

LA RICOSTRUZIONE DELLA FERROVIA PORRETTANA

NELLE PUBBLICAZIONI
DELLE FERROVIE DELLO STATO (1947-1949)

a cura di *Andrea Ottanelli* e *Renzo Zagnoni*



SOMMARIO

Volume promosso da
Associazione Storia e Città, Pistoia
Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Porretta Terme

con l'adesione di
Pro Loco, San Mommè
Pro Loco, Piteccio

realizzato da
Gli Ori, Pistoia

con il contributo determinante di



Binari d'Italia è un progetto sostenuto da



Collane
Libri di Storia e Città (n. 3)
Libri di Nueter (n. 48)

Pubblicazioni originali fornite da Lido Bargellini
e Gruppo di Studi Alta Valle del Reno

Impaginazione, redazione ed editing
Gli Ori Redazione

Impianti
CTP Firenze, Calenzano

Stampa
Grafica Lito, Calenzano

Ringraziamenti
Lido Bargellini, Egizia Fronzoni, Leone Morelli, Pietro Diddi, Ugo Stilli
Un ringraziamento particolare alle Ferrovie dello Stato Italiane

© per l'edizione Gli Ori
ISBN 978-88-7336-459-7
tutti i diritti riservati
www.gliori.it
info@gliori.it
Finito di stampare nel mese di agosto 2011

SALVATORE BIANCONI

PREFAZIONE

4

ANDREA OTTANELLI, RENZO ZAGNONI

INTRODUZIONE

5

ANDREA OTTANELLI

PISTOIA, 29 MAGGIO 1949. LA PORRETTANA RIAPRE

7

“LA PORRETTANA”
TRATTO BOLOGNA PRACCHIA
5-X-1947

13

PORRETTANA
PISTOIA - PRACCHIA

77

PREFAZIONE

Congiunzione fra Pistoia e Bologna, due città dalla secolare tradizione ferroviaria, la linea “Porrettana” è pure il segmento che unì l’Italia da poco tempo costituita come nazione unica.

Per la mobilità del tempo sancì il primo vero passo per consentire il transito attraverso gli Appennini, da sempre ostacolo naturale per lo spostamento di uomini e merci.

Per questo motivo coloro che all’epoca vollero dedicarsi alla progettazione e costruzione dell’importante opera, scelsero di offrire il massimo della loro professionalità e il meglio dei materiali allora disponibili.

L’ingegno di allora, che ancor oggi è apprezzato per la modernità, è testimoniato da opere che perfettamente si inseriscono nello splendido contesto naturale della nostra regione e del nostro paese.

La ristampa delle due storiche pubblicazioni che compongono questo volume, dedicate alla ricostruzione della Porrettana nel secondo dopoguerra, vuol essere un contributo finalizzato alla rilettura della nostra storia recente, a molti sconosciuta, ma che merita di essere considerata per quel patrimonio di conoscenze offerto a chi vuol imparare dal passato per costruire il futuro.

Protagonisti dell’unità d’Italia furono certamente i trasporti ferroviari, in parallelo con il mondo industriale che, ancora in epoca contemporanea, attorno a loro si è sviluppato. In un tempo che non conosceva le velocità nei trasporti e in mancanza di altri mezzi e strutture, le ferrovie assicurarono rapidi e sicuri collegamenti fra le più importanti città del paese. Tanto più nelle aree orograficamente impervie.

La “San Giorgio” prima, Breda poi e infine AnsaldoBreda, fin dall’inizio del XX secolo hanno progettato e costruito rotabili ferroviari che, oltre a servire il nostro paese, hanno attraversato confini e oceani raggiungendo le più lontane destinazioni ad occidente come ad oriente: le Americhe, l’India, l’Africa e i paesi del nord Europa, per velocizzare il trasporto di uomini e merci.

Recentemente la nostra AnsaldoBreda ha acquisito la commessa più importante della nostra storia, che prevede la fornitura dei nuovi treni “superveloci” che saranno per molti anni i più veloci, belli e moderni del mondo; tra poco tempo, terminate anche le opere civili sulle tratte ad alta velocità delle ferrovie italiane, potranno congiungere luoghi assai distanti in tempi finora possibili solo con gli aeroplani.

Sarà il sistema di collegamento terrestre più moderno, sicuro e veloce che l’umanità abbia a disposizione ed è un vanto per noi, per la nostra cultura e per il nostro comparto industriale, poter essere attori protagonisti di questa evoluzione.

Lo siamo stati per più di un secolo, abbiamo vissuto momenti importanti e lieti, come pure periodi difficili e tristi, ma siamo sempre riusciti a superare le avversità e a proiettarci nuovamente verso il futuro.

Anche l’attuale momento è alquanto difficile e merita la più generosa attenzione, ma sono in molti a credere che si possa risorgere ulteriormente rafforzati se supportati da tutte quelle intelligenze che guardano oltre al contingente e vogliono continuare a investire su realtà industriali che potranno concedere benessere e cultura ancora per molti anni.

A Pistoia, ove la storia ferroviaria italiana ha vissuto le proprie origini, ove la ferrovia gratifica il paesaggio e consente di ammirarlo, nel luogo che è pure sede di un *Deposito di rotabili storici* dei più significativi, si “legge” il lungo cammino percorso, non senza difficoltà, ma sempre nello spirito della edificazione del villaggio comune.

Salvatore Bianconi
Amministratore Delegato AnsaldoBreda S.p.A

ANDREA OTTANELLI, RENZO ZAGNONI

INTRODUZIONE

Nel 2009 abbiamo dato alle stampe il volume *Vedute fotografiche della costruzione della Ferrovia Porrettana*¹ che raccoglie la ristampa di una serie di foto scattate tra il 1859 e il 1864 in occasione dei lavori di realizzazione della Ferrovia dell’Italia Centrale nel tratto Bologna-Pistoia.

Le immagini provengono da biblioteche pubbliche e da collezionisti pistoiesi, bolognesi e modenesi e per la prima volta ricostruiscono in maniera unitaria un patrimonio fotografico omogeneo, ma disperso in varie sedi.

Alcune foto erano già state pubblicate in diversi volumi editi nel corso degli anni precedenti, ma molte altre sono inedite o riprodotte per la prima volta in maniera fedele all’originale.

Il volume ha riscosso un considerevole successo sia tra gli storici e gli studiosi che tra gli appassionati del mondo ferroviario, tanto che nell’anno successivo si è provveduto a una ristampa.

Oggi quella pubblicazione costituisce uno dei principali strumenti di conoscenza dell’immagine complessiva, delle opere d’arte, delle tecniche di costruzione e delle caratteristiche generali della Porrettana al momento della sua realizzazione e della sua esistenza fino al 1944, al momento cioè della sua quasi completa distruzione per cause belliche. Infatti della realtà ottocentesca oggi non rimangono che sporadiche tracce, poiché nelle ultime fasi della Seconda guerra mondiale la sede ferroviaria, le stazioni, gli impianti di servizio e le opere d’arte, viadotti, ponti e gallerie, dell’intera linea subirono i bombardamenti alleati e poi furono completamente distrutti dalle truppe tedesche in ritirata.

Per questo motivo quando siamo entrati in possesso delle due pubblicazioni editate dalle Ferrovie dello Stato nel 1947 e nel 1949 in occasione della riapertura al traffico ferroviario della Ferrovia Porrettana, nei due tratti Bologna-Pracchia e Pracchia-Pistoia, ormai sostanzialmente introvabili, abbiamo pensato di ristamparle e riproporle ai lettori in un

1. *Vedute fotografiche della costruzione della ferrovia Porrettana (1859-1864)*, a cura di Renzo Zagnoni e Andrea Ottanelli, Porretta Terme, AGV 2009.

ideale completamento del volume dedicato alla sua costruzione.

Le due pubblicazioni, infatti, documentano con testi, mappe, foto, disegni e grafici il grande lavoro realizzato dai tecnici e dai dipendenti delle Ferrovie e dai tecnici e dagli operai delle varie ditte incaricate, per ricostruire celermente la Ferrovia Porrettana e riaprirla al servizio pubblico.

Tutto fu compiuto tra il 1945 e il 1949.

L’idea originaria ha poi trovato un’ulteriore motivazione nelle iniziative e nelle manifestazioni per il 150° anniversario dell’Unità d’Italia a cui varie amministrazioni e molti enti locali, associazioni culturali e Pro Loco toscane ed emiliane hanno deciso di aderire celebrando anche i 150 anni di quella “Ferrovia dell’Italia Centrale” che, con un percorso che partiva da Piacenza e giungeva fino a Pistoia, aveva contribuito in maniera considerevole a unificare realmente l’Italia prima e dopo la sua unità politica.

Ci è dunque sembrato che il modo migliore per ricordare la funzione della Porrettana in questo processo unitario fosse quello di porre attenzione non solo agli avvenimenti che hanno portato all’Italia unita nell’Ottocento, ma anche alla sua “rinascita” alla metà del Novecento, dopo le distruzioni della guerra, nel nuovo ordinamento democratico e repubblicano e all’interno della voglia e della capacità degli italiani di costruire una nuova Nazione.

La Porrettana che per oltre ottanta anni aveva contribuito a unire realmente, da un punto di vista economico e sociale l’Italia, nel 1949 assumeva il simbolo tangibile della sua, altrettanto reale, ricostruzione.

Ci è apparso questo il modo migliore e più concreto di celebrare l’Unità d’Italia.

La scelta è stata condivisa dalle associazioni e dai comitati a cui l’abbiamo proposta e che, sul versante bolognese e pistoiese, hanno elaborato un vasto programma di mostre, convegni, spettacoli e iniziative per celebrare insieme i 150 anni dell’Unità d’Italia e della Porrettana.

La nostra proposta ha trovato il sostegno e il contributo concreto di un'importante azienda nazionale di costruzione di materiale rotabile ferroviario, di molte associazioni culturali e di varie Pro Loco.

Oggi possiamo pertanto presentare la ristampa delle due pubblicazioni riunite in un unico volume che conserva di ognuna delle due l'impaginazione originaria.

NOTA TECNICA

Al termine dei lavori di ricostruzione della Porrettana nel tratto Bologna-Pracchia le Ferrovie statali hanno dato alle stampe nel 1947 una pubblicazione dal titolo "*La Porrettana*" tratto Bologna – Pracchia 5-X-1947 di cm 24x33, costituita da 51 pagine con foto, 4 diagrammi e una planimetria.

Nel 1949 al termine dei lavori del tratto Pistoia-Pracchia hanno pubblicato un altro volumetto dal titolo *Porrettana Pistoia-Pracchia* che misura cm 23x30, di 31 pagine, anch'esso corredato da foto, una planimetria e disegni.

Le due pubblicazioni documentavano i lavori compiuti sulla linea rispettivamente dalla Sezione lavori di Bologna e dal Servizio lavori e costruzioni Ufficio IX.

Si è ritenuto di riunire le due pubblicazioni in un unico volume corredandole di un commento appropriato. In questa maniera, però, non sarebbe stato possibile conservare le dimensioni originali che differivano. Pertanto è stato scelto un formato che le potesse contenere ambedue, ma i margini originali sono indicati dall'ombreggiatura che contorna ogni pagina e ne riproduce e indica ai lettori l'estensione originale.

Inoltre le tavole che nell'originale erano fuori formato e ripiegate alla fine del testo sono state opportunamente ridotte per uniformarle alle dimensioni generali.

ANDREA OTTANELLI

PISTOIA, 29 MAGGIO 1949. LA PORRETTANA RIAPRE

"Quel giorno sarà festa grossa", terminava così l'articolo che nella cronaca di Pistoia della «Nazione» del 13 maggio 1949 annunciava la "prossima inaugurazione della linea porrettana", inizialmente prevista per il 12 giugno e poi anticipata a domenica 29 maggio, con la riattivazione dell'ultimo tratto, compreso tra le stazioni di Corbezzoli e Pistoia.

Giustamente il giornalista usava il termine "festa grossa", abitualmente riferito ai festeggiamenti effettuati in alcuni paesi del Pistoiese con cadenza triennale in onore del santo patrono e che, nella religiosità popolare, occupano un posto di particolare rilievo. In questo caso il suo significato veniva traslato a un evento civile di particolare importanza.

La soddisfazione e la gioia erano ben riposte. Per i Pistoiesi la riapertura della ferrovia Porrettana faceva parte di quella serie positiva di eventi che, a partire dalla liberazione della città avvenuta l'8 settembre 1944, rendevano tangibile e manifesta la fine della guerra, il ritorno alla vita normale e l'inizio di un vero periodo di pace.

E non a caso l'articolo recava nell'occhiello la dicitura: "Sulla via della ricostruzione", e fra tutte le opere e le infrastrutture rimesse in funzione in quel periodo certamente la riapertura della storica ferrovia che dal 1864 collegava Pistoia a Bologna, era uno dei più importanti simboli della ripresa economica e della rinascita civile della città e del suo territorio.

Finiva così il calvario della Porrettana, e delle popolazioni che vivevano lungo di essa. Un calvario che, sul tratto toscano, aveva avuto inizio a mezzogiorno del 28 aprile 1944 quando 17 aeroplani anglo-americani avevano bombardato il viadotto ferroviario di Piteccio. Morirono 39 persone e 15 furono gravemente ferite, e due di loro si aggiunsero successivamente alla lista dei deceduti.

Furono distrutti o danneggiati l'asilo, la chiesa e molte abitazioni del paese, e il viadotto fu interrotto con la distruzione di un arco.

Ricorda così quel giorno il parroco di Piteccio, don Elio Ducceschi

Venerdì. Alle 12.01 [...] diciassette aeroplani anglo-americani sganciano bombe contro il ponte ferroviario di Piteccio. Cinque minuti in mezzo alla furia dell'uragano, fra tenebre fitte prodotte dalla polvere e dal fumo, fra odori nauseanti cagionati dagli esplosivi [...] 39 morti (di cui 33 parrocchiani, uno di Capostrada, due militari italiani, due tedeschi, un bolognese), una quindicina di feriti (di cui due morranno all'ospedale). Chiesa gravemente danneggiata [...] asilo sfasciato (le suore e i bambini miracolosamente illesi), canonica resa inabitabile. Una ventina di case distrutte o lesionate. Tutta la piazza sotto il ponte sconvolta. Il ponte infranto nel IX arco da chi guarda da sinistra a destra¹.

Il bombardamento del 28 aprile segnò l'inizio di almeno una decina di incursioni aeree sul tratto pistoiese della Porrettana. Il 18 maggio fu compiuto un nuovo bombardamento che colpì l'abitato di Bertocci, posto poco a nord di Piteccio, e causò altri tre morti ma non inferse danni alla linea.

Bertocci è una località presso Piteccio dove sono i grandi viadotti ferroviari della Porrettana. Evidentemente gli alleati preparavano il terreno per l'imminente avanzata delle loro truppe verso il capoluogo toscano con la conseguente ritirata dei tedeschi a nord in direzione dell'Appennino per attestarsi sulla Linea Gotica².

Altri numerosi attacchi aerei furono compiuti il 13 giugno nei dintorni del passo della Collina per interrompere i movimenti delle truppe tedesche lungo la strada Porrettana, che si sviluppa lungo lo stesso versante della valle dell'Ombrone su cui corre anche la ferrovia.

Un altro attacco dal cielo fu sferrato il 14 giugno al ponte di San Mommè, che però non fu colpito. Furono invece distrutte alcune case nei pressi dell'abitato di Savaiana e perirono altre sei persone.

1. PIEVANIA DI SANTA MARIA ASSUNTA, *Le pietre e gli uomini. Notizie storiche delle chiese, dei luoghi e dei personaggi della zona di Piteccio*, a cura di Franco Monticelli e Mauro Mancini, Pistoia, Niccolai, 1999, p. 79.

2. L. DAINELLI, *Diario 1944. Firenze-Sammommè e ritorno*, Viareggio, La Nuova Europa, 1991, p. 23.