

IL COMMENTO

di ALBERTO ANDREOTTI



PORRETTANA IL BELLO DEL TRENO

TRANSAPPENNINICA si chiamava, quando fu inaugurata il 2 novembre del 1864. E Transappenninica torna ora a chiamarsi grazie al patto fra Toscana ed Emilia per sfruttarla ai fini turistici. Per tutti noi è la ferrovia 'Porrettana', stupefacente opera di ingegneria ideata dal francese Jean Louis Protche per collegare Bologna a Firenze. Basti guardare le gallerie con i pozzi per aspirare i fumi delle locomotive (alcuni lunghi oltre 1200 metri), i viadotti, gli innumerevoli ponti per passare di continuo al di qua e al di là del Reno. E quel 'cavatappi' in cui la ferrovia si avvolge due volte su se stessa, in galleria, per superare i 325 metri di dislivello a Corbezzoli (sopra Pistoia) in soli 14 chilometri di strada ferrata. E pensare che

quando era ministro dei Trasporti (1983 - 1987), Claudio Signorile voleva smantellarla come ramo secco delle Ferrovie. Il destino volle che il 23 dicembre del 1984 ci fosse l'attentato in galleria a Vernio, e che la 'Direttissima' restasse bloccata per molte settimane. La 'Porrettana' rimase l'unico collegamento ferroviario fra nord e sud. E sopravvisse. Oggi, riportata al rango di Transappenninica, la bella ferrovia che si arrampica sulle colline di castagni e lambisce il Reno, rivendica il ruolo del treno 'lento' di fianco a quello ad alta velocità. Per un turismo sostenibile di chi voglia ammirare borghi e paesaggi, e raggiungere la preziosa località termale di Porretta, che nel silenzio si è molto ammodernata in questi ultimi anni. E allora perché non pensare in grande? Oltre al 'treno verde', variamo un 'treno bianco' per gli sciatori, che da Firenze, Prato e Pistoia porti a Pracchia. Da dove - dopo un ristoro di cioccolata calda - in 35 minuti di bus si arriva all'Abetone, senza l'angoscia della guida e del parcheggio. In attesa, magari, che si possa costruire una grande teleferica in stile Courmayeur.

