

Si lavora intanto al museo dei treni, vicino l'accordo con le Ferrovie

LA PORRETTANA patrimonio dell'Unesco: un'ipotesi ambiziosa, ardita, per certi aspetti decisamente avventurosa, ma non priva di fondamento per chi da mesi si occupa della sua salvaguardia. Un obiettivo che, se raggiunto, permetterebbe di salvare la storica ferrovia dal rischio dismissione e allo stesso tempo di esaltare la bellezza del territorio appenninico che la circonda e di sollecitare la realizzazione del parco-museo dei rotabili storici, di cui negli ultimi tempi si parla con sempre maggiore insistenza.

Di questo e di altro si è parlato venerdì scorso al Dopolavoro ferroviario, dove il progetto di allestimento del museo è stato illustrato in una sala gremita di rappresentanti del mondo ferroviario e non solo. Promotore dell'incontro Giuliano Guiducci, ferroviere in pensione e consigliere comunale. Accanto a lui Andrea Ottanelli e l'architetto Gianluca Giovannelli, incaricati a

titolo gratuito di progettare il museo, ai quali recentemente è stato affiancato l'ingegner Fiorenzo Martini, dirigente delle Ferrovie in pensione che, dopo la nascita di Trenitalia, ha ricoperto l'incarico di responsabile della committenza del nuovo materiale rotabile e successivamente è stato direttore regionale della Toscana nell'ambito della divisione passeggeri regionale. E' lui l'inventore di «Memorario», il cadenzamento dei treni sulle principali direttrici della regione.

GIOVANNELLI ha illustrato a grandi linee il progetto, specificando che si tratta di un museo legato al territorio (dunque un ecomuseo) e alla sua storia, ma allo stesso tempo è work in progress, perché dotato di una spiccata funzione attiva legata all'attività di restauro e alla realizzazione di treni storici su tratte di interesse turistico e naturalistico, con notevoli risvolti sul piano economico.

L'ingresso del museo sarà collocato in via Pertini, proprio davanti alla biblioteca e alla «Cattedrale», che costituiscono elementi di forte relazione sinergica. Quattro sono gli edifici da recuperare e da adibire alle principali funzioni museali. Di importanza strategica la grande

INCONTRO

Al Dopolavoro riunione per parlare dell'esposizione Ingresso in via Pertini

piattaforma girevole da utilizzare, com'è già avvenuto in passato, come anfiteatro per la realizzazione di spettacoli teatrali.

Martini ha sottolineato l'iniziale diffidenza da parte dei vertici delle Ferrovie nei confronti del progetto, riconsiderato però positivamente in tempi recenti. Dovrebbe essere infatti in dirittura d'arrivo l'accor-

do che regola i rapporti tra Comune e Ferrovie dello Stato nell'area intorno alla stazione. Il parco-museo si presenta come un progetto-pilota rispetto ad altre realtà del genere presenti in Italia, e prevede la partecipazione attiva e dinamica da parte delle Ferrovie.

Sull'argomento, infine, è intervenuto Samuele Bertinelli (Pd), che ha mostrato di voler fare della questione del museo e della Porrettana uno dei cavalli di battaglia della propria campagna elettorale «L'opportunità di creare un museo vivo — ha detto — che interagisca a fondo con le principali realtà economiche della zona è fondamentale. La rivalutazione della Porrettana può servire alla città anche per ripensare integralmente la mobilità urbana, che può svolgersi ecologicamente su rotaie anziché su gomma sul modello della tramvia fiorentina e offrire inoltre l'opportunità di creare un collegamento pendolaristico tra la montagna e Firenze».

Chiara Caselli

ricostruzione avvenuta a tempo di record tra il 1945 e il '49. Il deposito locomotive, oggi deposito rotabili storici, risale invece al 1927, anno dell'elettrificazione della linea. Un patrimonio unico nel suo genere nel settore dell'architettura industriale e dei servizi, la cui salvaguardia è indispensabile. Per questo, il progetto di ristrutturazione può e deve coinvolgere Ferrovie, enti pubblici, realtà industriali e privati, per una valorizzazione storica e turistica che è concreta e possibile, come ha dimostrato il successo del treno speciale da Pistoia a Vergato dell'8 dicembre scorso per i mercatini di Natale.

DEPOSITO E' UNO DEI CENTRI PIU' IMPORTANTI D'ITALIA GESTITO INSIEME AI VOLONTARI

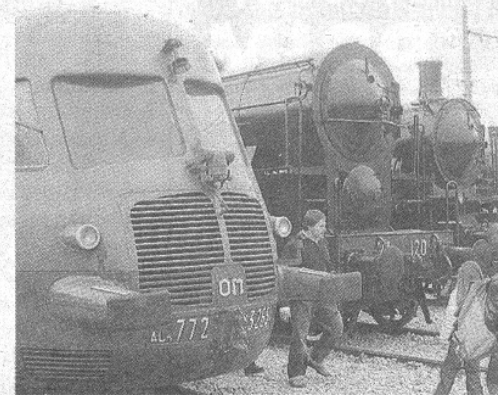
Una raccolta eccezionale di vecchie vapore

ENTRARE nell'area della stazione di Pistoia riservata ai rotabili storici è come fare un salto indietro nel tempo, quando il procedere cadenzato dei treni non impediva al viaggiatore attento la percezione netta di luoghi e paesaggi interposti tra il luogo di partenza e la destinazione d'arrivo, e le locomotive a vapore, giganti dal muso nero rumorosi e sbuffanti, incutevano perplessità e terrore. Il deposito rotabili storici è una struttura d'eccellenza di Trenitalia gestita in collaborazione con l'associazione toscana treni storici «ItaloVapore». E'

l'unica in Toscana, la più importante d'Italia nelle potenzialità d'intervento sulle macchine a vapore, ed è assolutamente competitiva con le poche strutture simili esistenti e attive in Europa. All'aperto, in esposizione permanente, sono collocate le vetture restaurate. Dentro un capannone stanno le macchine in riparazione. Se ne occupano, con grande professionalità ma soprattutto con un'abbondante (e rara) passione, dipendenti di Trenitalia insieme ai volontari della «ItaloVapore»: spesso si tratta di professionisti affermati che nel

tempo libero amano «sporcarsi le mani» nel tentativo di salvaguardare preziosi e insostituibili testimoni della storia dei trasporti. Periodicamente vengono aperte al pubblico le porte del deposito e programmate escursioni sul territorio toscano utilizzando treni storici. Queste iniziative raccolgono un impressionante successo di pubblico: 2mille e 500 persone per ogni giornata, tra cui moltissimi stranieri, che raggiungono Pistoia apposta per l'occasione.

Chiara Caselli



VOLONTARI I vecchi treni riparati con l'aiuto di un gruppo di volontari