



CODICI

Tipo scheda AI

OGGETTO

OGGETTO

Denominazione / dedicazione Sottostazione elettrica

LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA

LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA

Provincia BO

Comune Porretta Terme

Indirizzo via Roma

Georeferenziazione 44.152056785630556,10.97925996780319,15

NOTIZIE STORICHE

NOTIZIE STORICHE

data di costruzione 1915

data di dismissione 1986

DATI ANALITICI

La costruzione della sottostazione era finalizzata all'elettrificazione della linea ferroviaria che conduceva da Bologna a Pistoia e che, fino al 1935, anno in cui fu attivata la linea fra Bologna e Firenze, rappresentava l'unico valico appenninico ferroviario. La corrente elettrica trasformata all'interno della sottostazione alimentava la linea ferroviaria nelle due direzioni, verso la Toscana e l'Emilia, fino al 1986, quando fu deciso di spostare altrove la centrale di Porretta. La linea a trazione elettrica fu inaugurata nel 1927 nel tratto fra Pistoia e Porretta e nello stesso anno in quello fra Bologna e Porretta e fra Pistoia e Firenze. L'edificio era una delle sette sottostazioni di trasformazione poste lungo la linea ferroviaria, rispettivamente a Bologna Santa Viola, Sasso Marconi, Vergato, Porretta, Pracchia, Vaioni, Rifredi e fu costruito dall'impresa dei Fratelli Scardovi di Bologna. La progettazione e la direzione dei lavori di costruzione degli impianti fu affidata a Nelson Ciampolini, capo dell'Ufficio Elettrificazione delle Ferrovie Statali di Bologna, che si avvale della collaborazione di Andrea Stagni e di Giovanni Munarini per la costruzione delle linee primarie e degli edifici adibiti a sottostazioni e alloggi del personale. Il fabbricato aveva la funzione di accogliere le macchine di trasformazione dell'energia elettrica che giungeva dai bacini idroelettrici di Pavana e Suviana. Il complesso era costituito da due corpi di fabbrica uniti fra loro a formare un impianto planimetrico a L. Il fabbricato sulla strada principale era a tre piani fuori terra: al piano terra era ubicata la sala del carro ponte, in cui si trovava l'impianto che serviva a sollevare i vagoni e i trasformatori, al primo piano era collocato un lungo corridoio da cui si poteva controllare la sala sottostante, mentre l'ultimo piano era costituito da un unico ambiente che conteneva i trasformatori. Il fabbricato sul lato della cava era a cinque piani fuori terra: in origine erano solo tre, ma in seguito il secondo e il terzo piano sono stati divisi per ricavare otto abitazioni, due ogni piano, destinate ai dipendenti addetti alla centrale che potevano accedervi da un vano scala realizzato sul lato dell'edificio. Il piano terra di questo corpo era utilizzato come magazzino di deposito. In questa parte di fabbricato si trovava un vano scala con accesso dall'esterno che serviva gli ambienti soprastanti la sala del carro ponte. L'edificio, inoltre, affacciava su un piazzale in cui sono ancora visibili i binari che, derivando da quelli della linea ferroviaria, entravano nella sala del carro ponte. I cavi dell'alta tensione entravano ed uscivano, verso le varie direzioni, direttamente dall'ultimo piano, dove erano collocati i trasformatori, sostituiti nel 1935 da quelli al piano terra, rimasti in attività fino al 1986. Le dimensioni dell'edificio erano dettate dall'esigenza di collocare i trasformatori alla quota di arrivo dei cavi dell'alta tensione, tenendo le macchine al riparo dalle intemperie. Con l'introduzione di macchinari moderni, queste esigenze sono venute meno, condizionando anche l'organizzazione interna dell'impianto. A servizio della centrale è, invece,

rimasto in funzione un carroponte di notevoli dimensioni che serviva per la manutenzione dei locomotori ma, soprattutto, per lo spostamento delle macchine di trasformazione dell'energia. La struttura del carroponte occupava un'unica sala, al di sopra della quale si trovava solo un altro piano, dove erano originariamente collocati i trasformatori. Si trattava di una struttura di notevoli dimensioni, del tipo a telaio, con pilastri in cemento armato annegati nella muratura in pietra della vicina cava, che reggevano due enormi travi in cemento armato alte oltre un metro, sospese per tutta la lunghezza della sala ad un'altezza di circa dieci metri da terra. A lato del vano del carroponte e per quasi tutta la sua lunghezza si trovavano due corridoi, uno al piano terra aperto verso l'esterno come un portico, ed un altro posto in corrispondenza del primo, a circa metà altezza della sala del carroponte. Entrambi questi vani servivano per collocarvi macchinari, cavi e isolatori. L'ambiente al primo piano, con le aperture verso il carroponte, serviva per ispezionare le attrezzature in funzione. Al di sopra della stanza e del corridoio del primo piano, vi era un solaio ed un unico vano, completamente vuoto dal 1935, attraversato solo da nove pilastri, corrispondenti a quelli sottostanti, tra il carroponte ed il corridoio. Il lato minore dell'edificio, a completarne la pianta ad L, venne realizzato tra il 1925 ed il 1926 per ricavarvi delle abitazioni, destinate ai dipendenti addetti alla centrale. La copertura, infine, era accessibile dall'ultimo piano dell'edificio attraverso una scala in metallo che terminava dentro un abbaino e aveva un parapetto in muratura, demolito nel dopoguerra. Esternamente era netta la differenza fra le facciate principali, scandite da paraste e forate da aperture incorniciate e modanate, e le facciate posteriori, scandite da finestre rettangolari divise fra loro da semplici paraste. Nella parte meridionale del complesso, sorgeva un fabbricato a pianta rettangolare e tetto piano, adibito a magazzino di deposito. L'edificio, realizzato successivamente al corpo principale, ne richiamava le caratteristiche nella fascia modanata sotto il cornicione e nella tipologia delle aperture. La sottostazione elettrica di Porretta Terme è uno dei rari esempi regionali di architettura industriale in stile Art Déco e costituisce una significativa testimonianza dell'impiego del cemento armato nelle sue potenzialità tecniche, per superare distanze ampie ed indipendenti dai sostegni, plastiche ed espressive. L'edificio ristrutturato è ora sede della biblioteca di Porretta e di un centro commerciale.

FONTI E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Nome file (corrisponde a img_fta)



BIBLIOGRAFIA

Autore Luminasi Ivo
Titolo libro o rivista L'elettrificazione della Porrettana
V., pp., nn. Bologna, Mareggiani, pp. 30-33

BIBLIOGRAFIA

Autore Panconesi Maurizio, Colliva Massimo, Franchini Stefano
Titolo libro o rivista Cara Porrettana... (la linea Bologna Pistoia tra storia e leggenda)
V., pp., nn. Bologna, Ponte nuovo,

BIBLIOGRAFIA

Autore Zagnoni Renzo et alii, La ferrovia transappennina. Il collegamento attraverso la montagna bolognese e pispp. 249-260
Titolo libro o rivista La ferrovia transappennina. Il collegamento attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934),
V., pp., nn. Porretta Terme, GSAVR, pp. 249-260

BIBLIOGRAFIA

Autore Panconesi Maurizio, Porrettana... memoriealosci, 2006, pp. 228-233
Titolo libro o rivista Porrettana... memorie tra i monti. Alla riscoperta dell'antica strada ferrata degli Appennini,
V., pp., nn. Cortona, Calosci, pp. 228-233

ANNOTAZIONI

Link [Immagine della sottostazione elettrica|http://goo.gl/maps/s0XHr](http://goo.gl/maps/s0XHr)