

La ferrovia Porrettana, Patrimonio dell'umanità?

Maurizio Finelli

Nel cercare di contribuire al progetto "Fratelli d'Italia: un secolo e mezzo di Ferrovia Porrettana", ideato da Paolo Giuffrida (1), sto leggendo un messaggio di posta elettronica speditomi da quest'ultimo che, fra le altre cose, contiene alcune immagini della ferrovia Nilgiri Railways Mountains, in India, dichiarata

dall'UNESCO Patrimonio dell'umanità. Paolo Giuffrida conclude, come in un sogno ad occhi aperti, che sarebbe bello se anche la nostra ferrovia Porrettana potesse essere dichiarata Patrimonio dell'umanità. Dopo un primo momento di sbigottimento mi rendo conto che l'idea non è poi così stravagante.

Fig. 1. La tratta della ferrovia Porrettana fra Porretta e Pistoia, con relativo profilo altimetrico, sulla quale incombe il rischio di una prossima chiusura a causa dell'alto costo di gestione in rapporto allo scarso traffico sviluppato [immagine tratta da: Ferrovie dello Stato, Libretti di Itinerario di Utilità del Viaggiatore, Roma, 1914].



Per quello che conosco, già altre ferrovie a noi vicine hanno ottenuto tale riconoscimento. Si tratta della ferrovia del Semmering, in Austria, che collega l'Italia con Vienna (durante il periodo imperiale essa rappresentava l'importante collegamento della capitale austriaca con Trieste, sul mare Adriatico, unico porto dell'Impero austro-ungarico), delle ferrovie a scartamento ridotto del Bernina e dell'Albula, che collegano Tirano (in Italia, nella media Valtellina) a St. Moritz (in Svizzera) fino a Coira (capoluogo del Cantone dei Grigioni), che hanno ottenuto il riconoscimento in concomitanza con le celebrazioni dei cento anni della ferrovia del Bernina.

Faccio mentalmente qualche confronto e mi rendo conto che il valore storico e culturale e le caratteristiche tecniche della nostra ferrovia nulla hanno da invidiare a quelle appena citate e, pensando all'idea di Paolo Giuffrida, dico a me stesso: - *Si può fare!* -.

Subito inizio a fare ricerche più approfondite su cosa si intenda per Patrimonio dell'umanità. Sono certo di avere un vecchio volume, edito dal Touring Club Italiano, che tratta dell'argomento, ma non lo ritrovo fra i miei libri e non ricordo nemmeno dove possa essere finito. Qualche giorno fa, del tutto casualmente, lo vedo in cantina insieme con altri libri, ritenuti ormai di scarso interesse e tolti dalla biblioteca per ragioni di spazio, con l'intenzione di passarli poi a qualcuno più interessato di me a questi piccoli tesori cartacei. Recupero il volume e inizio subito a chiarirmi le idee sull'argomento [2].

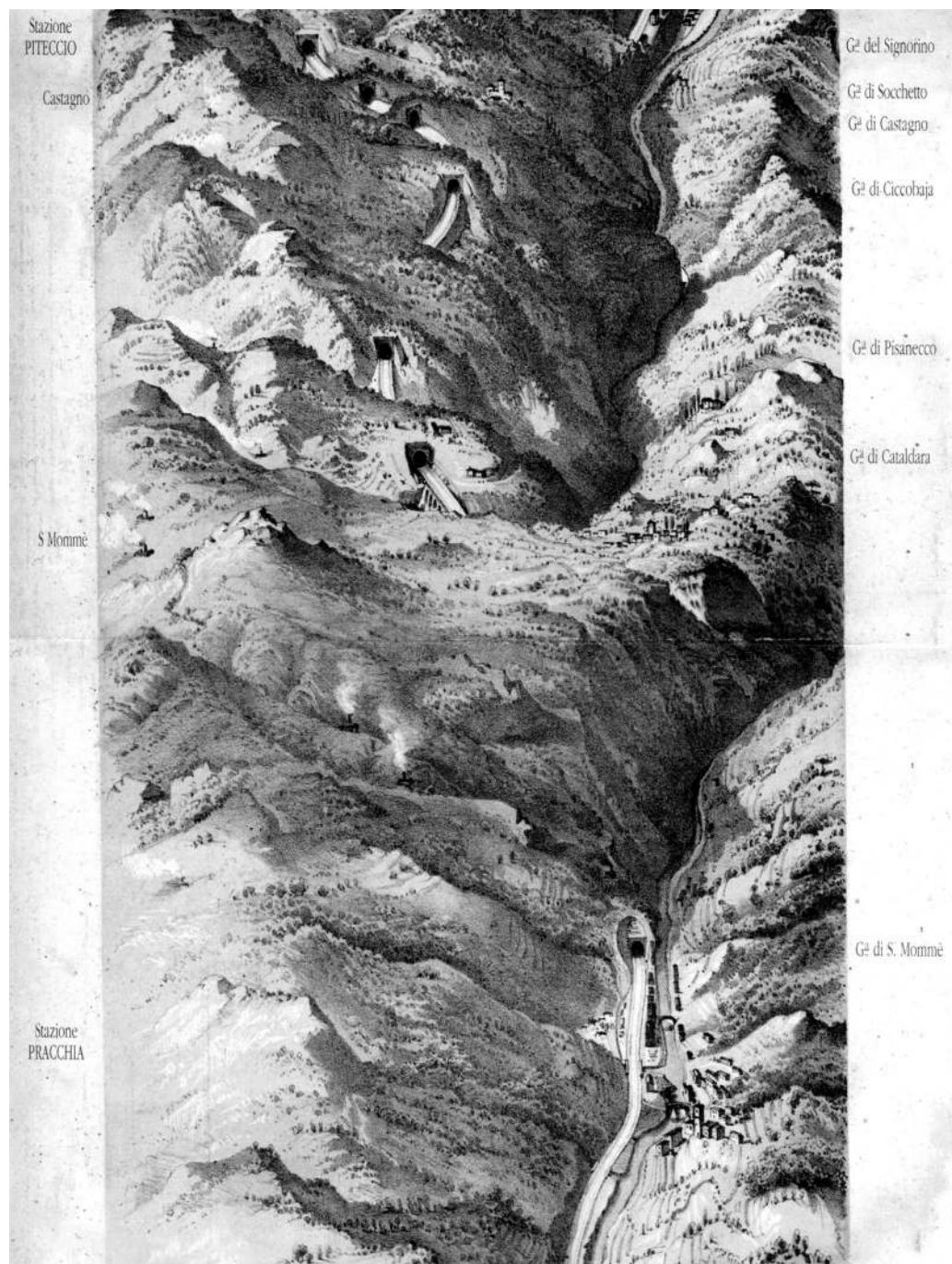
Ecco cosa scopro. L'UNESCO è una Commissione dell'ONU per l'Educazione, la Scienza e la Cultura che, con la Convenzione di Parigi del novembre 1972, si prefigge di salvaguardare dalla distruzione e dal degrado i beni che rappresentano un elevato interesse, a qualsiasi popolo appartengano, aiutandone il mantenimento, la conservazione e la tutela, chiamando a partecipare tutta la collettività internazionale. Fra le varie opere sono considerate patrimonio culturale anche quelle realizzate dall'uomo, caratterizzate da elevato valore universale dal punto di vista storico, estetico, etnologico e antropologico.

Per essere inclusi nella lista "Patrimonio dell'umanità" i siti devono avere valori di universalità, unicità e insostituibilità, e devono soddisfare ad almeno uno dei dieci criteri fissati dal Comitato per la selezione. Per quanto attiene al nostro caso i criteri soddisfatti sono almeno quattro e sono quelli di:

- rappresentare un capolavoro del genio creativo umano;
- testimoniare un considerevole cambiamento culturale in campo archeologico, architettonico, tecnologico, artistico o paesaggistico;
- offrire un esempio eminente di un tipo di costruzione architettonica e tecnologica illustrante uno dei periodi della storia umana;
- essere un esempio eminente dell'interazione umana con l'ambiente.

Ogni Stato aderente alla Convenzione definisce i beni situati sul proprio

Fig. 2. Stampa litografica della tratta ferroviaria Pracchia – Piteccio che comprende la “Galleria dell’Appennino” lunga 2.727 m fra Pracchia e San Mommè con pendenze del 26 per mille (immagine tratta da: *Panorama della Strada Ferrata dell’Appennini* – ristampa della edizione del 1864 della Litografia Giulio Wenk di Bologna, a cura di R. Zagnoni e G.P. Borghi, Bologna, 2008).



territorio, che dovrà tutelare, innanzi tutto con le proprie forze e, se necessario, con l'aiuto e la cooperazione internazionale. Ogni luogo inserito nell'elenco deve essere opportunamente documentato e il suo inserimento avviene con il consenso dello Stato interessato. L'inserimento ha come effetto la protezione, la conservazione, la valorizzazione e la restaurazione del bene. A questo scopo è costituito un fondo per la tutela del patrimonio culturale e naturale mondiale dove gli Stati aderenti versano i loro contributi.

In sintesi si tratta di una specie di "cassa di mutuo soccorso" per i siti di interesse artistico e culturale.

Ad oggi l'elenco del Patrimonio dell'umanità comprende 890 siti censiti dall'UNESCO e alla Convenzione di Parigi hanno aderito 148 Paesi. L'Italia detiene il maggior numero di siti censiti (45) ed altri 39 sono candidati a diventarlo. Inoltre recentemente la Camera dei Deputati della Repubblica Italiana ha definito il patrimonio storico ferroviario come una risorsa (fascicolo A.C. 2128-A del 26 maggio 2010).

Io sono convinto che la nostra ferrovia Porrettana abbia tutti i requisiti per essere inserita in questo importante elenco:

- per la sua importanza storica, perché è stata la prima "vera" ferrovia italiana costruita con criteri "moderni";
- per la sua importanza sociale, perché ha contribuito all'unità dell'Italia e allo sviluppo economico delle zone attraversate, con particolare riferimento allo sviluppo industriale dell'Alto Pistoiese;

- per le soluzioni tecniche adottate, coraggiose e prime nel loro genere, che hanno fatto scuola per i tracciati delle successive opere ferroviarie, come i "percorsi elicoidali" (nei tratti di massima pendenza fra Pracchia e Pistoia), i "binari di lancio", quelli "di salvamento" (che facilitavano la partenza in salita e favorivano la frenatura in discesa) e gli impianti di ventilazione nelle gallerie, soluzioni che hanno fatto di questa ferrovia un vero capolavoro di tecnologia;
- per la sua importanza architettonica, perché alcuni viadotti sono veri e propri capolavori di ingegneria che, ancora oggi, suscitano ammirazione e stupore;
- per la bellezza del territorio attraversato, che per lo più è rimasta inalterata, anzi è stata valorizzata rendendola visibile al pubblico dei passeggeri.

Per queste peculiarità, e per altre che in questo momento certamente sto dimenticando, la ferrovia Porrettana deve essere assolutamente salvaguardata per conservare un patrimonio culturale unico, sul quale sappiamo che incombe (per la tratta da Porretta a Pistoia) il rischio di una prossima chiusura, con conseguente smantellamento della struttura e abbandono delle opere, ciò a causa dell'attuale scarso traffico sviluppato (in ogni caso, prima di deciderne la chiusura, sarebbe opportuno proporre alla clientela di questa tratta orari più consoni di quelli attuali).

La nostra ferrovia, invece, potrebbe continuare a esistere come ferrovia

turistica sull'esempio di quanto già avviene a Paratico (Brescia) sul lago d'Iseo e a Siena, dove gruppi di volontari gestiscono ferrovie dismesse facendo circolare su di esse treni turistici (sempre incredibilmente affollati!). La vicinanza del Deposito Rotabili Storici di Pistoia ne faciliterebbe la gestione poiché locomotive e vagoni d'epoca sarebbero disponibili senza costosi trasferimenti. Inoltre le zone attraversate abbondano di trattorie e ristoranti dove si mangia divinamente, consentendo, una volta tanto, di coniugare la cultura con lo sviluppo economico. Esiste altresì un percorso, descritto nel volume *Porrettana Trekking* di Maurizio Panconesi (purtroppo ormai esaurito), che consente di visitare i punti più

significativi attraversati dalla ferrovia nel versante più caratteristico, quello pistoiese (3).

Come si vede le attrattive non mancano!

Se a tutto questo aggiungiamo la possibilità di visitare luoghi dove sono tuttora presenti testimonianze dei vecchi mestieri dell'Alto Pistoiese (mulini, fabbriche del ghiaccio naturale, carbonaie), c'è solo l'imbarazzo della scelta!

Ho prestato il libro *Il patrimonio dell'umanità* del T.C.I. a Giuseppe Tomas che, assieme a Paolo Giuffrida, è uno degli animatori del progetto "Fratelli d'Italia: un secolo e mezzo di Ferrovia Porrettana", per le riflessioni del caso. Qualora si decida di avviare questo procedimento approfittando

Fig. 3. Funzionari e tecnici in visita durante i lavori della Ferrovia Porrettana (stampa di autore sconosciuto pubblicata nel 1863 su un giornale dell'epoca, tratta dal sito http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Porrettana).



del dialogo in atto con le istituzioni per il 150° dell'Unità d'Italia, io metto a disposizione, nel mio piccolo, le mie conoscenze per contribuire, assieme al Gruppo di studi "Progetto 10 righe",

a portare avanti questa importante iniziativa.

Coraggio, uniamo le nostre forze per dare alla ferrovia Porrettana nuova vita sotto una nuova dimensione!

Note

[1] Il progetto "Fratelli d'Italia: un secolo e mezzo di Ferrovia Porrettana" ha realizzato nei mesi di maggio e giugno 2011 diversi eventi culturali: treni storici lungo la tratta Bologna - Porretta - Pistoia, mostra fotografica storica itinerante, concorsi fotografico e letterario, esposizione del plastico della ferrovia Porrettana, rievocazione storica dell'inaugurazione della ferrovia, conferenze a tema e momenti di spettacolo. Molti di questi eventi hanno avuto luogo nel territorio di Sasso Marconi con la collaborazione della Pro Loco e del Gruppo di studi "Progetto 10 righe" (NdR).
[2] *Il Patrimonio dell'umanità - Tesori salvati e da salvare*, Touring Club Italiano, Milano, 1998.

[3] M. Panconesi, *Porrettana Trekking - Ricognizione storica lungo le antiche vie di servizio della strada ferrata Pracchia-Pistoia*, Firenze, 1992.

ERRATA CORRIGE: Nella rivista "al sâs" N. 22 a pagina 16, nella nota (1), inserita a cura della Redazione, è presente un errore. L'articolo di Maurizio Finelli con titolo: *Sasso Marconi e la ferrovia, un matrimonio felice: la ferrovia Porrettana e i cantieri della Direttissima* non è stato pubblicato, come indicato, nella rivista "al sâs" n. 10/2004, ma nella rivista "al sâs" n. 8/2003 alle pagine 77-84 (NdR).

