

## **La Ferrovia Porrettana: Asse portante per la mobilità della montagna pistoiese e risorsa per rilanciare il turismo.**

La Porrettana fu il primo collegamento ferroviario tra il nord e il sud Italia attraverso l'Appennino e fu inaugurata da Vittorio Emanuele II nel 1864. Al tempo fu un'opera di grande prestigio e di enorme portata ingegneristica, con le sue 47 gallerie e i 35 ponti e viadotti. Il tratto tra Pracchia e Pistoia, fu una sfida per la tecnologia dell'epoca: in 26 km doveva essere superato un dislivello di 550 metri; troppo per le macchine a vapore di allora. Il progettista, l'ingegnere francese Jean Louis Protche, risolse il problema con un colpo di genio; una galleria semi-elicoideale nel tratto Piteccio-Corbezzi che allungava il percorso facendo così diminuire la pendenza. Incredibile per allora, fu anche la realizzazione della galleria più lunga, quella tra San Mommè e Pracchia, che misura ben 2700 metri, per realizzarla dovettero ideare e realizzare delle speciali trivelle.

Ancora oggi, nonostante molti viadotti siano stati fatti saltare dai tedeschi in ritirata nel 1945 e ricostruiti con tecnologie più recenti, sono visibili le numerose opere di ingegneria idraulica e ferroviaria che sorprendono per le soluzioni tecniche e per il livello qualitativo e che sono testimonianza di quando la sapienza artigiana, la dedizione e la passione facevano sì che le cose fossero fatte per durare.

**Soprattutto la linea Porrettana per via della particolare conformazione del territorio, è tuttora un'infrastruttura insostituibile per il servizio di trasporto pubblico nell'area dell'Appennino Tosco-Emiliano che va da Pistoia a Porretta Terme ed è indispensabile per le persone che hanno necessità di spostarsi per studio, per lavoro, per curarsi e per accedere a tutti i servizi presenti in città di cui invece il territorio montano è privo. Inoltre essa stessa rappresenta da sola un patrimonio storico e culturale che se salvaguardato e valorizzato, potrebbe generare un flusso di visitatori che farebbe da traino per un futuro sviluppo turistico di tutta la zona.**

Purtroppo invece, da alcuni anni questa Ferrovia è stata oggetto di una politica di lenta e graduale dismissione secondo una strategia collaudata che è quella di innescare un circolo vizioso tra il peggioramento del servizio e il calo dell'utenza, che poi viene preso a pretesto per giustificare un ulteriore taglio. Infatti con le sei sole corse di treni in esercizio giornaliero e i numerosi problemi di disagi e mancate coincidenze, il servizio si rivela inefficace e costringe chi ne ha la possibilità a ricorrere all'uso del mezzo privato causando così un'ulteriore abbassamento del dato dell'utenza e mettendo a rischio il futuro stesso della ferrovia.

Dallo scorso 5 gennaio, a seguito di un evento franoso che ha interessato la Ferrovia, la situazione è ulteriormente peggiorata. Il servizio che viene svolto con autobus sostitutivi nel tratto Pistoia Porretta presenta notevoli problematiche e taglia fuori il paese di Castagno, ma soprattutto ad un mese dall'evento non esiste ancora una stima ufficiale dei tempi previsti di ripristino e riapertura della circolazione e questo crea una forte preoccupazione anche tra gli operatori turistici, che si prefigurano una stagione estiva disastrosa e tra tutti i volontari delle associazioni che lavoravano agli eventi legati al cento cinquantenario che dovevano rappresentare una vetrina di promozione per il rilancio della Ferrovia e della Montagna.

Questa situazione rischia di rappresentare il vero e proprio colpo di grazia ad una Ferrovia già fortemente penalizzata prima dallo scarso numero di corse a seguito della “rimodulazione” del 2011 e poi dai continui ritardi e soppressioni di treni da allora sempre più frequenti e mette a rischio anche il futuro di tutta una zona dell’Appennino Pistoiese e Tosco Emiliano, che sta già vivendo la situazione drammatica di quel poco di tessuto economico ancora presente e la mancanza di opportunità per i residenti e specialmente per i giovani.

Eppure la Montagna Pistoiese è un territorio ricco di risorse, storiche, culturali e architettoniche e naturalmente ambientali con meravigliosi paesaggi e grande varietà di flora e fauna. Nondimeno ha una grande ricchezza di risorse umane, persone attive e intraprendenti, fortemente radicate a questi luoghi, che con dedizione e con passione attraverso le associazioni cercano di mantenerli vivi e di preservarne le tradizioni.

**Per questo rivolgiamo un appello a tutte le istituzioni competenti e a tutte le forze politiche di non permettere che si verifichi il teatrino dello scaricabarile di responsabilità tra enti, o tra enti e azienda, a cui spesso si assiste in casi simili, ma di assicurarsi personalmente che ciascuno faccia la propria parte nel tempo più breve possibile per arrivare al ripristino della circolazione dei treni. E chiediamo alle stesse di farsi promotori e sostenitori di politiche finalmente reali di sviluppo della montagna, basate sulla valorizzazione delle risorse locali e sulla difesa di un livello minimo di servizi, in cui inserire strategie di valorizzazione della Ferrovia Porrettana che la individui come asse portante della mobilità e come risorsa turistica in sé.**

Questo permetterebbe anche e soprattutto di sviluppare anche le potenzialità turistiche della città di Pistoia (nonché di Porretta Terme) che farebbe della Ferrovia e della Montagna le sue peculiarità.

Il Circolo Legambiente di Pistoia

Il Comitato “Viva la Porrettana Viva”