



CLUB ALPINO ITALIANO
SEZIONE DI FIRENZE



Sottosezione CAI Cassa di Risparmio di Firenze

SABATO 19 marzo 2016

TRENO TREKKING – ANTICA FERROVIA PORRETTANA

- **Mezzo di trasporto: TRENO, orari: partenza 7:38 da Stazione S.M.N., rientro: 15:53 da Stazione Castagno**
- **Pranzo: a sacco + rinfresco offerto dalla Proloco – Associazione “La Porrettana”**
- **Difficoltà e dislivelli: diff. E – 7\3 m. 300 circa complessivi – Tempo di percorrenza: ore 4 circa con soste**
- **Direttore di escursione: Luca Matulli (328 9636954)**
- **Quota di partecipazione: € 5,00 per contributo Proloco (da pagare in loco) + €12,20 costo (a proprio carico) del biglietto treno a/r + € 8,00 per i non soci (quota assicurazione da pagare in loco)**
- **Iscrizione: mediante il modulo allegato entro lunedì 14 marzo da inviare alla Segreteria de Il Circolo (fax 055/691260, e-mail cari2000@caricentro.it o catia@caricentro.it)**
- **Info: Cell del direttore di escursione oppure caifi.crf@gmail.com**

Il percorso è senza particolare impegno ed è adatto a tutti, si sviluppa su sentieri, stradelle e tratti asfaltati. L'itinerario è ad anello con inizio e termine nella piccola frazione di Piteccio (PT). È un viaggio nel tempo sulla ferrovia Porrettana, ancora attiva, che è la più vecchia ferrovia transappenninica. Percorreremo il caratteristico "itinerario del vapore" passando su antichi sentieri, scoprendo gallerie idrauliche e ferroviarie, lunghi ponti e piccole stazioni. Passeremo attraverso vecchi castagneti e piccoli borghi che racconteranno la storia di queste popolazioni a cui la ferrovia permise di uscire dall'isolamento. Conosceremo gli aspetti nascosti e meno evidenti di questa splendida ferrovia di montagna a pochi passi dai centri urbani maggiori. Da ammirare sono le opere dove si potrà apprezzare la bontà delle scelte costruttive che si inseriscono in modo armonioso nell'ambiente. Fra gli aspetti che suscitano ancora oggi stupore, ci sono quelli di ingegneria ferroviaria e idraulica che ne hanno permesso la sopravvivenza già da 150 anni in un ambiente oggettivamente difficile. Da segnalare le caratteristiche rampe con i binari di lancio e di salvamento, il grande ponte di Piteccio, le gallerie elicoidali, i pozzi di ventilazione e le particolari opere di regimazione delle acque. La dimensione dell'opera, grandiosa per il periodo storico, comportò conseguenze positive anche per tutto il territorio, sviluppandone l'economia e i rapporti sociali.

La ferrovia, la cui costruzione iniziò nel 1845 e terminò nel 1864, fu per il tempo un capolavoro di ingegneria. Con un tracciato che assecondava la morfologia dei rilievi per ridurre al minimo i ponti e le gallerie, la ferrovia superava la barriera dell'Appennino tosco-emiliano nel versante di Pistoia con un ardito tracciato facendo un doppio tornante per prendere quota prima della galleria di valico.

Saremo in compagnia dell'amico Maretto Braccialini grande conoscitore e appassionato della ferrovia, che racconterà storie lontane legate all'ambiente e alla ferrovia stessa. Alla stazione di Piteccio dove troveremo la cordiale accoglienza della locale Proloco con un simpatico e caratteristico buffet, potremo visitare la piccola ma interessante sede della Associazione "La Porrettana".

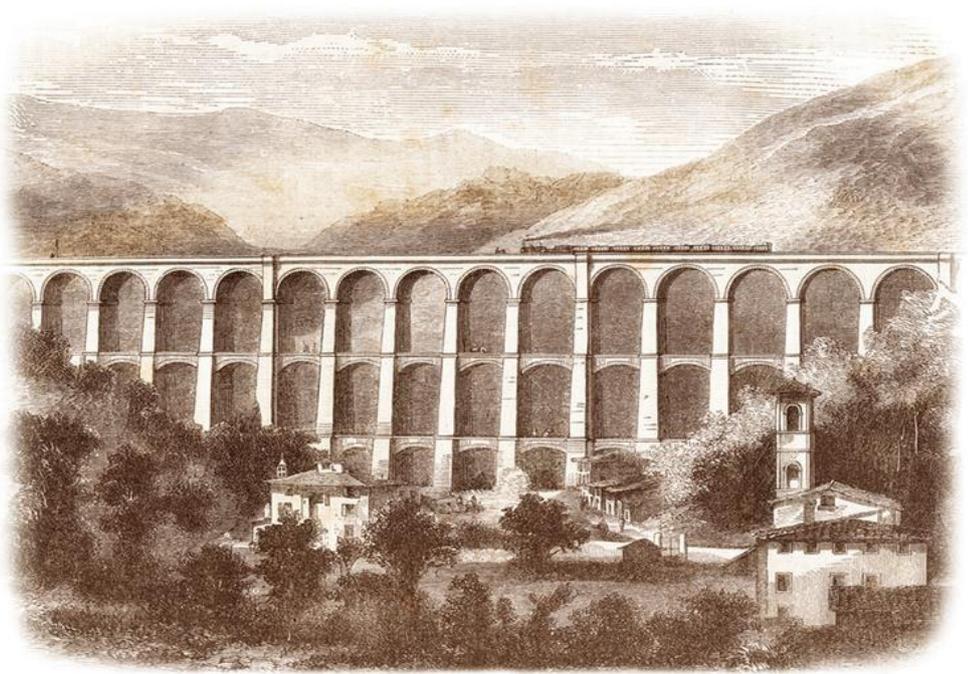
DESCRIZIONE DELL'ESCURSIONE

PER TUTTI:

Ritrovo alle 7:15 alla Stazione FI S.M.N dove ognuno arriverà già fornito di prenotazione oppure provvederà in loco all'acquisto del biglietto a/r per Castagno. Ore 7:38 partenza treno per Castagno.

Dal paese di Castagno (494 mt) attraverseremo il caratteristico borgo e, scendendo lungo sentieri e stradelle, raggiungeremo le opere più significative della ferrovia che ci permetteranno di entrare nell'atmosfera di un tempo. Termineremo la discesa nel paese di Piteccio passando sotto il grandioso ponte, quindi raggiungeremo la stazione FS di Piteccio (238 mt) per la sosta con rinfresco. Ben rifocillati, risaliremo, passando per un altro sentiero, verso la piccola ma deliziosa stazione di Castagno dove prenderemo il treno per Pistoia e Firenze (partenza del treno alle 15:53).

La ferrovia Porrettana fu progettata al tempo del Granducato di Toscana. Dopo un'aspra contesa fra Prato e Pistoia sul tracciato da seguire (entrambe le città temevano di restare emarginate), il 4 aprile 1845 il governo granducale affidò ai fratelli Cini, industriali proprietari della cartiera di Ponte alla Lima, la concessione per la realizzazione della "Strada Ferrata dell'Appennino da Pistoia a Bologna", sebbene una ferrovia diretta attraverso la valle di Bisenzio offrisse almeno in teoria minori dislivelli, maggior stabilità del terreno e minime perforazioni. I lavori ebbero inizio quasi subito, ma con modesti risultati. Nel 1856 arriverà una società francese collegata ai banchieri Rothschild, che assumerà in proprio ogni onere di costruzione sotto la guida dell'ing. Jean Louis Protche, francese di nascita ma bolognese d'elezione, vero e forse unico artefice delle più ardite realizzazioni della Porrettana. I lavori, nonostante i rudimentali mezzi impiegati, furono tanto complessi quanto celeri. Le opere realizzate sono tutt'ora il monumento di questa splendida ferrovia che attraversa luoghi di particolare bellezza e che, come linea di valico, seguiva l'idea all'epoca dominante: salire il più possibile di quota per la necessità di una minore lunghezza del traforo di valico, sia per la intrinseca complessità dello scavo che per minimizzare i problemi di esercizio connessi ai fumi prodotti dalle locomotive. Il 21 novembre 1863, a sette anni dall'inizio effettivo dei lavori, Vittorio Emanuele II, primo re d'Italia, inaugurava personalmente la prima tratta della ferrovia, attivata poi fino a Pistoia il 3 novembre 1864.



STRADA FERRATA DELL'APENNINO: Passaggio dell'Appennino e viadotto di Castagno.

Costruzione ciclopica – simbolo stesso della linea – era il ponte di Piteccio, un lungo viadotto a tre ordini di arcate sovrapposte, purtroppo andato distrutto nel corso dell'ultima guerra. A Protche si devono anche altre splendide opere quali la galleria elicoidale Piteccio-Corbezzoli, indispensabile per contenere la pendenza massima al 26 per mille nel difficile tratto da Pracchia a Pistoia dove non era possibile seguire alcun declivio naturale, e quella di valico San Mommè-Pracchia, lunga quasi tre chilometri e dotata di un grande apparato per la ventilazione forzata. In talune stazioni del versante toscano vennero realizzati binari di lancio e di salvamento, in contropendenza rispetto al profilo della linea: i primi servivano ai convogli a vapore per acquistare velocità prima di affrontare la salita; gli altri, al contrario, premunivano i treni in discesa dalle conseguenze di un'eventuale avaria all'impianto frenante. Le particolari opere di ingegneria idraulica ancora oggi funzionanti e visibili, contribuirono a proteggere il difficile tracciato.

Con l'arrivo della ferrovia il progresso, la modernizzazione e la ricchezza sconvolsero l'alta valle del Reno e la montagna Pistoiese: piccoli paesi come Piteccio o San Mommè divennero nomi noti agli italiani che viaggiavano, mentre a Pracchia, posta al culmine della linea a quota 616 metri sul livello del mare, si sviluppò addirittura un rinomato centro di villeggiatura con alberghi, ristoranti e case da gioco. La Porrettana portò una ventata di benessere nei luoghi attraversati, dando la possibilità di incrementare il margine di una risicata economia di montagna; nacquero punti di ristoro lungo tutta la linea e si diffuse l'usanza del cestino da viaggio, ideato da Fortunato Agati, gestore del buffet di Pracchia, che lo vendeva ai viaggiatori dei treni che sostavano alla stazione il tempo necessario per rifornire d'acqua la locomotiva. L'apice del traffico sulla linea fu durante la Grande Guerra quando si contarono fino a 60 treni al giorno composte per lo più da tradotte militari.

Il potenziamento della Porrettana era continuo: nel 1927 fu inaugurata la trazione elettrica trifase che comportò un sensibile miglioramento di prestazioni e percorrenze. L'elettrificazione non sarà però sufficiente a garantire un futuro alla Porrettana. La decadenza era dietro l'angolo: da tempo si studiava una nuova linea transappenninica che unisse il nord al centro del paese. Il 21 aprile 1934 fu l'ultimo giorno di vita vera della Porrettana: veniva inaugurata la nuova ferrovia Bologna-Prato, moderna opera del regime fascista, che consentiva di raggiungere Firenze in poco più di un'ora. Da allora iniziò il lungo e inarrestabile declino della Porrettana. La chiusura della adiacente Ferrovia Alto Pistoiese, avvenuta nel 1965, sottrasse alla Porrettana un ulteriore volume di traffico, ormai assestato nel tratto toscano su quote davvero modeste e correlato alle sole esigenze di mobilità di Pistoia e della Montagna Pistoiese.

Tipiche della linea erano in quegli anni le locomotive elettriche del Gruppo E.424, dotate di motori ad eccitazione composta e frenatura a recupero che permetteva il riutilizzo dell'energia elettrica prodotta dalla locomotiva discendente, in fase di frenatura, a vantaggio dei convogli ascendenti.

Oggi la Porrettana stenta a trovare una sua precisa collocazione nell'attuale rete dei trasporti, stretta fra un mancato rilancio in chiave turistica e la continua emorragia di viaggiatori, con rilevanti costi per la manutenzione delle infrastrutture.

La Porrettana dorme come dormono i cimeli d'altri tempi destando ricordi di una frenetica vita passata. Cerchiamo allora di continuare a varcare l'Appennino per diletto utilizzando questa bellissima linea, magari accompagnati dalle riflessioni di viaggio di Paolo Rumiz. «A Pracchia, sei binari: un tempo tutto il traffico italiano passava di qui. Sulla pensilina vedo un tipo vestito con una tunica bianca, i capelli pure bianchi, splendenti, raccolti in una coda. Sembra Tiziano Terzani. E forse è davvero lui visto che abita nell'Appennino pistoiese.

Si scollina, la macchina accelera e tutto cambia, anche la lingua del macchinista». Buon viaggio!

Si ricorda che i Direttori di Escursione (che secondo la normativa C.A.I. **NON** assumono il ruolo di "accompagnatori") sono dei partecipanti a tutti gli effetti e non godono di alcun particolare beneficio; le loro decisioni, che potranno comportare anche variazioni al programma sopra descritto, sono valide e impegnative per tutti.

Si evidenzia che, chi si allontana dal gruppo, **NON** è più coperto dall'assicurazione.

I partecipanti dovranno essere adeguatamente equipaggiati e, in particolare, dovranno calzare scarponi (o scarpe da escursione) e non scarpe da ginnastica o altro. Per ragioni di sicurezza non sono ammessi i nostri amici cani, anche se la manifestazione si svolge con mezzi propri.

Il Socio destinatario di questa circolare dovrà portare a conoscenza dei partecipanti, che per suo tramite intendono iscriversi, delle caratteristiche dell'escursione e delle sue difficoltà, da affrontare autonomamente; l'adesione di ciascun partecipante comporterà piena accettazione delle regole dell'escursione e delle decisioni dei Direttori di Escursione.

Per quanto esposto la Sottosezione C.A.I., e per essa i Direttori di Escursione, declina ogni e qualsiasi responsabilità per eventuali danni a cose e persone, che potessero verificarsi durante lo svolgimento della manifestazione.

Firenze, 26 febbraio 2016

IL CONSIGLIO DIRETTIVO

SOTTOSEZIONE CAI CRF

Alla Segreteria del CARICENTRO – IL CIRCOLO

ESCURSIONE: SABATO 19 MARZO 2016 - TRENO-TREKKING PORRETTANA (CON ASSICURAZIONE)

Il sottoscritto Tel. fisso e cell.

Pensionato o non dipendente/Indirizzo privato.....

Iscrive all'escursione in oggetto le seguenti persone (indicare anche il sottoscrittore, se partecipa all'escursione)

Cognome e nome	Socio CAI	Non Socio CAI – (Dati obbligatori solo per non Soci CAI)
1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> nato il .../.../... a C.F. residente in n..... CAP città Telef...../.....
2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> nato il .../.../... a C.F. residente in n..... CAP città Telef...../.....
3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> nato il .../.../... a C.F. residente in n..... CAP città Telef...../.....
4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> nato il .../.../... a C.F. residente in n..... CAP città Telef...../.....

Il sottoscritto dichiara che tutti i partecipanti sopra elencati hanno preso visione della circolare esplicativa dell'escursione, hanno preparazione e competenza adeguate ed accettano totalmente i rischi insiti nell'escursione e le condizioni che regolano la medesima.

Data

Firma