

Ferrovie e interessi politici prima del Regno d'Italia

di Paola Villani

Nel 1843 Vincenzo Gioberti aveva da poco dato alle stampe "Il primato morale e civile degli Italiani" sebbene le sorti italiane fossero del tutto precarie, tanto che lo stesso abate Gioberti riconosceva: "Che cosa di bello e grande facciamo noi Italiani? Quali sono le prodezze di mano e di senno? Quale peso si aggiudica al nome italiano nella bilancia europea? Chi non fremere pensando che, disuniti come ci troviamo, siamo preda di chiunque ci assalta, e che quella misera ombra d'indipendenza che ci si concede nei diplomi e nei protocolli è dovuta alla misericordia dei nostri vicini?" e concludeva: "Ciò succede per sola nostra colpa; con un po' di buon volere e di vigore potremmo, senza scosse, senza rivoluzioni, senza ingiustizie, essere ancora uno dei primi popoli dell'Universo." Lodava il popolo e i regnanti e (da buon abate torinese) lodava principalmente il papato che chiamava "gloria d'Italia": tutto il mondo avrebbe riconsiderato l'Italia e la spinta innovatrice impressa da Pio IX (Giovanni Maria Mastai Ferretti) eletto nel Conclave del 1846. Pochi giorni dopo l'elezione infatti il cardinale Ferretti, cugino del papa, disse a Pellegrino Rossi (all'epoca Ambasciatore di Francia): "Avremo l'amnistia e avremo le strade ferrate e tutto andrà bene".

Il 3 ottobre 1839, nel regno di Napoli e per la prima volta in Italia, una locomotiva trainò vagoni passeggeri. Erano passati pochi anni, da quel 25 settembre 1825 che vide la prima prova di ferrovia al mondo, i 14 chilometri tra Stockton e Darlington, e a questo primo esperimento di percorso ferroviario era seguito, pochi mesi dopo, il viaggio sulla Liverpool-Manchester 16 settembre 1830; e successivamente (30 ottobre 1830) quello di 15 chilometri sulla tratta francese Saint-Etienne - Lione. A Parigi la strada ferrata che univa la capitale con Saint Germain fu invece inaugurata sei anni dopo, il 24 agosto 1837 ma i disegni e i progetti, predisposti dalla direzione di Ponts et Chaussées risalivano al 7 settembre 1832. Nel giorno dell'inaugurazione un giovane poeta non ancora romanziere, Victor Hugo, così scrivendo alla moglie descrisse questo suo primo viaggio in ferrovia: *"E' un movimento magnifico, che bisogna aver sentito per rendersene conto. La rapidità è inaudita. I fiori ai lati della via non son più fiori, sono macchie anzi sono strisce rosse o bianche;... le città, i campanili e gli alberi danzano e si perdono follemente nell'orizzonte;... Occorre uno sforzo per non figurarsi che il cavallo di ferro sia una vera bestia.*

La si sente soffiare nel riposo, lamentarsi in partenza, guaiolare in cammino: suda, trema, fischia, nitrisce, rallenta, trascina; enormi rose di scintille sprizzano gialle ad ogni giro di ruota o dai suoi piedi, e il suo respiro se ne va al di sopra delle nostre teste in belle nuvole di fumo bianco, che si lacerano sugli alberi della strada". La "rapidità inaudita" descritta da Victor Hugo, era allora di 15 chilometri

all'ora. Un cronista di tutt'altro avviso scrisse sulla rivista Quarterly. *"E' una pretesa assurda e ridicola quella di voler far viaggiare locomotive con una velocità doppia delle carrozze di posta. Tanto varrebbe viaggiare su di una palla di cannone! Vogliamo sperare che il Parlamento non approvi alcuna domanda di ferrovia senza prescrivere che la velocità sia al massimo di nove miglia all'ora (14 km/h) - così che possa adottarsi senza pericoli!"*. Dopo soli 6 anni dalla Liverpool-Manchester, si contavano in Europa già 876 chilometri di strade ferrate, 461 delle quali realizzate in Inghilterra, 245 in Austria, 141 in Francia, 20 in Belgio, 7 in Baviera, 40 in Sassonia, 26 in Prussia, 28 in Russia, e vari chilometri nei Principati e Città libere della Germania.

L'anno prima dell'inaugurazione della linea parigina, nei primi mesi del 1836 era giunto a Napoli un ingegnere francese - Armando Bayard de le Vingtrie - per chiedere a Re Ferdinando II il permesso di poter costruire una "strada ferrata", come si diceva allora, tra Napoli e Nocera. Egli avrebbe insieme con una sua Compagnia, compiuta l'opera a proprie spese e a proprio rischio. Domandava in compenso che gli si lasciasse per 99 anni l'usufrutto, poi la "ferrovia" sarebbe divenuta proprietà dello Stato. La proposta fu studiata dal cavalier Nicola Santangelo, Ministro degli Interni, e fu del parere di accettarla in linea di massima. Quello di Napoli era il clima ideale del pionierismo delle modernità; i Borboni avevano la prima linea di navigazione a vapore ed erano riusciti a collegare telegraficamente Napoli con la Sicilia;

dunque anche al giovane Re l'idea di Bayard non dispiaceva proprio. Con decreto del 19 giugno 1836 il Re concesse al Bayard la facoltà di costruire la ferrovia, ma con limitazioni assai più strette di quelle che il francese avrebbe voluto.

I lavori dovevano esser compiuti in sei anni; Bayard doveva depositare 100.000 ducati, che sarebbero stati confiscati se in quel tempo non si fosse finita l'opera. Inoltre l'usufrutto della concessione fu limitato a 80 anni. L'atto tra il governo di Napoli e il Bayard fu stipulato a Parigi dal notaio M. Hailigalla Chaussée d'Antin. Ottenuta dunque la concessione, il Bayard si pose all'opera e già due anni dopo, alla fine del mese di agosto 1838, il primo tratto di binari era pronto da Napoli al Granatello di Portici. Le locomotive giunsero dall'Inghilterra, mentre le carrozze furono fabbricate in loco.

La Lombardia arrivò dopo: la prima linea, da Milano a Como, fu ideata dal nobile comasco Nanino Volta, figlio del celebre Alessandro, e dall'ingegnere Bruschetti di Milano, che ebbero la concessione nel 27 luglio 1837 (un anno e un mese dopo quella di Napoli) ma i lavori non furono mai iniziati e il progetto rimase solo sulla carta mentre un'altra concessione per la Milano a Monza fu data alla ditta Holhammer di Bolzano, che la cedette successivamente ad una Società anonima nell'aprile del 1838 e la linea, la seconda linea realizzata nella nostra Penisola, la prima del Lombardo-Veneto, fu inaugurata il 18 agosto 1840.

Fra tutti gli Stati, com'era allora divisa l'Italia prima del 1860, il Piemonte diede alle costruzioni ferroviarie l'impulso maggiore, vincendo tutte le gravi difficoltà che si presentavano con i suoi monti, fiumi e torrenti. E non procedette senza criterio, ma seguendo un programma saggiamente maturato già prima, perfino considerando i futuri collegamenti con le linee dei Paesi vicini. E fu appunto il Piemonte a concepire e a sostenere la grandiosa idea di aprire attraverso le Alpi la prima via al commercio internazionale; e non tardò a preparare i mezzi per effettuare la gigantesca impresa, culminata poi nel 1870 con il ciclopico traforo del Cenisio.

Dopo che Carlo Alberto aveva autorizzato i primi studi preliminari, il Governo deliberò il sistema delle ferrovie piemontesi in due grandi

linee principali: una della quali unisse Genova a Torino, passando per Alessandria, e l'altra da Alessandria connettesse il territorio al Lago Maggiore, attraversando la Lomellina. Ultimati gli studi nei particolari, venne ordinata il 13 febbraio 1845 la costruzione delle due linee a spese dello Stato: il tratto da Torino a Moncalieri della prima linea fu aperto al pubblico nel settembre 1848, e la linea intera nel 1855. Nel 1853 il Governo acconsentì alla proposta della Società Laffitte, Bixio e altri di costruire ed esercitare una ferrovia via Modane, per Chambery, alla frontiera francese di allora ed a Ginevra, sotto il nome di "*Strada ferrata Vittorio Emanuele*". Nel 1850 una Società anonima, di cui faceva parte il Conte Cavour, ottenne la concessione delle ferrovie da Torino a Savignano a Cuneo e a Saluzzo. Nel 1853 altri avevano avanzato proposte per il collegamento Torino - Chieri ma "opportunità politiche" portarono al ritardo ventennale dei lavori. La società "anonima" "*Vittorio Emanuele*", che dopo il 1865 prenderà il nome di *Società per le Strade Ferrate Calabro-Sicule*, nel frattempo aveva incorporato le linee del novarese e la Torino-Susa, costruita sì a spese dei Savoia ma affidando i lavori ad una Società segnalata da Cavour, la Jackson, Brassey e Ilenfroy. Il motivo per cui l'imprenditoria straniera era così interessata alle nuove infrastrutture era duplice: sia determinato dal fatto di potersi collegare ai centri minerari più ricchi di zolfo, dato che a quel tempo la Sicilia era il maggior produttore mondiale del prezioso minerale, primato che alcuni decenni dopo sarebbe passato al Texas, sia per le opportunità economiche in un momento di complessiva stagnazione dei mercati. Ed anche lo studio dei tortuosi tracciati e la priorità seguita nella scelta dei tronchi da attivare fu condizionato sostanzialmente proprio da tali presupposti. Tali scelte determinarono in non pochi casi allungamenti notevoli del tracciato complessivo con effetti oltremodo negativi a lungo termine.

Sul tratto Torino-Susa appena citato, già il 13 agosto 1840, un umile imprenditore di Bardonecchia, Giuseppe Francesco Medail, dopo aver esaminato ogni passo le sue montagne, d'estate e d'inverno, studiando i vari ostacoli sia dalla parte italiana come in quella francese, dopo aver misurato che Bardonecchia e Modane erano allo stesso livello, e che l'interposto Monte Freius era il più stretto fra tutti i monti, inviò un

memoriale a Torino, esponendo il suo pensiero prima ancora della progettata costruzione del Passo stradale del Moncenisio e della ferrovia Torino-Susa. Non ebbe risposta. Ne inviò un altro all'inizio del 1841, ma ebbe lo stesso poco fortunato esito. Il suo era un progetto audace e avveniristico e nel preambolo della sua relazione diceva: " *Per migliorare la strada da Torino a Chambery e renderla tale da rivaleggiare in qualunque stagione con quella dei nostri vicini, conviene abbandonare la strada del Ceniso e forare le Alpi del tratto più breve, cioè sotto il monte Frejus, fra Bardonecchia e Modane*". Questo "tratto più breve" dell'audace progetto misurava circa 13 chilometri. Una follia per quei tempi, senza le moderne perforatrici. Il progetto non toccò neppure l'onore di una discussione, sicché fu sepolto negli archivi di Stato. Medail morì a Susa il 5 novembre 1844 e non ebbe la soddisfazione di veder preso in considerazione il suo progetto che passò in seguito ad altri che se ne attribuirono la paternità; ma la più originale fu quella dell'ing. milanese Giovan Battista Piatti che (dopo essere stato a Londra in viaggio studio) il 12 febbraio 1843 concepì in concreto, su quell'audace progetto di Medail, un doppio disegno: come affrontare l'immane opera di scavo basandosi sull'applicazione dell'aria compressa. " *Proposta per la strada ferrata fra Susa e Modane di un nuovo sistema di propulsione ad aria compressa da motori idraulici, e abbozzo di progetto per il traforamento delle Alpi*" sistema molto discusso tanto che il massone aretino Giuseppe Bella ne scrisse nel 1850. Piatti non l'aveva brevettato, né aveva sostegni adeguati nel governo Sabauda e fu così che solo nel 15 gennaio 1854, tre ingegneri (Sommeiller, Grandis e Grattoni, anch'essi amici di Cavour) chiesero il brevetto d'invenzione e lo proposero al Ministero dei Lavori Pubblici ad un anno esatto dall'opuscolo sul sistema ad aria compressa di Piatti (fondamentale per la perforazione). Quando il primo treno percorse la lunghissima galleria di 12.233,55 metri del traforo del Ceniso solo Carlo Cattaneo affermò che il merito si doveva specialmente " *a un lampo di genio di Giovan Battista Piatti*" e Milano gli dedicò un monumento postumo poiché il Piatti morì solo e tra gli stenti.

Nel 1853 il Governo piemontese si era impegnato nella costruzione di altre linee, affidando all'industria privata la Genova - Voltri, la Torino

- Pinerolo, la Santhià - Biella e l'anno successivo la Valenza - Casale - Vercelli; la Alessandria - Stradella con diramazione da Tortona a Novi e nel 1856 quelle da Alessandria ad Acqui Terme e da Chivasso a Ivrea; nel 1859 quelle da Torreberetti a Pavia e da Novara alla Cava d'Alzo sul Lago d'Orta. A una così intensa attività di uno Stato sabauda non tanto grande né tanto ricco, contribuì efficacemente il ministro Pietro Paleocapa, che animò il Governo e i privati alle nuove imprese, e trattò e concluse quasi tutte le concessioni accennate sopra. Di modo che il Piemonte in pochi anni formò una rete ferroviaria che, oltre alle interne comunicazioni, gli assicurava la congiunzione con le linee degli Stati limitrofi.

In Toscana la prima concessione ferroviaria fu quella della " *Società anonima della strada ferrata Leopolda*" nel 1838, per la linea da Firenze a Livorno, e nel 1846 ottenne pure quella della linea da Lucca a Pistoia. Nel frattempo nel 1844 era stata fondata la " *Società della strada ferrata centrale toscana*", che ottenne la concessione di quella linea che, partendo da Siena, doveva congiungersi alla " *Leopolda*" presso Empoli: nel 1846 quella della " *Strada ferrata Maria-Antonia*", per la linea Firense-Pistoia; e più tardi quella delle " *Ferrovie*

lucchesi", per la Lucca-Pisa. Nel 1860 queste, tranne la società " *Centrale Toscana*" si riunirono e composero la " *Società anonima delle strade ferrate livornesi*".

Nel 1846 Pio IX deliberò la costruzione delle ferrovie, e il documento citava quali opere prioritarie la costruzione di quattro tratte a partire da Roma: quella per Ceprano, quella per Civitavecchia, quella per il Porto d'Anzio e quella per Bologna, via Foligno ed Ancona. La Notificazione includeva un premio con queste parole " *sarà conferita una medaglia d'oro del valore di mille scudi a chi avrà indicato il passaggio più facile e meno costoso tra l'Umbria e le Marche*". Ma si sprecò tempo in studi e progetti, e la prima concessione fu data soltanto dieci anni dopo, nel 1856, per la linea Roma-Civitavecchia, compiuta e aperta al pubblico il 24 aprile 1859. La Società concessionaria che prese il nome di " *Società della strada ferrata Pio Centrale*", ebbe poi la concessione anche della linea Roma-Bologna e del suo prolungamento fino a Ferrara. Nel frattempo si

era pure costituita nel 1856 la “*Società della strada ferrata Pio Latina*”, alla quale vennero concesse le linee Roma-Frascati e Roma-Ceprano. Nel 1860 le due Società ne formarono una sola col nome di “*Società generale delle strade ferrate romane*”. Ma i mutamenti causati dalle guerre del 1859 e 1860 ridussero sul lastrico le varie Società ferroviarie che erano sorte, poichè i confini delle singole reti, pressochè inizialmente corrispondenti a quelli dei singoli Stati, non avevano più ragione d’esistere dopo l’unificazione d’Italia.

Mentre nello Stato Pontificio si consideravano i tracciati delle linee ferroviarie in Toscana si fecero dimostrazioni pubbliche in onore di Pio IX e si prese a pretesto il passaggio del noto economista inglese Riccardo Cobden per salutare con entusiastiche acclamazioni i principi liberali rappresentati e così ben condivisi dal papa. Il principe Metternich invece temeva accordi tra il papato e i Savoia e dichiarava che un “*papa liberale era inverosimile*”. Le riforme (invero irrilevanti) proseguivano e quanto veniva proposto a Roma veniva immediatamente replicato altrove: ad esempio, l’istituzione della Guardia Civica nello Stato Pontificio fu istituita anche nel Granducato di Toscana. Pio IX desiderava costruire ferrovie così come aveva annunciato il 7 novembre 1846 con la *Notificazione* che annunciava l’inizio dei lavori per quattro linee ferroviarie: 1) Roma - Frascati - Velletri - Ceprano (confine con il regno di Napoli); 2) Roma - Porto d’Anzio; 3) Roma - Civitavecchia (Terni-Spoleto-Foligno-Ancona); 4) Ancona-Bologna. Il Granduca di Toscana pubblicò quindi un’analoga *Notificazione* (il mese successivo, il 22 dicembre 1846) con la quale il Granduca Leopoldo II di Lorena approvava il progetto per la *Strada ferrata da Pistoia al confine colli Stati Pontifici*: in questo atto si cita uno studio del 1845 avanzato dai fratelli Bartolomeo, Tommaso e Pietro Cini, industriali tessili e cartai di San Marcello Pistoiese. La linea Roma - Firenze - Pistoia - Bologna non appariva dunque nel primo elenco di opere “papali” e fu oggetto di lunghe trattative, negoziazioni e convenzioni tra il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio; alle difficoltà morfologiche si associavano quelle economiche e politiche. A Firenze furono poste le prime rotaie: si arrivò ad Empoli nel 1848, a Siena nel 1849, a Chiusi nel 1847 (ma si arriverà a Roma Orte soltanto il 10 marzo 1874). Nella *Notificazione* di Leopoldo i fratelli Cini sono citati

in premessa: costituirono una Società Anonima e, con la garanzia del pieno sostegno politico, promossero una pubblica raccolta di capitali per la costituzione di una *Società della Strada Ferrata dell’Appennino*: capitale sociale di 12.360.000 lire toscane diviso in 12.360 azioni e un Consiglio d’Amministrazione composto da Eusebio Giorgi (presidente), Giovanni Battista Amici (vice-presidente), dal marchese Ferdinando Panciatici Ximenes, Pietro Iginio Coppi, Bartolomeo Cini, Pietro Cini, Laodadio della Ripa (cassiere), Raimondo Meconi (segretario), “*nomi di facciata*” si direbbe ora poichè l’iniziativa dei fratelli Cini aveva, in realtà, il sostegno esterno di una società mista inglese ed austriaca, ubicata a Londra e della quale erano rappresentanti in Italia Gaetano Magnolfi, Pietro Iginio Coppi, Raimondo Meconi, i fratelli Orazio e Alfredo Stall, Giuseppe Francesco Sloane, Giuseppe Vai. Se le prime infrastrutture furono legate soltanto agli interessi politici e dell’aristocrazia locale, successivamente il tema della realizzazione dei tracciati ferroviari aggregò interessi economici e aneliti di progresso, utopie di modernizzazione e spinte municipali, interessi finanziari e ambizioni intellettuali. Un complesso eterogeneo di forze disperse che si ritrovarono su un terreno comune ed in perfetta sincronia con movimenti analoghi che nascevano un po’ ovunque in Europa.

Nel giugno 1845 il Granduca Leopoldo aveva approvato la costituzione di una *Società Anonima* incaricata del progetto e della realizzazione di un primo tratto di strada ferrata: la Firenze - Prato - Pistoia. Venne presentata come un’opera filantropico-assistenziale che con il tempo avrebbe ricevuto sostegno economico dai proventi della linea stessa. Solo nel dicembre del 1846, un mese e mezzo dopo la *Notificazione* Pontificia, il Granducato di Toscana proclamò di voler proseguire sulla linea già tracciata: da Pistoia la strada ferrata sarebbe stata protratta per Porretta Terme - Bologna.

L’intenzione era duplice: la realizzazione del tracciato ferroviario da Pistoia a Bologna (Stato Pontificio) era stata suggerita dagli Austriaci e sarebbe tornata utile per fini militari. Si anticipava lo Stato Pontificio che intendeva costruire un collegamento “diretto” Bologna - Ancona - Roma e sarebbe stato facile poichè Pio IX era inconsapevole e favorevole a tutto ciò che

venisse proposto nella sua regione di origine. Sulla realizzazione delle ferrovie in Italia vi era un disegno austriaco che mirava a isolare il Piemonte realizzando un complesso di collegamenti circoscritti ai territori italiani che giacevano sotto l'egemonia asburgica (Lombardo-Veneto, Ducati, Toscana), al fine di dividere diagonalmente l'Italia separando irreparabilmente il Piemonte dallo Stato pontificio e dal Regno di Napoli. In Austria era già stata ipotizzata una "Ferrovie dell'Italia Centrale" che da Peschiera del Garda per Mantova e Modena avrebbe dovuto valicare l'Appennino e, attraverso la valle dell'Arno, raggiungere Livorno: questo progetto austriaco era volto quindi a separare definitivamente l'Italia posta sotto il dominio degli Asburgo dal Piemonte, dalla Liguria e dalle altre regioni della penisola. Il tentativo era quello di isolare il porto di Genova e puntare al consolidamento del porto di Trieste. Tali disegni strategici di Vienna furono evidenziati proprio nella fase di progettazione del collegamento tra la Toscana e Bologna e non poche furono le pressioni esercitate sul Granduca Leopoldo affinché anticipasse lo Stato Pontificio e facesse realizzare una linea ferroviaria che, varcando l'Appennino, potesse congiungere Livorno con Pistoia, Bologna, Ferrara e Venezia: il tracciato che da Pistoia arrivava a Porretta Terme attraverso le valli dell'Ombrone e del Reno era già stato deciso e questo era il tracciato più breve che avrebbe consentito di porre in comunicazione il Tirreno con l'Adriatico attraverso una linea strategicamente controllata dall'Austria e che permetteva di spostare rapidamente truppe sul Tirreno, alle porte della Liguria. Vi erano state sommosse in Lunigiana e ogni tracciato più a nord non poteva essere considerato. I Savoia inoltre progettavano di militarizzare il porto di La Spezia. Gli austriaci scelsero il tracciato Porretta - Pistoia ed era allo studio anche la fortificazione di questa città toscana per il controllo militare della valle dell'Arno e, non a caso, si optò per riutilizzare le antiche mura della città di Prato quale rilevato. Tutto il materiale per la costruzione della linea ferroviaria avrebbe dovuto transitare dal porto di Livorno e qui infatti la popolazione aveva manifestato apertamente contro Pio IX: nell'Accordo del dicembre 1847 fu quindi posta una clausola (articolo XV) di sicuro vantaggio: eliminazione delle imposte su tutte le importazioni estere. Esonerata la Società (art.

XIV) ed esonerato il porto toscano. Occorreva fare in modo che la scelta non fosse troppo palese: furono quindi avviate consultazioni. Una Società "Anonima" aveva proposto il tracciato sulla base di studi antecedenti ma perché la scelta cadde proprio su Pistoia? Pochi decenni prima qui si era tenuto un Sinodo - voluto dal vescovo di Prato e Pistoia, in aperto contrasto con la Chiesa di Roma. Quale miglior segnale avrebbe potuto dare il Granduca Leopoldo (e con lui gli Asburgo) allo Stato Pontificio? Si provvedeva a collegare i territori e si rimarcava la distanza istituzionale...

Avendo (politicamente) già scelto il tracciato, (molti anni dopo) si decise di avvalersi di un ingegnere lorenese, Jean-Louis Protche che non si sarebbe mai opposto ai desiderata di Leopoldo II, Granduca di Lorena. A nulla valsero infatti le proposte di realizzare un tracciato per le valli del Bisenzio e del Setta (proposta avanzata dall'ingegnere parmense Tommaso Bianchi, sostenuta economicamente dall'industriale Carlo Leonetti affiancato dall'ingegner Giovanni Ciardi): questo tracciato alternativo presentava minore sviluppo e pendenze più miti rispetto alla progettata Pistoia - Porretta, sicuri vantaggi economici ma nessun sostegno politico (e fu così proibito al Bianchi di effettuare ulteriori studi geodetici per sostenere quella che era considerata un'alternativa al tracciato voluto dagli Asburgo).

La *Notificazione* del 22 dicembre 1846 che accordava ai fratelli Bartolomeo, Pietro e Tommaso Cini, proprietari della cartiera della Lima, la costruzione della ferrovia e la costituzione della Società attestava una concessione per cento anni (articolo IV) e la possibilità di rinegoziare comunque le tariffe ogni cinque. Il termine per la realizzazione dei lavori era fissato in venti anni (articolo V). Subito vi furono ritardi ed ogni dilazione avrebbe avvantaggiato indirettamente il Granducato. La Convenzione tra i rappresentanti dei territori interessati fu firmata a Roma cinque anni dopo: il primo maggio 1851 e si stabilì che la Commissione di verifica sull'andamento dei lavori fosse insediata a Modena. Una nuova Convenzione per la realizzazione della Porrettana fu stipulata il 26 gennaio 1852 ma Tommaso Cini non poté firmarlo perché spirò il giorno prima. Il 14 marzo 1856 a

Vienna fu sottoscritta una Convenzione (tra il Governo Austriaco, i Ducati di Parma e Modena, il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio) per la costruzione della Strada Ferrata dell'Italia Centrale da Piacenza a Pistoia, con diramazione a Mantova e previsione di collegamenti strategici con le linee esistenti del Lombardo-Veneto, nonché l'estensione fino a Roma. Un progetto con precisi riferimenti strategico-militari. Il 26 giugno 1852 la Commissione internazionale di Modena decise l'assegnazione dei lavori alla Società Cini-Amici-Mortera con sede in Firenze, che iniziò subito l'emissione di azioni per reperire l'ingente capitale privato necessario alla costruzione. La "non assegnazione" ad una società pratese che aveva a capo Giovanni Ciardi ed il coinvolgimento nella società aggiudicataria dei Cini, primi promotori del progetto, fu determinante anche per la scelta del valico, che fu quello del Reno-Ombrone, cioè quello pistoiese. I capitali erano privati ed i governi garantivano un interesse del 5% sulle azioni acquistate. Ma la società aggiudicataria, fin dai primi tempi non si rivelò all'altezza della situazione, soprattutto dal punto di vista finanziario, poiché, dopo i primi entusiasmi, la raccolta delle azioni andò a rilento, e le azioni perdettero progressivamente valore sul mercato azionario: dei quaranta milioni di raccolta previsti nel 1853 solamente venticinque erano stato sottoscritti, dei quali per di più era stato versato solamente il primo ventesimo, una cifra irrisoria. I restanti trenta milioni erano stati reperiti da un'importante società finanziaria, la Jackson-Brassey (i già citati amici di Cavour)-Fell e Jopling, ma sarebbero stati versati in ordine alla prosecuzione dei lavori della grande opera. Tutto ciò risulta dai carteggi della Commissione conservati all'Archivio di Stato di Modena. Nacque anche un dibattito se i governi avessero dovuto a meno entrare in prima persona con capitali pubblici: il Duca di Modena era favorevole, ma gli Asburgo si opposero. I Governi sollecitarono la Società appaltatrice ad assumere propri sudditi nei lavori dei tronchi che si andavano aprendo. Nell'agosto 1853 si iniziarono a scavare due pozzi della grande galleria dell'Appennino, mentre si andava completando il tracciamento di gran parte della linea. Al grande entusiasmo per la realizzazione di un'opera tanto complessa si affiancarono ben presto gravi difficoltà finanziarie tanto che

nel dicembre 1854 i Governi valutarono come fosse possibile riordinare dal punto di vista finanziario la Società e se i lavori proseguirono nel 1855 si adottò la risoluzione finanziaria proposta da Raffaele Ferrari duca di Galliera: si prevedeva lo scioglimento della vecchia società e l'intervento dei Rotschild, banchieri ebrei parigini. Le trattative per la risoluzione della difficile situazione economica continuarono sino all'inizio del 1856. Il 14 marzo di questo stesso anno fu firmata a Vienna una nuova Convenzione e solo ad ottobre i lavori furono affidati a Jean Louis Protche.

La prima tratta della ferrovia venne aperta il 21 luglio 1859. I cinque stati pre-unitari che avevano firmato la Convenzione di Roma del 1851 lasciavano in eredità al Regno d'Italia una delle opere fondamentali per il suo futuro sviluppo. Per il tratto montano il progetto fu steso in via definitiva solamente nel 1858 e fu realizzato dal Protche e da un'equipe di ingegneri francesi che avevano già in parte lavorato per la realizzazione di tronchi ferroviari nei territori governati dagli Asburgo. Nel 1860 con l'avvio del processo di unificazione, i lavori vennero fortemente accelerati, poiché il governo di Torino, vide nella ferrovia uno dei mezzi che simbolicamente e realmente meglio potevano rappresentare il nuovo Regno d'Italia. I costruttori non si riferirono più alla vecchia Commissione internazionale di Modena, ma al nuovo Stato unitario: l'8 luglio 1860 il Parlamento di Torino approvò un Legge che recepiva la nuova concessione firmata dai rappresentanti della Società il 25 giugno precedente: lo Stato si impegnava a garantire, diversamente dagli accordi pre-unitari, una rendita netta di 6.500.000 lire e la Società si impegnava a svincolarsi da qualsiasi clausola che ancora la legasse all'impero degli Asburgo. Lo stesso contratto abbandonava il tronco da Reggio Emilia a Borgoforte, tracciato che era stato ipotizzato per agevolare eventuali movimenti delle truppe dell'Austria e per la Piacenza-Bologna si prevedeva già il raddoppio.

La prima Ferrovia Transappenninica, meglio conosciuta come linea Porrettana, inaugurata ufficialmente da Vittorio Emanuele II nel 1864 fu il primo collegamento attraverso l'appennino tra la Toscana e l'Emilia Romagna. Al tempo fu un'opera di enorme portata, con le sue

quarantasette gallerie, trentacinque ponti e viadotti di rilievo ingegneristico, per una lunghezza totale di 99 km. L'inaugurazione dell'ultimo tratto Pracchia-Pistoia il 2 novembre 1864 mise fine al servizio di diligenza riducendo il percorso, dalle 14 ore impiegate sul percorso stradale, a 5 ore soltanto.

Per la realizzazione della Porrettana l'esecuzione dei lavori fu estremamente costosa, confermando le previsioni dell'ing. Ciardi e il costo complessivo risultò superiore a quello della linea del Frejus. L'opera voluta "politicamente" dagli Asburgo non occorre all'Italia e l'utilizzo per il traffico di merci e viaggiatori tra nord e sud evidenziò scarse potenzialità e problemi irrisolti. Tra Pistoia e Pracchia in particolare il ridotto livello di prestazione garantiva una potenzialità massima di sole tremila tonnellate di merci trasportabili al giorno. L'orario era limitato a due sole coppie di treni giornalieri e gli scopi promozionali del turismo della montagna non si realizzarono come ipotizzato perché l'intensa utilizzazione per il traffico merci non permetteva uno sviluppo di traffico locale, eccetto che per l'unica località di Terme della Porretta, centro di cura e villeggiatura.

La Porrettana, a binario semplice da Pistoia a Bologna, fu innestata alla Pistoia-Prato-Firenze, complessivamente 131 km. Il Deposito Locomotive di Firenze S.M.N. forniva le locomotive per la semplice trazione fino a Pistoia, dove venivano attaccate le locomotive di spinta per il tratto di massima pendenza Pistoia-Pracchia. Le prime locomotive che prestarono servizio, le 400 a quattro assi accoppiati, avevano una velocità commerciale di 20 km/ora. Nonostante il ventilatore progettato dall'ing. Saccardo per aerare la galleria Pracchia-San Mommè molteplici furono i disagi per i viaggiatori e per i macchinisti a causa del fumo asfissiante dei treni in salita. Ed a questi si aggiungevano problemi di frenatura e situazioni meteorologiche avverse. La "*Società Vittorio Emanuele*" che, con la cessione della Savoia alla Francia, vide la propria rete ferroviaria ripartita su due Stati propose al nuovo Governo Italiano di rilevare le linee possedute nell'alta Italia e di assumere la costruzione della rete calabro-sicula; e il Governo accettò favorevolmente la doppia proposta. Nello stesso tempo, durante il regime

dittatoriale di Napoli, Giuseppe Garibaldi aveva decretato che si eseguissero, a spese del nuovo Stato italiano, le linee di congiunzione con la rete romana su tutti e due i versanti dell'Adriatico e del Tirreno, e ne diede alla "*Società Adami e Lemmi*" la concessione. Questa fu in seguito ratificata dal Governo Italiano, che stipulò nuovi patti con vari capitalisti, onde non mancasse il denaro necessario, ma invano, poiché gli assuntori, appunto per gravi difficoltà finanziarie, dovettero abbandonare l'impresa. La Adami e Lemmi aveva lucrato cento milioni di ducati oltre i primi previsti dal contratto, che per giunta era molto più oneroso per lo Stato di quanto lo sarebbe stato quello con la compagnia di Paulin e Leon Talabot con Gustave Delahante, tutti sostenuti dai Rothschild, già in grado di controllare le ferrovie della Sardegna, della Lombardia e dell'Italia centrale.

In seguito a ciò il conte Pietro Bastogi, assicuratosi il concorso di altri capitalisti, si offrì nel 1862 di assumere la concessione delle ferrovie meridionali, che gli fu poi accordata con legge del 21 agosto 1862. Ebbe così origine la "*Società per le strade ferrate meridionali*", e fu la prima grande azienda ferroviaria d'Italia, formata da italiani. L'anno successivo fu costituita la "*Società reale delle ferrovie Sarde*" per la costruzione e

l'esercizio delle strade ferrate della Sardegna. Tuttavia si faceva sempre di più sentire il bisogno di un riordinamento delle amministrazioni ferroviarie. Vi provvide la Legge del 14 maggio 1865¹ con la quale venne sancita la cessione delle linee piemontesi governative, e promossa la fusione delle varie reti, mediante la formazione delle tre grandi Società "*Dell'Alta Italia*", "*Delle Romane*", "*Delle Meridionali*". La rete della "*Società dell'Alta Italia*" comprendeva le linee piemontesi già dello Stato sabaudo, quelle private da prima esercitate dalla "*Società Vittorio Emanuele*", e quelle appartenenti alla "*Società della Lombardia*" e alla "*Società dell'Italia Centrale*". In seguito ebbe anche la linea di Modane, la Pontebbana, la Firenze-Pisa-Genova-Ventimiglia e la Savona-Acqui; e assunse l'esercizio di altri tronchi per dirette trattative con i concessionari.

La "*Società delle Romane*" fu costituita con la fusione delle Livornesi, della Centrale Toscana, delle Maremmane, e dell'antica "*Società Generale*

delle Romane", oltre l'esercizio di tutte le citate linee assunse l'obbligo di portare a termine la rete. La "Società delle Meridionali", in aggiunta alla prima concessione, ebbe la linea da Bologna ad Ancona, sicchè possedette l'intera ferrovia da Ancona ad Otranto, con le diramazioni da Bari a Taranto, da Foggia a Napoli e da Ceprano a Pescara. E nel 1871 fu dal Governo incaricata di ultimare ed esercitare la rete calbro-sicula.

Ma il nuovo ordinamento si mostrò in breve non privo di inconvenienti e, imponendosi la necessità di provvedervi, gradualmente si affermò nel 1874 l'idea del riscatto per le ferrovie romane, meridionali e calbro-sicule, e affidarne l'esercizio alla "Società delle Meridionali" con l'obbligo di costruire nuove linee, ma la cosa non ebbe effetto. Solo nel successivo anno, con la convenzione di Basilea, fu concordato il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia che fu approvato con la legge del 29 giugno 1896. Fu il ministro Depretis che volle riscattare anche le linee romane e meridionali, e di riunire tutte le ferrovie della penisola in due sole reti, "Mediterranea" e "Adriatica", per concederle poi in esercizio a due società che avrebbero dovuto pagare un canone fisso allo Stato e sottostare ad altre condizioni.

Questa unione ebbe luogo soltanto nel 1895, mediante una convenzione stipulata dal Ministro LL.PP. Francesco Genala. La rete Adriatica fu data alla "Società delle strade ferrate meridionali", che mantenne la sua esistenza giuridica e restò proprietaria delle linee ad essa concesse, e le reti Mediterranea e Sicula vennero accordate, per l'esercizio, a due Società anonime. Al contratto di concessione dell'esercizio fu stabilita per ciascuna Società la durata di 60 anni, ma con la facoltà delle parti di disdire il contratto alla fine di ogni ventennio dandone avviso due anni prima. Tutto il materiale e i conti pregressi delle precedenti gestioni furono ripartite fra le tre nuove Società e la Mediterranea pagò allo Stato 135 milioni, l'Adriatica 115 e la Sicula 15.

Lo Stato poi si obbligò a pagare annualmente, a titolo di compenso, il 5 per cento dei capitali versati. Dei 265 milioni incassati dal Governo ne furono destinati 144 a lavori di restauro, compimento ed ampliamento, e il resto alla

costruzione di ferrovie complementari.

La frenesia di dotarsi di ferrovie, proseguì per tutto l'inizio del '900, e se nella prima metà del Novecento la ferrovia agì da "tarlo" nella nascita di una efficiente rete stradale, nella seconda metà del Novecento, fu invece la rete "autostradale" che impedì l'efficienza della rete ferroviaria e delle stesse strade nazionali. Alla proclamazione del Regno d'Italia, nel 1861, erano in esercizio nella penisola 2.521 km di strade ferrate (alla stessa data in Germania ve ne erano già 11.000 km, in Inghilterra 14.600, in Francia 4.000). Dal 1861 al 1875 si registrò in Italia una fase di intenso sviluppo e la rete ferroviaria nel 1876 raggiunse i 7.780 km. Fu un sensibile passo avanti ma poco rispetto ad altri Paesi europei: in Francia erano già presenti 22.000 km di rotaie, in Germania 28.000, in Inghilterra 30.000.

Secondo l'annuario statistico del 1898, pubblicato dal ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, le ferrovie in Italia, comprese quelle di proprietà privata, erano a tutto il dicembre 1896 ripartite come segue: Rete Mediterranea: km 5.765, Rete Adriatica: km 5.602, Reti private: 1.583, Rete "Strade Ferrate Sicule": km 1.093 (+ Sicula occidentale 188; Palermo Corleone km 68; Circum-Etna km 113), Rete Sarda: Reale km 414; Private km 621 per un totale di 15.447 km. Il materiale rotabile alla stessa data era composto da 2.800 locomotive a vapore, 8.400 vagoni passeggeri, 50.000 vagoni merci e il numero degli addetti era pari a circa 100.000 persone. Sempre alla fine del 1896, l'Europa aveva 243.899 km di strade ferrate, gli Stati Uniti 363.685. Solo il 1° maggio 1905 lo Stato assunse l'esercizio dei 16.280 km di rete ferroviaria sostituendosi alle tre società (Mediterranea, Adriatica, Sicula) che prima di tale data avevano in concessione ogni attività e sorse così l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato (FFSS allora, Gruppo FS oggi). Delle molte opere costruite nel periodo 1858 - 1864 poche sono quelle che restano poiché nel corso della Seconda Guerra Mondiale furono quasi tutte distrutte. La ricostruzione della Porrettana avvenne dopo il 1946; il tratto da Bologna a Pracchia fu riaperto il 5 ottobre 1947, mentre quello tra Pracchia e Pistoia il 29 maggio 1949.

¹ Legge per riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate del Regno, colla cessione di quelle governative n. 2279, 14 maggio 1865
In "Raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno d'Italia", 1865, XI