto dall’archivio di Claudio Dutto

Stampa

Arti Grafiche Giacone - Chieri





Il Museo Ferroviario Piemontese

I tascabili di Palazzo Lascaris

