

# Torino-Ceres andata e ritorno

Angela Pastore

Un tempo fiore all'occhiello delle Valli di Lanzo e della Val Ceronda, la linea ferroviaria Torino-Ceres è tornata, dal novembre del 2008, a splendere di luce propria. Dodici corse nei giorni feriali, tredici nei festivi e venti fermate per un totale di 79 minuti di corsa. Tuttavia, più che di corse bisognerebbe parlare di passeggiate: il treno è meno veloce rispetto agli ultimi decenni dell'Ottocento, quando

**Storia di una rinascita e di una passeggiata in treno**

Friedrich Nietzsche ne decantava l'efficienza nelle lettere all'amico

Peter Gast. All'epoca occorrevano 50 minuti per percorrere la tratta Torino-Lanzo, oggi ben 57.

Sono treni, quelli al momento a disposizione, non di ultima generazione, bensì vecchie carrozze del 1972 rimesse in funzione. In effetti, date le caratteristiche di questa linea, un recupero dello stile originale sembra più appropriato rispetto all'utilizzo di carrozze nuove di zecca.

Per la Torino-Ceres, tanto voluta quanto chiacchierata dopo la sua chiusura a seguito dell'alluvione del 1993, si è dunque scelto un ritorno alle origini. Negli anni, gli interventi di ripristino hanno interessato dieci

hanno restituito alle Valli di Lanzo il loro antico fascino. In fondo, la storia locale corre su questi binari.

Il vero e proprio viaggio nel passato comincia a Germagnano, dove si scende dal treno regionale che ogni mezz'ora va e viene da Torino e si sale su una vecchia locomotiva diesel che ogni ora accompagna i viaggiatori fino al capolinea. Da qui in poi si gode di un panorama suggestivo che è per lo più invisibile a chi sale in auto. La piccola locomotiva costeggia il fiume e attraversa fitti boschi, passa su ponti e viadotti alti ed esili, sale del 35 per mille e i binari, che in alcuni tratti non sono sullo stesso livello, fanno temere un ribaltamento immediato. Può capitare di vedere le *reine* che vanno e vengono dall'alpeggio bardate a festa con campanacci e decorazioni tradizionali, spaventapasseri e vecchi aratri fermi nei campi; più avanti, i finestrini cominciano a inquadrare ampi spicchi di cielo e appaiono, in cima alle vallate, la Ciamarella, la Bessanese, il Rocciamelone, il Monte Lera, la Levanne: tutte sveltano fino ai 3500 metri. L'aria è pulita e le fronde degli alberi toccano la carrozza che, stanca, si arrampica lungo le pareti e sbuffa fumo bianco come nel più romantico dei film d'antan.

La Torino-Ceres messa in funzione

questo tratto ferroviario affermava il mito del treno che, come in Svizzera, si avventurava tra le ripide vallate.

Proprio in stile svizzero sono state costruite le ultime sette stazioni. Il tratto finale della ferrovia, infatti, è quello che più si distacca dai precedenti grazie a una diversa concezione degli edifici di sosta. Durante la costruzione è stata assegnata molta importanza al tema della stazione come monumento, sia pure piccolo, ed è visibile una progettualità più vicina alla cultura architettonica che a quella ingegneristica. Le stazioni non sono state costruite semplicemente per assolvere alla loro funzione primaria, ma sono state caricate di una concezione che ne ha trasformato il senso: Alberto Scotti, l'ingegnere che realizzò questo tratto tra il 1913 e il 1916, operò una vera invenzione architettonica adattando l'immagine della stazione a quella dello *châlet*, sottolineando tutte le forme con disegni e materiali particolari. L'intento era consolidare, attraverso la citazione di un'architettura montana, l'immagine che si voleva attribuire ai luoghi di villeggiatura della cosiddetta *mezza montagna*. Inoltre c'è qualcosa nelle stazioni più piccole che le collega, nelle dimensioni e nell'aspetto, alla tradizione della casa unifamiliare, anche perché l'alloggio del capostazione è collocato nel corpo stesso dell'edificio.

E se di capistazione e macchinisti vogliamo parlare, si nota un'immensa differenza tra quelli di città e quelli che viaggiano su questi treni. I ritardi, ormai peculiarità consolidata del sistema ferroviario italiano, qui non sono dovuti al flusso interminabile di viaggiatori che salgono e scendono dai vagoni, né a problemi tecnici o logistici: i treni sono in ritardo perché le persone sono più calme lassù, perché niente è frenetico e niente è urgente. I macchinisti aspettano i passeggeri abituali come se il treno fosse una diligenza e controllano i biglietti scambiando due chiacchiere con tutti e dando il benvenuto a bordo. Chi chiede indicazioni sull'orario riceverà disponibilità e tutte le informazioni, fin nei più minimi dettagli. Lì, il detto "quando il treno passa, passa" è un po' meno vero.



Pare che il tempo si sia fermato al secondo dopoguerra quando, con l'avvento della motorizzazione di massa, altre montagne divennero più vicine e qui arrivò il declino. Chiusero gli alberghi e sparirono le compagnie di guide, i giovani lasciarono paesi come Funghera, Losa, Pessinetto, Traves, Mezenile e Ceres, e Lanzo rimase l'ultimo avamposto della civiltà. Quassù, se si escludono gli obbrobri architettonici costruiti negli anni Settanta quando scoppiò la speculazione edilizia delle seconde case, tutto è rimasto immobile.

Da Germagnano in poi, quando si scende dal treno è inutile aspettarsi di girare l'angolo e trovarsi in paese. Per qualche strano motivo le stazioni sono tutte lontane almeno dieci minuti di buon cammino dal centro abitato. È come se la ferrovia appartenesse alla montagna e non alle persone. Siamo ben lontani dai paesaggi ricostruiti in stile tanto tipici nei moderni centri del turismo di massa. Proprio per il venir meno del turismo, nelle Valli di Lanzo le case, le piazze, i negozi, i monumenti, i cartelli e le panchine non sembrano ma *sono* quelle di una volta. Boschi, fiumi e ponti non sono stati deturpati: tutto è rimasto ovattato, immerso in un decennale silenzio. Ma ora, con l'arrivo del treno, quel tutto sarà costretto, nel bene o nel male, a ripartire perché, si sa, dove c'è treno c'è progresso.

**Questo articolo ha ricevuto una menzione al Premio Piemonte Mese, sezione Economia.**



chilometri tra Germagnano e Ceres, con un investimento di 28 milioni di euro. Sono stati ricostruiti tre ponti all'altezza di Pessinetto, sono state messe in sicurezza le gallerie e bonificati alcuni tratti minacciati dall'amianto. Sicuramente utili per un rilancio del territorio, i lavori fatti

nel lontano 1869, fu il vero motore del turismo nelle Valli di Lanzo, un vero prodigio tecnico e politico che annullava la distanza tra la città e le montagne. Sempre Nietzsche diceva che i monti sembrano sorgere in fondo ai viali di Torino, correndoci dentro in linea retta. Soprattutto,