

Un gioiello di ingegneria: la Ferrovia Alto Pistoiese

di Maurizio Finelli

La ferrovia Pracchia - San Marcello Pistoiese - Mammiano, collegata con la linea Porrettana

Sul finire del 1800 sulla montagna pistoiese, ai confini fra l'Emilia e la Toscana, cominciarono ad insediarsi numerose industrie manifatturiere, attratte nella zona dalla abbondante ricchezza di risorse idriche che potevano essere facilmente trasformate in energia elettrica e meccanica, fruibile da tutte quelle lavorazioni che cominciavano ad essere effettuate tramite macchine. I più importanti insediamenti della zona furono quelli della Società Metallurgica Italiana (S.M.I.) e della Cartiera della Lima. La S.M.I. era specializzata nella lavorazione dei metalli e nella produzione bellica e si insediò con i propri stabilimenti a Mammiano, Limestre e Bardalone, dove sorgeva anche un villaggio per le maestranze. La Cartiera della Lima, il cui stabilimento era ubicato a Mammiano, era la più importante cartiera della Toscana e una delle più grandi d'Italia. In tutta la zona i trasporti erano comunque molto difficili per la mancanza di adeguate strutture e le merci dovevano essere trasportate fino alle industrie lungo una rete stradale del tutto inadeguata.

Nel 1911 presso gli stabilimenti della Società Metallurgica Italiana lavoravano circa 1200 addetti e lo spostamento delle persone e delle materie prime verso gli stabilimenti, nonché quello dei prodotti finiti in uscita da questi, generò un intenso traffico sulle strade che dimostrarono subito la loro inadeguatezza.

Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale generò una grande richiesta di materiale bellico e di munizioni alla Società Metallurgica Italiana, che cominciò a considerare seriamente l'ipotesi di realizzare un allacciamento ferroviario dal proprio stabilimento fino alla stazione delle Ferrovie Statali nel comune di Pracchia, sulla ferrovia Transappenninica (più comunemente nota come Ferrovia Porrettana).

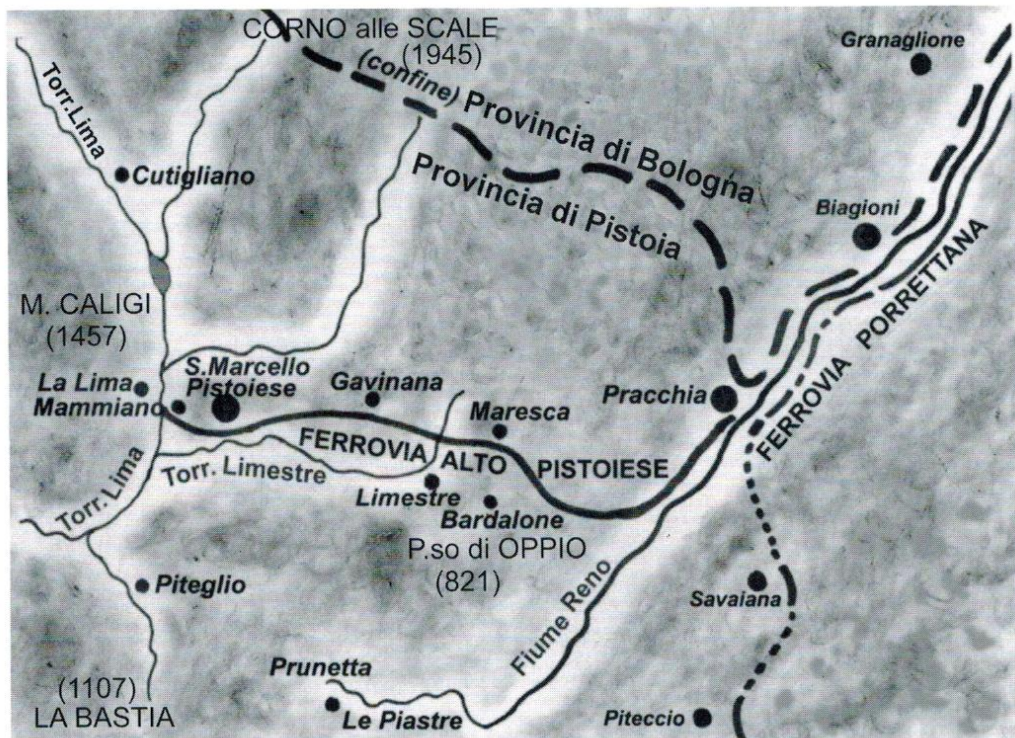
Per fare fronte alle urgenti necessità del momento fu costruita in tempi brevissimi una linea ferroviaria il cui scartamento, per questioni economiche, era ridotto a 1.000 mm (invece dei normali 1.473 mm che è la misura dello scartamento comunemente impiegato nella costruzione delle linee ferroviarie). La lunghezza della suddetta ferrovia era di soli 4,6 km e collegava lo stabilimento della Società Metallurgica Italiana

con la stazione ferroviaria di Pracchia. La linea si sviluppava in sede promiscua con le strade ordinarie ed era esercita con trazione a vapore. Il collegamento era già pronto nel 1915 ed il servizio si svolgeva con 12 carri a due assi a sponde basse e locomotive a vapore di tipo tranviario. Contemporaneamente alla realizzazione di questa soluzione "provvisoria" prendeva l'avvio lo studio di un progetto per una ferrovia elettrica, pure essa a scartamento ridotto, che doveva collegare Pracchia con San Marcello Pistoiese rispondendo alle esigenze di tutte le industrie della montagna pistoiese e non solo agli stabilimenti della S.M.I. Tuttavia l'approvazione del progetto si trascinò per lungo tempo a causa delle vicende belliche connesse alla disfatta di Caporetto, e per questa ragione i lavori poterono iniziare soltanto nel 1919; nel frattempo però era già stato deciso il prolungamento della ferrovia da San Marcello Pistoiese fino a Mammiano.

Per la costruzione della linea l'ing. Puccini (ideatore del progetto e direttore dei lavori) seguì un criterio che prevedeva il collegamento del maggior numero possibile dei centri abitati della zona conferendo così alla ferrovia non solo un carattere strategico ma anche un importante carattere turistico. La ferrovia era gestita dalla società F.A.P. (Ferrovia Alto Pistoiese) ed aveva una lunghezza complessiva di 16,7 km (10,7 km si sviluppavano in sede propria e 6 km in sede promiscua con il traffico stradale). Sulla linea si incontravano una casa cantoniera (a Cigliaro), due caselli (a Pozzo Verde ed Alpe Piana), quattro fermate (a Pontepetri, Campo Tizzoro, Oppio e Limestre) e cinque stazioni (a Pracchia, Mare-sca, Gavinana, San Marcello Pistoiese e Mammiano). A San Marcello Pistoiese erano ubicati gli uffici della direzione e la rimessa con annessa officina.

La costruzione della linea richiese la realizzazione di 119 opere d'arte fra ponti, gallerie ed altre opere minori. La lunghezza delle rotaie impiegate variava da 12 a 15 m e le stesse avevano un peso di 25,4 kg/m ed erano posate su traverse di rovere. La ferrovia era alimentata in corrente continua alla tensione di 1200 V e la sottostazione di alimentazione era ubicata nei pressi di Limestre. Le stazioni erano protette da semafori ad ala, manovrati a filo, simili a quelli del tipo in uso sulle Ferrovie dello Stato e le comunicazioni avvenivano tramite una linea telefonica di servizio. La consistenza del personale ammontava a 20 persone, compresi gli addetti alla direzione di esercizio.

Il materiale rotabile era composto da tre elettromotrici e cinque rimorciate a carrelli utilizzate per il servizio passeggeri; questi mezzi disponevano di posti a sedere di prima e seconda classe (36 posti a sedere per le elettromotrici e 43 per le rimorciate). Per il servizio merci furono costruite due locomotive a carrelli e 16 carri merci a due assi di vario tipo (chiusi, a sponde alte, a sponde basse e due serbatoi). Nel 1943



Mappa del tracciato della Ferrovia Alto Pistoiese attivata nel 1915 che collegava Pracchia, Maresca, Gavinana, S. Marcello Pistoiese e Mammiano (schema di P. Michelini)

venne consegnata una quarta elettromotrice, costruita dagli stabilimenti Casaralta di Bologna, che disponeva complessivamente di 48 posti a sedere di prima classe (con sedili imbottiti) e terza classe (con sedili in legno).

La ferrovia aveva origine dal piazzale esterno di fronte alla stazione F.S. di Pracchia, a 616 metri s.l.m., e si inoltrava lungo la valle del fiume Reno fino a Pontepetri (ripercorrendo in questo tratto il tracciato della precedente ferrovia a vapore) e quindi, in sede comune con quella stradale, raggiungeva Campo Tizzoro dove erano stati realizzati due raccordi che la collegavano agli stabilimenti S.M.I. Abbandonata la sede stradale, la linea si sviluppava lungo la valle del torrente Maresca che attraversava con un ponte di 9 m. di luce e, dopo una ripida salita con pendenza pari al 40 per mille, raggiungeva l'omonima località. La ferrovia si portava quindi verso il Passo dell'Oppio, che era il punto più elevato della linea da dove si poteva ammirare uno stupendo panorama. Da qui scendeva, con curve e contro curve rese necessarie per contenerne la forte pendenza, attraverso bellissimi boschi di castagni, oltrepassava i paesi di Gavinana e Limestre, e raggiungeva San Marcello Pistoiese, dove era



La stazione capolinea della Ferrovie Alto Pistoiese, come si presenta oggi, di fronte alla stazione della Ferrovie Porrettana di Pracchia (foto P. Michelini)

necessaria una manovra di regresso per arrivare finalmente a Mammiano, a 613 metri s.l.m., punto terminale della ferrovia.

La linea intersecava strade più o meno importanti con 29 passaggi a livello, aveva una pendenza massima del 42 per mille e poteva consentire una velocità massima di ben ... 20 km/h!

La Pracchia-San Marcello Pistoiese-Mammiano era comunque un piccolo gioiello di ingegneria ferroviaria che si snodava fra boschi stupendi e immense distese di prati, con i monti circostanti che completavano il suggestivo panorama. Nelle intenzioni dei progettisti questa doveva essere la prima ferrovia di una serie di linee che avrebbero costituito un esteso sistema di collegamenti attraverso la montagna pistoiese; invece, purtroppo, rimase l'unico collegamento realizzato.

La piccola e breve strada ferrata fu inaugurata solennemente il 21 giugno 1926 alla presenza delle massime autorità civili, politiche e militari, fra cui il Ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano ed il Presidente della Camera. Con l'occasione nelle stazioni di Pracchia e San Marcello Pistoiese furono poste due epigrafi in bronzo a ricordo dell'avvenimento.

Il servizio pubblico iniziò il 26 giugno dello stesso anno e prevedeva tre coppie giornaliere di treni fra Pracchia e Mammiano alle quali si aggiungeva un'altra coppia giornaliera di treni, adibita anche al trasporto delle merci, fra Pracchia e San Marcello Pistoiese.

Fin dai primi anni di esercizio l'attività della ferrovia fu caratterizzata da un costante aumento del traffico passeggeri costituito, non solo dagli abitanti della zona, ma anche da turisti ed escursionisti che si servivano del simpatico "*trenino della montagna*" per raggiungere le località turistiche o i punti di partenza per le escursioni verso la foresta del Teso, il Corno alle Scale e il Lago Scaffaiolo.

Nel 1926 i viaggiatori trasportati furono 84.000 che salirono a 342.000 nel 1936 e a 868.000 nel 1940. Significativamente importante era anche il traffico merci (52.000 tonnellate di merci trasportate nel 1936) che si sviluppava prevalentemente fra Pracchia e Campo Tizzoro e che si intensificò ulteriormente negli anni della seconda guerra mondiale.

Nel 1943 i convogli della F.A.P. trasportarono 1.100.000 passeggeri e 93.000 tonnellate di merci, ma la guerra fece ben presto sentire le sue nefaste conseguenze. I bombardamenti erano sempre più intensi ed estesi, e il 17 settembre 1944, dopo l'ennesima incursione aerea, la F.A.P. fu costretta a sospendere definitivamente l'esercizio, che venne ripristinato solo nel 1947.

Alla riapertura della ferrovia, dopo la conclusione della guerra, il traffico passeggeri si riportò su buoni livelli (462.000 viaggiatori nel 1957); poi iniziò un lento ma inesorabile declino (412.000 viaggiatori nel 1963) per il diffondersi del trasporto su gomma fortemente concorrenziale.

In questo periodo, per ridurre le perdite di tempo dovute al trasbordo delle merci dai carri F.S. a scartamento ordinario a quelli a scartamento ridotto, la F.A.P. ideò un carrello adatto al trasporto sulla propria ferrovia dei carri a scartamento ordinario inoltrandoli direttamente verso gli stabilimenti raccordati con la piccola ferrovia. Questa soluzione non trovò mai applicazione pratica, a causa delle forti soggezioni imposte in quei tratti, dove la circolazione dei treni era promiscua con il traffico stradale.

Nell'estate del 1956 veniva chiuso il tratto fra San Marcello Pistoiese e Mammiano, sostituito da un autoservizio, e il 30 settembre 1965, a seguito del continuo calo di traffico, anche il tratto fra Pracchia e San Marcello Pistoiese veniva definitivamente chiuso al traffico e sostituito anch'esso da un autoservizio. Per il simpatico "*trenino bianco e rosso*" era giunto, purtroppo, il momento del commiato. La Ferrovia Alto Pistoiese aveva rappresentato per circa quarant'anni un'importante e vitale arteria di collegamento tra l'Appennino pistoiese e la sua più vicina grande strada di comunicazione: la Ferrovia Porrettana.

Nel 1975 venne proposto un progetto di una nuova ferrovia che doveva



Una foto recente dello stabilimento della Cartiera della Lima, non più in funzione, a Mammiano lungo il torrente Lima. All'epoca era una delle più importanti cartiere d'Italia (foto P.Michellini)

collegare Pracchia con San Marcello Pistoiese, Cutigliano e l'Abetone, dove doveva essere realizzata una stazione sotterranea. Il progetto trovò favorevole accoglienza e nel 1987 venne inserito fra le opere da realizzare in ambito regionale. Oggi di questo nuovo progetto si sono perse tutte le tracce e della piccola ferrovia non rimane che il ricordo e ... il piccolo edificio di fronte alla stazione F.S. di Pracchia che reca ancora la scritta Ferrovia Alto Pistoiese. Era questa, un tempo, la stazione capolinea di quel piccolo capolavoro di ingegneria che ancora oggi desta notevole curiosità ed il cui tracciato poteva competere in bellezza con le più famose piccole ferrovie svizzere ancora oggi funzionanti e frequentate da tanti turisti.

Ciba Specialty Chemicals

Pontecchio Marconi (BO)

Tel. 051. 6786334

Fax 051.846255



Ciba

**Sviluppo
nel rispetto dell'ambiente**

ÆMIL  BANCA

Per i tuoi progetti



Per te che lavori



*Per chi
vuole
crescere*



Per la tua famiglia

FILIALE

Sasso Marconi

Largo Cervetta, 3

Tel. 051.6751678 Fax 051.842800