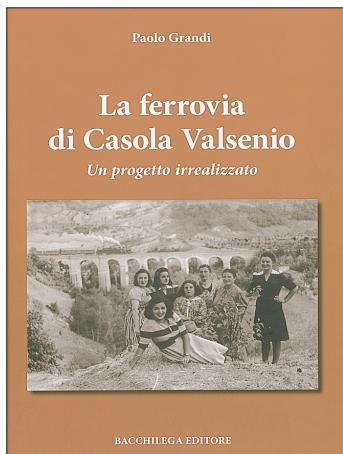


## RECENSIONI

### Recensioni

(Esclusivamente da pubblicazioni inviate alla Rivista)

**LA FERROVIA DI CASOLA VALSENIO** – Un progetto irrealizzato – Autore: Paolo GRANDI – formato 21,5x30,5 – pagine 128 – numerose figure – Baccchilega Editore, 2008 – ISBN: 8888775684; ISBN-13: 9788888775685 – € 18,00.



Il testo descrive le tappe progettuali, datate 1928, della ferrovia di Casola Valsenio. Il volume descrive gli studi di fattibilità del tronco ferroviario, proseguendo poi con le ipotesi di gestione e di analisi socio economica del territorio interessato da questa opera pubblica. La narrazione è arricchita da riferimenti a documenti inediti cui l'autore P. GRANDI, dirigente statale e socio G.F.I. con una passione più che trentennale per la ricerca storica sulle ferrovie e tramvie della Romagna, è riuscito a recuperare presso l'archivio di Stato di Bologna.

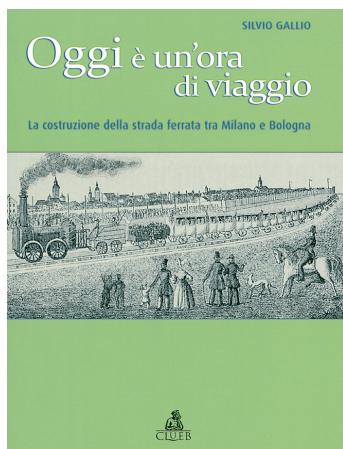
Tali documenti espongono la storia di questa ferrovia ed hanno permesso lo sviluppo di questo volume, completando la storia dei trasporti pubblici della valle del Senio, redatta dall'auto-

re nel precedente volume, "Binari nella valle del Senio. La ferrovia Castel Bolognese-Riolo Terme (1914-1933)".

Il testo pone in evidenza le illustrazioni a colori dei tre progetti che si avvicendarono in quegli anni e da altri disegni riguardanti la ferrovia Castel Bolognese-Riolo Terme, tra cui il secondo progetto redatto da Anselmo MONGARDI nel 1909. [M. BRUNER]

**OGGI È UN'ORA DI VIAGGIO** – La costruzione della strada ferrata tra Milano e Bologna – Autore Silvio GALLIO – formato 14x21 cm – pagine 148 – numerose figure – Editore Clueb, Via Marsala 31, 40126 Bologna – € 14,00.

Silvio GALLIO, l'autore, da anni opera come Dirigente Centrale nella Sala Esercizio Rete Regionale a Bologna Centrale e non è nuovo a pubblicazioni per lo più a carattere ferroviario ma dove la ferrovia non è il mero aggiornamento di pubblicazioni ufficiali. In questo suo libro, però, per la prima volta abbinia la sua passione per la storia e per la ricerca all'antico mondo di *raili*,



*baratti, strade di ferro*, che non sono ancora rotaie, deviatoi, ferrovie.

"*Oggi è un'ora di viaggio*" utilizza la nascita della nuova linea AV Milano-Bologna ed il suo tempo di percorrenza per sottolineare il contrasto con quanto fino ad oggi ci era familiare. E il contrasto è tanto maggiore quanto più si va ad approfondire la differenza fra il concetto acquisito, l'ordinario, il quotidiano e la conoscenza di "come" a questo quotidiano siano potuti arrivare. Oggi saliamo sul treno e non pensiamo a cosa è successo "prima", non ci chiediamo come pensavano i costruttori e i detrattori delle *strade ferrate*. Lo troveremo qui.

Chi cercasse indicazioni puramente tecniche su armamento, deviatoi e segnali andrebbe incontro ad un'amarra delusione. Chi invece cerca l'*humus* sociale, politico, giornalistico degli anni che andarono dal 1837 al 1865 può divertirsi a scoprire tanti delicati dettagli di come si rapportò la società dei vari stati italiani nei confronti di questa novità nei trasporti negli stessi anni in cui l'Italia si andava formando.

Il lavoro di scavo di informazioni e dettagli, direttamente nelle vecchie pubblicazioni dell'epoca, è di notevole entità (osservare bibliografia e *web-site*) e il lettore di questo libro deve prepararsi ad affrontare qualche passaggio di lingua italiana dell'Ottocento, perfino anteriore alla "normalizzazione" operata da MANZONI. Ma nulla di insuperabile, solo qualche termine oggi obsoleto.

Possiamo, quindi, leggere il pensiero di giornalisti che lavoravano a Palermo oppure a fianco di Carlo CATTANEO, di economisti di Pio IX, di politici fiorentini e sabaudi, di ingegneri lombardi, accomunati dalla passione per lo sviluppo economico e politico del nostro Paese. E si può partire con Luigi TATTI, architetto di Como che, quando in Italia non esisteva nemmeno un metro di ferrovia funzionante, già ne delineava la necessità pur in un territorio diviso in stati e ducati. E si procede con Ilarione PETITTI, economista e politico sabaudo, che queste necessità approfondisce e definisce economicamente. E si

## RECENSIONI

continua con le resistenze di alte personalità dello Stato pontificio alla costruzione di strade ferrate che uniscono Roma agli stati vicini e tutta l'Italia in un *network* funzionale. E ancora, si legge dell'importanza di alcuni tracciati piuttosto di altri per le necessità economiche, belliche e dinastiche di un Impero Austriaco scosso da movimenti rivoluzionari e sospettoso dei confinanti occidentali.

Quando finalmente l'impegno di cinque sovrani riuscì a far partire la gigantesca opera, le forze dell'economia e della natura posero freni ed ostacoli alla sua realizzazione. Fino a quando le forze finanziarie del nord Europa rifusero nelle esangui casse dell'Impero la linfa economica per portare a termine l'impresa. Verso la fine del libro si nota qualche stanchezza (una didascalia relativa ad un'altra immagine, una coppia di virgolette che "salta").

L'autore – interpellato – confessa che dopo mesi di immersione nell'italiano dell'Ottocento si è trovato quasi frullato dentro una massa di informazioni di difficile... digestione. E infatti la retorica ottocentesca fa capolino nel finale, sfuggita alle briglie per profondersi nella pagina. Visto il risultato generale possiamo perdonare.

Arriviamo infine alla costruzione del Ponte sul Po, definitiva chiave per l'unione delle due tratte, delle due regioni. Con il ponte cessano i traghetti e i trasbordi. E con la costruzione del ponte e la creazione della relazione diretta Milano-Bologna un viaggio, che sulle strade della Emilia e della Lombardia chiedeva interi scomodi e polverosi giorni, scende a sei ore col più veloce treno della notte. Per l'epoca, un passo gigantesco. Che magari fa sorridere noi di oggi. Perché per noi, *Oggi è un'ora di viaggio*. [P. GENOVESE]

SISTEMI DI TRASPORTO INTERNAZIONALI: PROGETTAZIONE ED ESERCIZIO – Autore: Bruno DALLA CHIARA – formato 16,5x24,5 cm – pagine 286 – numerose tavole e figure – Editore EGAF, Forlì 2009 – € 26,00.

Il volume si connota come testo principale per i corsi di laurea che ri-



guardano i sistemi di trasporto merci e la logistica esterna, con particolare riferimento al trasporto intermodale ed al dimensionamento dei relativi impianti ed infrastrutture, quali terminali intermodali, terminali portuali, interporti, vie d'acqua navigabili, con analisi delle tecniche di ottimizzazione nel trasporto multimodale delle merci.

La natura dei contenuti lo pone come strumento anche particolarmente adatto, oltre che i corsi universitari, per i professionisti del settore e per le persone che operano nel trasporto intermodale in vari contesti.

Il testo pone le basi sulle *definizioni e proprietà del trasporto intermodale*, incluse le unità di trasporto intermodali, il trasporto combinato accompagnato, considerazioni generali sullo sviluppo di trasporto combinato ed i costi del trasporto combinato strada-rotaria.

Successivamente sono presi in analisi i veicoli e le attrezzature per la movimentazione:

- veicoli stradali, carri ferroviari e navi porta container;
- tecniche di movimentazione orizzontali e verticali;
- mezzi di movimentazione portuali: da piazzale, da banchina, misti. Segue l'analisi della *progettazione delle infrastrutture intermodali e degli interporti*:
- infrastrutture puntuali;
- stazioni di smistamento (come

base per i terminal gateway, intermodali);

- terminali intermodali per il trasporto combinato;
- interporti o piattaforme logistiche;
- area di sosta.

Per quanto riguarda la *navigazione interna*, sono trattati gli elementi di progettazione ed esercizio di una via navigabile.

In merito ai *porti marittimi e terminal per container*, sono prese in considerazione le funzioni operative ed infrastrutture costituenti il terminal containeri marittimo, con i relativi traffici, l'ubicazione dei terminali portuali e la catena logistica portuale; seguono i criteri progettuali nel dimensionamento della banchina e le aree di deposito, i terminali ferroviari ed i gate d'ingresso, concludendo la sezione con alcune innovazioni nella progettazione del terminal container.

L'ultimo capitolo del volume è dedicato all'*ottimizzazione dei servizi di trasporto merci e logistica*, con riferimento in particolare al metodo di Hinchcock; sono inclusi esempi applicativi svolti usati nelle esercitazioni dei corsi universitari. [B. DALLA CHIARA]

STORIA DELLA TECNICA ELETTRICA – a cura di Virginio CANTONI e Andrea SILVESTRI – formato 17x24 cm – pagine 454 – numerose foto e schemi – Editore Cisalpino – Via Eustachi, 12 – 20129 Milano – s.i.p.

L'opera focalizzata sulla storia dello sviluppo scientifico e tecnologico degli ultimi secoli, mette in evidenza gli impatti e le ricadute che ci sono stati sulla vita quotidiana, evitando con cura che la storia della tecnica, nell'intento di promuoverla da una possibile demonizzazione, non si risolva nella apologia della sua affermazione o in una riproposizione del mito del progresso. Il volume è suddiviso in cinque sezioni: *Le Origini. L'Elettrotecnica. L'Industria elettrica. Verso le telecomunicazioni e l'informatica. Documenti*. Il volume vuol fornire inevitabilmente una sintesi con differenti modalità di analisi e si propone di favorire la ripresa dell'interesse per la tecnologia, con una possibile conseguente incentivazione a nuove ricerche.