

CICERONE 5 - EX LINEA FERROVIARIA PIACENZA-BETTOLA

<p>Le prime tranvie a vapore nel Piacentino risalgono al 1880, quando la società inglese «<i>The Piacenza Bettola and Cremona Tramway Company Ltd</i>», operante in Lombardia, ottenne le Concessioni per la costruzione delle linee <u>Piacenza-Cremona e Piacenza-Bettola</u>. I <u>33 km di quest'ultima, completati nel 1882</u>, si potevano percorrere in poco più di due ore con un mezzo "moderno, sicuro a veloce" alla velocità di 25 Km all'ora.</p> <p>Tra il 1906 e il 1908 il capitale delle aziende concessionarie fu ceduto alla "<i>S.I.F.T.</i>", <i>Società Italiana Ferrovie e Tramvie</i>.</p> <p>Nel 1927 il Podestà di Piacenza, Barbiellini Amidei, decise la progettazione di nuove linee ferroviarie in sostituzione delle vecchie linee tranviarie a vapore allo scopo di valorizzare quella che era ritenuta una delle più ricche province italiane dal punto di vista agricolo e industriale, collegando tutti i centri della provincia in modo veloce ed efficace. <u>La rete tranviaria a vapore, costruita tra il 1880 e il 1891</u>, si serviva infatti di <u>sedi stradali strette</u> che collegavano i centri col capoluogo e con la ferrovia, lasciando fuori una vasta superficie provinciale.</p> <p>La società SIFT affidò allora al Politecnico di Milano tale progettazione, ma realizzò solo la Linea Ferroviaria Piacenza-Bettola, ritenuta molto importante per il trasporto di passeggeri, merci e materiali edili, come il sasso calcareo e la marna cementifera, provenienti dalle miniere della Val Nure, che dovevano essere trasportati fino ai cementifici del capoluogo.</p> <p>Nel marzo del 1928 erano già stati eseguiti imponenti lavori di abbattimento e sistemazione nella zona urbana nord, adiacente al tracciato ferroviario esistente. Sulla spianata dell'abbattuto Bastione di San Lazzaro sarebbero sorte la stazione e l'Officina dei locomotori elettrici.</p> <p>Fu costruito anche il Deposito dei Locomotori "Berzolla", interessante esempio di archeologia industriale d'inizio Novecento, come ricovero dei locomotori della linea ferroviaria Piacenza-Bettola elettrificata che entrò in esercizio nel 1933, con un tempo di percorrenza di quarantacinque minuti rispetto alle due ore della tranvia a vapore.</p>	<p>Prime tranvie a vapore nell'Ottocento</p> <p>Costruzione tranvia a vapore Piacenza-Bettola</p> <p>Viene costituita la S.I.F.T.</p> <p>Progettazione di nuove linee ferroviarie (1927)</p> <p>Unica linea costruita</p> <p>Abbattimenti e sistemazione della zona nord di Piacenza (1928)</p> <p>1933</p>
---	--

<p><i>Il tracciato della linea Piacenza-Bettola correva in mezzo ai campi</i>, abbastanza lontano dai centri abitati, attraversando molti passaggi a livello, quelli incustoditi erano segnalati con una croce, detta di "Sant'Andrea", e recavano in evidenza la scritta "Attenti al treno!".</p> <p>La sua sede ferroviaria è ancora rintracciabile a tratti, soprattutto nella parte terminale della linea; in particolare è <i>ben conservato il viadotto in curva in cemento armato risalente al 1930 sul fiume Nure presso Ponte dell'Olio</i>.</p> <p><u>La nuova ferrovia fu la prima in Italia dotata di segnali di blocco, semafori luminosi e altri dispositivi di sicurezza e il materiale rotabile aveva le caratteristiche del sistema metropolitano; le carrozze, dette "rimorchiate", possedevano cabine in testa e in coda, raggiungevano i 120 Km/ora e per le loro peculiari caratteristiche erano conosciute in tutta Italia come "Le piacentine".</u></p> <p>Anche la stazione dei tram a vapore di Piazzale Marconi era stata trasformata per la nuova ferrovia elettrica: era stato <u>scavato un trincerone da cui la ferrovia usciva come una metropolitana</u> ed arrivava in superficie in <u>prossimità dei raccordi militari di "San Giuseppe"</u>.</p> <p>Era stato costruito anche un sottopasso, detto "della Lupa", dove esisteva <u>una fermata, nei pressi del Palazzo dei Magazzini Generali Comunali</u>, con una scala in cemento che permetteva l'ingresso e l'uscita dei passeggeri in Viale Patrioti.</p> <p>Nel trincerone era stato anche predisposto il tracciato per altre linee mai costruite: <u>al centro</u> vi era l'uscita della Piacenza- Bettola e <u>sulla sinistra</u> era prevista quella delle linee Piacenza-Lugagnano e Piacenza-Cremona. <u>Sulla destra</u>, a piano ribassato, si trovava invece il tracciato della linea Piacenza-Castel San Giovanni che avrebbe dovuto transitare in <u>Via 4 Novembre dove, in seguito, venne costruito un raccordo superficiale per raggiungere l'Ospedale Militare, l'Arsenale e il Tabacchificio</u>.</p> <p>Dopo la Seconda Guerra mondiale l'avanzamento inesorabile del <u>trasporto gommato per mezzo di torpedoni e omnibus portò</u> alla chiusura definitiva della Linea Ferroviaria Piacenza-Bettola, il 30 aprile 1967.</p>	<p>Il tracciato della Piacenza-Bettola</p> <p>Ponte in curva</p> <p>Le "rimorchiate"</p> <p>Trincerone e sottopasso a Piazzale Roma</p> <p>Sottopasso "della Lupa"</p> <p>Tracciato per altre linee</p> <p>Chiusura della Piacenza-Bettola (1967)</p>
---	--

