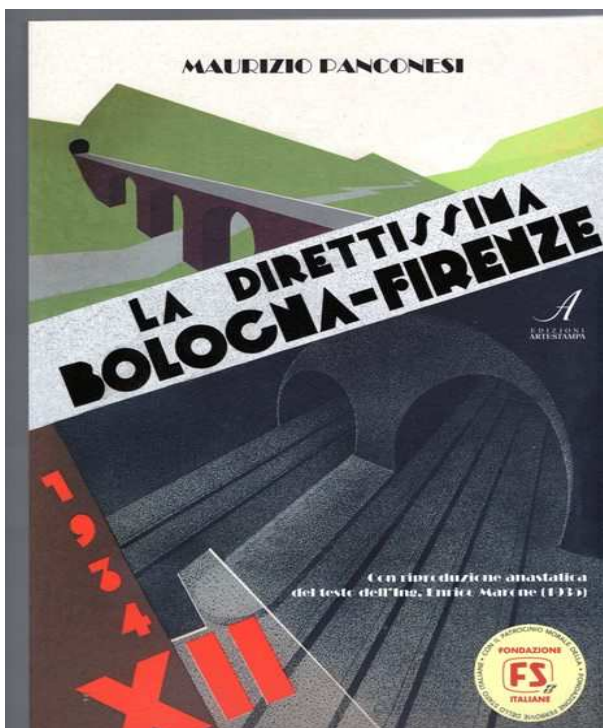




www.mondoferroviarioviaggi.com



La Direttissima Bologna-Firenze

La notte tra il 22 e il 23 aprile 1934 il treno 38 con a bordo il re Vittorio Emanuele III transita per la prima volta sulla nuovissima linea ferroviaria Direttissima Firenze Bologna.

Doppio binario a trazione elettrica, ampie curve, pendenze minime e velocità elevate la rendono la regina delle ferrovie di valico dell'Appennino tosco-emiliano.

Così inizia il libro sulla La Direttissima Bologna-Firenze di Maurizio Panconesi.

La genesi di questa innovativa linea parte da lontano, dopo l'inaugurazione delle ferrovie Porrettana nel 1864, Pontremolese 1892 e Faentina 1893, nasce sempre più insistentemente la necessità di avere una comunicazione ferroviaria moderna e di alta capacità, sia per quanto concerne il traffico viaggiatori che merci.

Le linee sopra citate non possono garantire un elevato traffico ferroviario sia merci che passeggeri, in quanto linee di montagna a binario unico, pendenze elevate e spesso soggette alle intemperie climatiche dei mesi invernali.

Ecco la necessità di costruire una linea nuova e ingegneristicamente innovativa.

Già nel lontano 1882 venne commissionato al progettista Jean Louis Protche, che aveva lavorato alla costruzione della Porrettana, di esaminare alcuni progetti, tra i quali quello dell'Ing. Zannoni del 1871, che proponeva una linea di attacco più ad est per abbassare la quota di valico.

Protche scelse un percorso che attraversava le valli del Setta e del Bisenzio con una quota di valico di 328 m e una galleria di 18032m, la Grande Galleria dell'Appennino.

I lavori iniziarono nel 1913 in capo all'Ing. Alfredo Mamoli, affiancato dall'Ing. Enrico Marrone, che nel 1915 ne assunse in prima persona la direzione fino al 1930 in cui venne conclusa la grande galleria di valico.

Dopo l'introduzione di Maurizio Valentini dell'associazione ABC (Appennino Bene Culturale) e della breve biografia dell'Ing. Marrone, il libro si divide in due parti.

La prima parte inizia con il capitolo 1 che offre un'interessante ed approfondita disamina delle ferrovie di servizio. Piccole ferrovie a scartamento ridotto 950 mm, 750 mm e addirittura 600 mm utilizzate per il trasporto materiali e movimentazioni varie, collegate alla costruzione della linea principale. Foto e disegni danno un'idea puntuale e dettagliata e ci accompagnano mano mano alla costruzione di questa immensa opera ingegneristica.

Elencati dettagliatamente i mezzi, le locomotive e i carri acquistati per le ferrovie di servizio. Ampia descrizione viene dedicata alla teleferica Lagaro-Ca Landino costruita per i lavori di costruzione della stazione di Precedenze situata nel mezzo della Grande Galleria dell'Appennino, raggiungibile tramite due tunnel inclinati di 27°.

Il capitolo 2 si focalizza su un'ampia descrizione dei preliminari di costruzione. Curiosa ed indicativa la foto di pag.43 che confronta le ferrovie transappenninica Porrettana, Faentina e Direttissima sia sul piano altimetrico che di lunghezza; i vantaggi di quest'ultima appaiono palesemente evidenti. Il capitolo prosegue sulla costruzione e sulle problematiche reali che incontrarono i lavoratori.

Interessante il protocollo sanitario a cui tutti dovevano sottoporsi per evitare malattie e infezioni, soprattutto all'interno della Grande Galleria.

A pag.62 una singolare foto dove i minatori all'imbocco della grande galleria si sottopongono all'attimolizzazione, allo scopo di non ammalarsi di anchilostomasi duodenale, che molte vittime aveva mietuto nella costruzione del traforo del Frejus.

Dei 3500 lavoratori impegnati alla costruzione della Direttissima, ben 99 persero la vita: un contributo elevatissimo in termini di sacrificio umano.

Una parte viene poi dedicata ai mezzi che percorsero la linea alla sua apertura: dalle locomotive E 326 e E626, ai famosi Etr 200 muso di vipera.

Trovo particolarmente suggestiva la parte dedicata a Precedenze, il cuore della linea. Si tratta di una stazione posta nel mezzo della Grande Galleria, dotata di due binari di precedenza per permettere ai treni più veloci di superare quelli lenti.

È curioso che la stazione Precedenze venne utilizzata anche per il servizio viaggiatori fino agli inizi degli anni 60, raggiungibile tramite un tunnel inclinato di 27° e ben 1836 gradini.

Ricordo ancora l'odore acre di ferro e muffa che si respirava quando alla guida dei treni, mi capitava di fermarmi nel cuore dell'Appennino; immagino il capostazione destinato a lavorare perennemente al buio senza saper cosa succedesse nel mondo esterno...un lavoro fuori dal mondo o meglio al centro della terra. Ora la stazione è stata rinominata pc Precedenze, viene telecomandata da remoto e non esistono neppure più i binari di precedenza.

La seconda parte del libro è contiene la riproduzione anastatica della monografia dell'Ing Morone (1935), una serie di incredibili documenti e descrizioni dettagliate sull'opera di cui è stato il responsabile della costruzione per più di un decennio.

A mio parere questo libro può dare il giusto lustro a questo Ingegnere, che dedicò anima e corpo alla realizzazione di questa incredibile linea.

Un libro bello e pieno di curiosi particolari che possono aprire una visuale sul mondo dell'epoca, sullo splendore di un progetto memorabile, che ha permesso a milioni di persone e milioni di tonnellate di merci di attraversare l'Italia.

Un racconto che traccia una linea verso il futuro... un futuro inarrestabile che appare immancabilmente ogni volta che si esce dalla grande galleria dell'Appennino.

Maurizio Panconesi è nato a Pistoia nel 1952 e risiede in provincia di Ferrara. Cultore del passato, è autore dal 1982 di numerose pubblicazioni in materia ferroviaria e di storia delle comunicazioni, inoltre collabora con numerose riviste specializzate del settore.

Pag. 264, foto in bianco e nero, prezzo di copertina euro 35.

Edizioni Artestampa www.artestampaedizioni.it/