

La ferrovia trasversale intermarina tirrenico-adriatica (1865-1952)

di Fabio Bettoni

Il 17 settembre 1905, un affollato comizio nel teatro “Giuseppe Piermarini” in Foligno suggellava il primo traguardo di un lungo percorso. La *ferrovia trasversale intermarina* era posta all’attenzione del Paese: considerato che aveva uno «spiccatissimo carattere d’importanza strategica Nazionale» e «la condizione essenzialissima di congiungere il Tirreno e l’Adriatico», occorreva far presente al Governo che la ferrovia Foligno-Talamone, in congiunzione della Ancona-Foligno già esistente, presentava «al massimo grado tutte le prerogative necessarie per essere assunta e costruita dallo Stato» o, almeno, per ottenere il sussidio governativo di 7.500 lire al chilometro¹. Il 1905 era l’anno nel quale il sistema ferroviario italiano entrava in maniera definitiva nell’orizzonte strategico dello Stato. Un anno di grandi aspettative e speranze².

«Proposte e ricerche», fascicolo 59 (2/2007)

¹ *Resoconto del Comizio tenuto in Foligno il 17 settembre 1905*, in “Bollettino ufficiale del Comitato per la Ferrovia trasversale Foligno-Todi-Orvieto-Talamone”, n. 4, 1905, pp. 21-23. Con il n. 6 (Foligno, 20 settembre 1907), essendo intervenuta la variazione del terminale ferroviario, il periodico avrebbe assunto la testata di “Bollettino ufficiale del Comitato per la Ferrovia trasversale Foligno-Todi-Orvieto-Porto Santo Stefano”. Da qui in avanti, tuttavia, indicherò “Bollettino”.

² Con la nazionalizzazione ebbe inizio “un terzo ‘boom’ ferroviario”, dopo quelli degli anni Sessanta e Ottanta, fondato sulla ricostruzione dell’infrastruttura e su miglioramenti tecnici, G. Toniolo, *Storia economica dell’Italia Liberale (1850-1918)*, Bologna 1988, pp. 187-188; il rinnovo del materiale rotabile «aumentò le commesse pubbliche all’industria nazionale», V. Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell’Italia (1861-1981)*, Bologna 1990, pp. 211-212; concetto già evidenziato con dati in Eadem, *Lo Stato italiano e l’economia. Storia dell’intervento pubblico dall’unificazione ai nostri giorni*, Firenze 1981, p. 16. Sostanziale concordanza con entrambi nei lavori di V. Castronovo, *L’industria italiana dall’Ottocento a oggi*, Milano 1990 (1980), pp. 87-88 e Idem, *Storia economica d’Italia dall’Ottocento ai giorni nostri*, Torino 1995, pp. 140-141. Induce maggiore cautela S. Fenoaltea che ha mostrato come le commesse pubbliche nel settore avessero inciso (1861-1913) per un 10 per cento del valore aggiunto totale della ferro-meccanica, *Il valore aggiunto dell’industria*, in

1. *Talamone-Pitigliano, poi Talamone-Orvieto, poi Talamone-Allerona*. Nel 1865, il Comune di Pitigliano (Grosseto) aveva incominciato «l'agitazione per una strada ferrata che congiungesse la Mediterranea (cioè la Roma-Pisa) con la centrale (ovvero la Roma-Firenze) e furono fatti sotto la guida dell'ingegner senatore Morandini i primi studi di un progetto di massima, da Talamone a Pitigliano»³. Alcuni anni dopo (1873), la Camera di commercio ed arti di Siena faceva «eseguire studi dall'ingegner Cagnacci per una ferrovia da Talamone – per Acquapendente – ad Orvieto»; l'iniziativa, però, non ebbe alcun seguito. Cinque anni appresso, si costituì (1878) a Scansano (Grosseto) un comitato, che fece studiare “sommariamente” il progetto di una trasversale, la quale, attraverso i territori provinciali di Grosseto, Roma, Siena, Perugia, unisse nei punti estremi di Orvieto e di Talamone la linea interna Roma-Firenze colla linea litoranea Roma-Pisa⁴.

Realizzati (1882) gli studi preliminari e vista l'opportunità di collocare nella stazione di Allerona, appena impiantata, il “punto di distacco” della trasversale per Talamone, il municipio di Acquapendente (Roma), dopo aver ottenuto l'autorizzazione dal ministero dei Lavori Pubblici, commissionava (1883) all'ingegnere governativo Antonio Silingardi gli studi di dettaglio del tronco Allerona-Acquapendente; compilato (6 febbraio 1884) il progetto di massima, il consiglio superiore dei Lavori Pubblici lo avrebbe approvato il primo marzo 1884. Il comitato di Scansano dava subito corso allo studio del progetto di massima del tronco Acquapendente-Talamone, via Pitigliano; una volta redatto il progetto da parte dell'ingegner Enrico Ciaramelli di Firenze (12 dicembre 1885), anch'esso otteneva il visto del consiglio superiore dei Lavori Pubblici (6 febbraio 1886). Come scriveva Carlo Alberto Racchia in una lettera al senatore Giuseppe Saracco

G. Rey, a cura di, *I conti economici dell'Italia*, vol. 2, *Una stima del valore aggiunto per rami di attività per il 1911*, Bari 1992, pp. 105-190. Una tesi starei per dire carsica, rilevabile nella letteratura storiografica già dagli anni Sessanta del secolo passato, è emersa di recente a tutto tondo: essere stata cioè, la nazionalizzazione, un'operazione di salvataggio di un'industria in crisi, L. Cannari e S. Chiri, *Le infrastrutture economiche dall'Unità*, in P. Ciocca e G. Toniolo, *Storia economica d'Italia*, vol. 3, *Industrie, mercati, istituzioni*, t. 1, *Le strutture dell'economia*, Roma-Bari 2002, p. 242.

³ A. Ricci Busatti, *Quarto tronco Orvieto-Porto Santo Stefano*, in «Bollettino», n. 6, 1907, p. 115.

⁴ C. A. Racchia, *L'importanza militare della linea*, in «Bollettino», n. 2, 1905, p. 8.

del 12 novembre 1886⁵, il tracciato della linea, muovendo da Talamone avvicinava Magliano e Scansano, avrebbe percorso l'altopiano ove sorgono Pitigliano, Sovana e Sorano per discendere poi nei pressi del fiume Paglia lungo il versante delle tre montagne che vi convergono fino al ponte Gregoriano, da dove attraverso i territori di Acquapendente, Castelviscardo, Allerona sarebbe giunta alla stazione omonima. Sulla linea, della lunghezza di chilometri 97,352, erano progettate undici stazioni, oltre alle due estreme di Talamone e di Allerona già esistenti, e cioè Magliano, Scansano, Saturnia, Pitigliano, Sorano, San Giovanni, Castellazzara, Ponte Centino, Acquapendente, Torralfina, Castelviscardo. Per la costruzione della intera linea si prevedeva una spesa di circa 16 milioni, sulla quale, per effetto del combinato disposto degli articoli 11 della legge 29 luglio 1879 n. 5002 e 18 della legge 27 aprile 1885 n. 3048⁶, il contributo che doveva far carico agli enti morali interessati si sarebbe limitato a lire 1.400.000 circa e poiché le province già si erano impegnate a contribuire complessivamente per 400mila lire non rimaneva che un milione da ripartire fra i 25 comuni della zona⁷.

Nonostante il coinvolgimento di Allerona, Castelgiorgio, Castelviscardo, territori appartenenti alla zona orvietana, la Provincia dell'Umbria avrebbe rifiutato (1885) di partecipare alla formazione del consorzio per la Talamone-Allerona pur giudicando la linea meritevole di sostegno finanziario⁸. Trascorso un quindicennio, la mano sarebbe passata a Foligno. Fin dall'anno 1900 Giovanni Antonio

⁵ C.A. Racchia, *L'importanza militare*, cit., pp. 9-10.

⁶ Il contesto legislativo essenziale comprendeva: la legge sui criteri e le procedure per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, articolate in pubbliche e private (14 maggio 1865); il piano regolatore per tutte le ferrovie italiane (28 agosto 1870); la legge che fissava i criteri fondamentali per la distribuzione delle linee ferroviarie fra le diverse province (14 giugno 1877). La legge n. 5002, 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari o secondarie di quarta categoria, ne autorizzava il riparto di 1.530 km fra le varie province; la legge n. 3048, 27 aprile 1885 sulle ferrovie secondarie di quarta categoria autorizzava il riparto di altri 1.000 km in aggiunta alla precedente del 1879.

⁷ Si erano costituiti in consorzio i comuni di Grosseto, Magliano, Manciano, Orbetello, Pitigliano, Roccalbegna, Santafiora, Scansano, Sorano (prov. di Grosseto); Abbadia San Salvatore, Pian Castagnaio, Radicofani, San Casciano dei Bagni (prov. di Siena); Acquapendente, Farnese, Gradoli, Grotte di Castro, Ischia di Castro, Latera, Quano, Proceno, San Lorenzo Nuovo (prov. di Roma); Allerona, Castelgiorgio, Castelviscardo (prov. di Perugia).

⁸ S. De Cenzo, *La centralità mancata. La questione ferroviaria in Umbria (1845-1927)*, Perugia 2004, p. 162.

Pierani aveva iniziato sulla *Gazzetta di Foligno* una “strenua campagna” per sostenere la necessità ed utilità di una linea di congiunzione tra Foligno e Todi “con tendenza” ad Orvieto, e i suoi articoli «furono il primo seme dell’idea» che nel 1905 sembrava stesse «fortunatamente maturando».

2. (*Ancona-Foligno-Todi-Orvieto-Talamone*). Il 12 aprile 1905, dunque, i rappresentanti di Todi, Orvieto, Gualdo Cattaneo, Bevagna, Montefalco si costituivano (Foligno) in Comitato per la formazione di un consorzio dei comuni umbri, frontisti o vicini; entro il 28 giugno, sarebbero entrati nel consorzio Orvieto, Todi, Bevagna, Montefalco, Gualdo Cattaneo e Giano dell’Umbria, Spello, Monteleone di Orvieto, Spoleto che «ha deliberato un concorso pecuniario»⁹. Nel frattempo, Ciro Perelli, sindaco di Gualdo Cattaneo, aveva rivolto un appello ai suoi colleghi dei Comuni più interessati all’obiettivo¹⁰; la Deputazione provinciale dell’Umbria rilevava la “grande importanza” per la Provincia di una ferrovia Foligno-Orvieto quale «utilissimo complemento» della *centrale umbra* che si sperava di vedere presto costruita¹¹; i Comuni interessati alla trasversale avevano votato (11 giugno) un ordine del giorno con il quale si chiedeva «che nel nuovo disegno di legge per le ferrovie complementari si mettesse la clausola più favorevole per le linee aventi spiccato carattere d’importanza strategica nazionale e congiungessero due linee litoranee dello Stato e che il sussidio chilometrico governativo salisse almeno a lire 7.500»¹²; a Foligno, la Camera di commercio ed arti dell’Umbria aveva stabilito (19 giugno) di «accordare tutto il suo appoggio morale».

L’attivissimo Perelli, dal canto suo, scriveva (20 giugno) a Salvatore Fratellini una lettera aperta nella quale il sindaco di Gualdo Cattaneo ricordava al deputato provinciale un recente colloquio durante il quale il deputato aveva manifestato dubbi e preoccupazioni che la Orte-Civitavecchia, in fase di progettazione, potesse «creare ostacolo alla nostra in prosecuzione dell’Ancona-Foligno sino a Tala-

⁹ *Consorzio dei Comuni*, in «Bollettino», n. 1, 1905, p. 5.

¹⁰ *Lettera aperta al comm. avv. Salvatore Fratellini deputato provinciale per l’Umbria. Pro ferrovia trasversale umbra Foligno-Todi-Orvieto*, Foligno 1905, p. 9.

¹¹ La Ferrovia centrale umbra sarebbe stata aperta al traffico il 12 luglio 1915. Su di essa, S. De Cenzo, *La centralità mancata*, cit., *passim*. Il territorio dell’Umbria comprendeva allora le attuali province di Perugia, Terni, Rieti.

¹² *Ferrovia trasversale umbra Foligno-Todi-Orvieto-Talamone. Appunti*, Foligno 1905, pp. 3-4.

mone o Santo Stefano, attraverso Todi e Orvieto». Perelli sosteneva che le diverse linee non erano in antitesi e che Terni, ai cui interessi sembravano più funzionali la Orte-Civitavecchia e la Centrale Umbra, ne avrebbe tratto comunque vantaggio; altrettanta certezza Perelli mostrava circa l’intervento dello Stato nei confronti di una linea dai «caratteri di tanta importanza», atta a soddisfare «oltreché a supremi interessi della Nazione per il carattere eminentemente strategico» i «voti lunghi e costanti di popolazioni tuttora prive di comunicazioni ferroviarie». In questo quadro, aggiungeva il sindaco di Gualdo Cattaneo, la deputazione provinciale avrebbe dovuto, insieme all’«adesione morale più piena» già espressa, favorire in ogni modo la redazione progettuale della linea; e dare il proprio “concorso sollecito”, in armonia con quanto aveva fatto per la ferrovia Centrale umbra, alla progettazione della quale la Provincia aveva partecipato con 5.000 lire. Grandi speranze; speranze vane.

Di lì a non molto tempo, la Camera dei Deputati (il 2 luglio) e il Senato (il 6 luglio) avrebbero approvato la legge annuale concernente lo stato di previsione della spesa per il ministero del Tesoro relativamente alla parte riguardante le ferrovie complementari che erano in tutto 103: ma la *trasversale* non era stata compresa. Convinti che l’inserimento di essa nel gruppo delle 103 sarebbe stato impossibile, i deputati Fazi (Francesco, Foligno-Gubbio), Ciuffelli (Todi), Bracci (Orvieto), Soggi, Sorani (Scansano), Fani (Perugia), Pompili (Perugia), Franchetti (Città di Castello), Ciappi (San Severino Marche), Sili (Camerino) avevano proposto una nuova formulazione dell’articolo 13 del progetto varato dalla Commissione per le ferrovie complementari: confermavano il limite di sovvenzione chilometrica in lire 7.500 «in favore di quelle ferrovie che attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di costruzione» secondo la formulazione della vecchia redazione in discorso; ma inserivano, in sostituzione, un testo, riguardante quelle ferrovie che richiedessero una spesa di costruzione superiore a 150mila lire per chilometro, e inoltre dovessero congiungere i capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto fra di loro o con quelli di provincia; o collegare comuni la cui popolazione avesse superato i 100mila abitanti; od unire due linee litoranee del Paese o linee importanti internazionali.

3. (*Ancona-Foligno-Todi-Orvieto-Porto Santo Stefano*). Intanto non ci si perdeva d’animo. L’ingegnere folignate Giuseppe Bertuzzi, incaricato sin dal giugno, presentava al Comitato promotore della ferrovia (20 agosto) la propria relazione sugli studi volti ad individuare il tracciato Foligno-Todi: proponeva come

il più idoneo quello passante per Scacciadiavoli (Montefalco)-bassa Valle del Puglia-Valle del Tevere, seguendo la strada provinciale Todi-Ponte Rio. Alcuni rappresentanti ritennero subito migliore un tracciato alternativo: Scacciadiavoli-Bastardo-alta Valle del Puglia-Ponte Rio. In questo frangente si poneva il comizio folignate del 17 settembre 1905. Con il grande evento, avrebbe scritto qualche anno appresso l'ingegnere Ricci Busatti, «risorsero anche le speranze» orvietano-maremmane, e si costituì un nuovo comitato; il tronco Orvieto-Porto Santo Stefano si presentò come parte della trasversale umbro-maremmana, comunicazione diretta tra l'Adriatico e il Mediterraneo e linea di gran traffico. I criteri di ferrovia locale che avevano predominato nella esecuzione dei progetti precedenti dovevano essere cambiati. Per ottenere la continuità della linea diretta, si dovette abbandonare l'attacco con la centrale Firenze-Roma alla stazione di Allerona, e portarla ad Orvieto. All'altro estremo sembrò necessario sboccare al Mediterraneo in un «porto ottimo, sempre sicuro, e di grande importanza militare come quello di Santo Stefano» (requisiti che non aveva più quello di Talamone); così fu stabilito l'attacco con la ferrovia Mediterranea alla stazione di Orbetello e il proseguimento da questa fino a Porto Santo Stefano.

Se la progettazione del versante tirrenico doveva essere rimodulata pressoché totalmente, quella del versante umbro – alla data del 17 settembre 1905 – era ancora in sospeso. Nella riunione del primo ottobre, i membri del Consorzio per la ferrovia trasversale furono attori di una discussione animata sugli studi di Bertuzzi; alla fine, si trovò una mediazione con un ordine del giorno presentato dall'avvocato Pierani: «Gli adunati conferiscono mandato agli ingegneri Bertuzzi Giuseppe e Fazi Ferruccio per il tracciato Foligno-Bevagna-Sasso-Attone-Bastardo-bassa Valle del Puglia-Collepepe-Pantalla-Ponte Rio, da raccordarsi al progetto Zampi e Benelli per il tratto Todi-Bruscoglieto; e contemporaneamente danno incarico all'ingegner Angelo Rutili di studiare e presentare prima della fine di dicembre prossimo venturo il progetto di variante Bastardo-alta Valle del Puglia-Fosso di Saragano-Fosso di Cacciano-Ponte Rio (Todi); eseguiti che siano detti progetti, il Consorzio si riserva di deliberare in ordine alla presentazione di essi, tenendo conto delle condizioni economiche e commerciali delle zone attraversate».

Il verbale della riunione ricordava poi che l'ordine del giorno di Pierani era stato approvato all'unanimità; il presidente Buffetti-Berardi, sindaco di Foligno, era stato incaricato di sostituire l'ing. Rutili qualora questi non avesse accettato l'incarico; prendeva atto di una raccomandazione di Pierani perché in tal caso l'incarico fosse conferito ad un ingegnere della Conferenza ferroviaria e, venendo

meno tale possibilità, all'ing. Ercole Abbiati. Si passava dunque ad un approccio globale che, investendo l'intero asse trasversale da Foligno al Tirreno, avrebbe richiesto tempi piuttosto lunghi di realizzazione.

Il 1906 sarebbe stato caratterizzato dall'*agitazione a favore dell'Umbria, delle Marche e del Lazio*, un ampio movimento politico e d'opinione volto a conseguire i provvedimenti legislativi che il governo presieduto da Giorgio Sidney Sonnino intendeva varare a favore del Mezzogiorno e della Sicilia; movimento corale che il 29 aprile si espresse in un comizio anche questa volta in Foligno altrettanto vivace e combattivo di quello tenutosi nel 1905 per la ferrovia trasversale¹³. Il 1907 si apriva in Roma con un'adunanza (16 gennaio) dei Comitati umbro e maremmano che vedeva presenti esponenti politici ed amministratori di enti territoriali al più alto livello¹⁴.

In quell'occasione, l'avvocato Carlo Piccini – deputato provinciale dell'Umbria – entrava subito nel vivo delle questioni ricordando che in altre circostanze le Province si erano unite in Consorzio per ottenere la concessione ferroviaria, «salvo a trovare un sub-concessionario per la costruzione e per l'esercizio». L'ingegnere orvietano Aldo Netti, rilevato il «carattere prevalentemente politico e nazionale della linea», chiedeva che lo Stato assumesse «la costruzione e l'esercizio della nostra ferrovia». L'on. Augusto Ciuffelli, nel frattempo diventato sottosegretario di Stato all'Istruzione, osservava che qualora si fosse seguita l'indicazione di Netti occorreva «promuovere un movimento legislativo», perché era solo in base ad una legge specifica che il governo poteva caricarsi di nuove costruzioni ferroviarie; ma, a parte le difficoltà, aggiungeva Ciuffelli, sarebbe stato necessario molto tempo, invece non c'era tempo da perdere. D'altra parte, egli credeva «fer-

¹³ Per l'*agitazione a favore dell'Umbria delle Marche e del Lazio*. Raccolta degli Atti, Foligno 1906, 139 pp. Il 29 maggio, Giovanni Giolitti avrebbe varato il suo terzo governo; non passò inosservata la congiuntura politica e la successione cronologica degli eventi.

¹⁴ Tra gli altri erano presenti: l'on. Angelo Valle presidente del comitato maremmano, l'avv. Arturo Ricci Busatti segretario; l'ing. Aldo Netti, il dr. Geralberto Buccolini e l'ing. Carlo Zampi per il comitato orvietano; l'avv. Arturo Buffetti Berardi, sindaco di Foligno, presidente del comitato umbro con Luigi Fongoli segretario; Domenico Benedetti Roncalli per il comitato popolare di Foligno; Ciro Perelli del comitato umbro, per Gualdo Cattaneo; altri, tra cui: il conte Giuseppe Conestabile della Staffa, presidente della Deputazione provinciale dell'Umbria, l'avv. Armando Pastorelli, presidente della Deputazione di Grosseto, l'avv. Cesare Orzi e l'avv. Augusto Piccioni consiglieri della Provincia di Roma.

mamente, anche per l'interessamento già dimostrato dai gruppi finanziari», che i capitali per la costruzione si sarebbero trovati e sarebbero stati forniti non appena fossero conosciute le caratteristiche della linea. Solo nel caso fosse venuto a mancare il concessionario si sarebbe dovuto pensare a provvedimenti legislativi. L'on. Angelo Valle, un pioniere della trasversale, riteneva difficile mettere d'accordo le province – il soggetto deputato alla richiesta delle concessioni ferroviarie – e preferiva che fossero i privati, «i quali hanno mostrato maggiore interessamento all'impresa», a unirsi in Società e a chiedere la concessione; quanto ai Comuni, essi sono fonte di «difficoltà» perché mossi dai «loro interessi» particolari.

D'accordo con Valle il sindaco di Orbetello, Raffaele del Rosso, che richiama l'esempio della strada ferrata Massa-Follonica; per il sindaco toscano, Province e Comuni erano «pesantissimi». Ciuffelli spiegò che l'azione dei privati era condizionata dalla previa individuazione del subconcessionario per la costruzione e l'esercizio poiché con la domanda di concessione era necessario dimostrare la disponibilità dei mezzi finanziari. L'on. Francesco Fazi, deputato di Foligno, considerava un «errore gravissimo, anche dal punto di vista morale, rinunciare all'azione degli Enti, particolarmente a quella delle Province e dei Comuni». Con essa avrebbe potuto «cooperare e fondersi» l'attività privata, ma la concessione doveva esser chiesta dalle Province e, rivolgendosi ai rappresentanti di queste presenti alla riunione, li invitava a manifestare il loro parere, ricordando che analogo intervento era stato effettuato per la Centrale Umbra. I rappresentanti delle Province intervenuti all'incontro (Umbria, Grosseto, Roma) si dichiararono disponibili ad «operare quanto è necessario a raggiungere lo scopo, e quindi ad assumersi la richiesta della concessione» nei termini posti da Ciuffelli¹⁵.

Per il mantenimento della comune iniziativa di istituzioni e comitati, Perelli proponeva di formare un unico comitato umbro-maremmano «con facoltà di

15 In linea di principio, Fazi, benché ormai radicale di stretta osservanza giolittiana, non smentiva la propria origine repubblicano-socialista e l'adesione alla concezione di uno Stato moderatamente interventista nella sfera dell'economia, uno Stato fondato sulle autonomie locali, visione per la quale – sin dagli anni Novanta del secolo precedente – si era abbondantemente speso. Per contro Ciuffelli, da sempre e per sempre uomo di Zanardelli, sia pure con tardiva adesione all'area giolittiana (tra il 1906 e il 1909, sarebbe stato sottosegretario all'Istruzione nel terzo governo Giolitti iniziando così una notevole fortuna ministeriale), era un conservatore e un liberista e, come è noto, aveva votato contro la nazionalizzazione del sistema ferroviario. Tra i due personaggi era rilevabile una tensione attribuibile a reali divergenze di segno politico.

aggiungere quelle altre autorità e persone delle quali [si riteneva] opportuna e giovevole la partecipazione». Dopodiché, lo stesso Perelli presentava un documento approvato all'unanimità, nel quale si gettavano le basi per la formazione di un Consorzio interprovinciale atto a conseguire la concessione della trasversale fino a Porto Santo Stefano, garantendo che alla linea progettata non mancassero i sub-concessionari.

Nella seduta pomeridiana, i progettisti riferirono sui risultati degli studi tecnici eseguiti, relativamente ai tratti di linea a ciascuno assegnati¹⁶. Sarebbero trascorsi molti mesi, finché si annunciava (27 settembre 1907): «Fra pochissimi giorni potremo spingere innanzi con la massima alacrità le pratiche per la presentazione della domanda di concessione della linea». In effetti, il 13 febbraio 1908 sarebbe stato presentato al ministero dei Lavori Pubblici il progetto per la trasversale¹⁷. Un'esemplare, sintetica descrizione del tracciato si deve all'orvietano Geralberto Buccolini¹⁸, il quale, ricordato che la Trasversale aveva lo scopo di allacciare le Marche, l'Umbria e la Maremma romana e toscana, ne segnava l'orientamento: da Foligno a Bevagna; salendo fino alla valle dell'Attone, sarebbe passata sotto Montefalco, toccando Giano e Gualdo Cattaneo; scendendo per la valle del fiume Puglia, sarebbe entrata in quella del Tevere e attraverso i territori di Collazzone, Todi e Baschi, avrebbe raggiunto il fiume Paglia, la cui valle poi avrebbe risalito fino a Orvieto, ove avrebbe incontrato la longitudinale Firenze-Roma identifican-

16 *Adunanza del Comitato umbro-maremmano*, in «Bollettino», n. 6, 1907, pp. 5-14; nel medesimo «Bollettino» sono riportate integralmente le *Relazioni tecniche relative all'intero tronco Foligno-Porto Santo Stefano*. Si tratta delle relazioni dell'ing. Bertuzzi (pp. 17-42) e dell'ing. Ferruccio Fazi (pp. 43-56), relative al primo e secondo tronco Foligno-Todi-Pontecuti; dell'ing. Carlo Zampi, relativa al terzo tronco Todi-Orvieto (pp. 57-68); degli ing.ri Abbiati e Ferroni (pp. 69-104) in variante ai tronchi Foligno-Todi così come proposti da Bertuzzi&Fazi; dell'ing. Emilio Cortese (pp. 105-111) quale allegato geologico alla relazione Abbiati&Ferroni; dell'ing. Ricci Busatti (pp. 113-141) riguardante il quarto tronco Orvieto-Porto Santo Stefano. Nel complesso, la linea avrebbe interessato direttamente o collateralmente una popolazione di 227.082 abitanti (152.502 in modo diretto); a seconda dei progetti scelti, i costi sarebbero oscillati tra lire 47.023.055 e 49.923.055, con un costo chilometrico compreso tra lire 208-256 mila, si veda «Bollettino», n. 6, 1906, pp. 143-146.

17 A. Netti, *I progetti di ferrovie umbre*, in «L'Umbria commerciale», III (1914), n. 7, ma l'articolo è del 1912.

18 G. Buccolini, *Relazione generale. Parte Prima. Utilità pubblica della linea*, in «Bollettino», n. 7, 1908, pp. 3-4.

dosi in essa per un buon tratto; quindi la linea sarebbe risalita fino ad Acquapendente; gettandosi nel vallone dello Stridolone e di qui salendo per i contrafforti che legano l'Amiata all'Alfina, sarebbe discesa per la valle della Fiora, quindi per l'altra dell'Albegna, fino alla stazione di Orbetello sulla Roma-Pisa, per dirigersi poi al porto di Santo Stefano, attraverso la diga e la città di Orbetello e lungo le pendici del monte Argentario. Quando, il 9 giugno 1908, sarebbe stata presentata la domanda di concessione della linea da parte delle Province dell'Umbria e di Grosseto non avendo più aderito quella di Roma si era ormai nel vivo del dibattito parlamentare (era iniziato nel marzo-aprile) sul progetto di legge (n. 962) del governo (Giolitti) concernente le concessioni e costruzioni ferroviarie.

4. *Alla fine: Orvieto-Orbetello.* In quel confronto politico, i deputati Francesco Fazi, Gaspare Ciacci e Pietro Leali svilupparono una generosa, puntuale, argomentata battaglia politica sia a livello istituzionale sia della pubblica opinione incentrata principalmente sulla richiesta di concessione di un sussidio chilometrico elevato (lire 11mila) da parte dello Stato¹⁹. Ma gli effetti furono molto limitati, poiché, già dal 21 aprile i giuochi erano stati fatti. Non caddero del tutto le illusioni, perché, come avrebbe osservato (1912) Netti, il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici aveva espresso (1909) parere contrario alla concessione del tronco esclusivamente umbro Foligno-Todi-Orvieto, consigliando peraltro il tronco Orvieto-Orbetello, e ciò «avrebbe comunque costituito un coefficiente favorevole ad un eventuale nuovo giudizio sul tronco Todi-Foligno».

Assegnata il 14 settembre 1909 la concessione del tratto Orbetello-Porto Santo Stefano (14 km) alla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, l'anno appresso (10 aprile 1910) la Provincia dell'Umbria, proponente il consigliere folignate Buffetti Berardi, avrebbe deliberato il sussidio di 370 lire annue a chilometro, per 50 anni, da destinarsi al tronco Orvieto-Orbetello²⁰. Inoltre, il «coefficiente favo-

¹⁹ F. Fazi, *All'Onorevole Commissione Parlamentare per l'esame del progetto di Legge n. 962 'Concessioni e Costruzioni ferroviarie'*, in Idem, *Per la Ferrovia Trasversale Umbro-Maremmiana Foligno-Orvieto-Pitigliano-Porto Santo Stefano*, Foligno 1908, lettera-documento del 29 aprile 1908; *Camera dei Deputati. Tornata dell'11 giugno 1908. Discussione sul disegno di legge Concessione e Costruzione di ferrovie. Discorsi degli onorevoli Francesco Fazi-Gaspare Ciacci-Pietro Leali sulla Ferrovia trasversale umbro-maremmiana*, Foligno 1908.

²⁰ S. De Cenzo, *La centralità mancata*, cit., pp. 164-165.

revoles» alla realizzazione dell'intera trasversale sembrò accrescersi tra il 1911 e il 1914 poiché Ciuffelli aveva assunto l'incarico di ministro dei Lavori Pubblici (21 marzo 1914, nel governo Salandra) e Buffetti Berardi era nel frattempo (1911) diventato presidente della Deputazione provinciale dell'Umbria. Istituita la Commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie dell'Italia Centrale, la Deputazione umbra chiese (1915) a quell'organismo una valutazione favorevole alla costruzione del tratto umbro Foligno-Todi-Orvieto.

Tuttavia, si sarebbe dovuta attendere la fine del conflitto mondiale per ottenere (27 aprile 1919) una risposta²¹ in certa misura positiva, pur con margini di ambiguità.

Fermi restando – ha notato Stefano De Cenzo – i motivi che inducevano a non riconoscere all'intera trasversale una valenza nazionale, rispetto a quanto espresso dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici nel 1909, mutava il giudizio sulla sua utilità in chiave di comunicazioni interregionali. In particolare si sottolineava l'importanza di Porto Santo Stefano 'susceptibile di un grandioso sviluppo e destinato a un notevole avvenire anche negli interessi militari', da cui discendeva l'opportunità 'pur senza menomare la zona di influenza di Civitavecchia, la quale si estende fino a toccare quella pertinente del porto di Ancona, [...] di costruire oltre Orvieto una linea di penetrazione che riunisca la ricca regione umbra al futuro scalo marittimo e alla grande longitudinale ferroviaria del Tirreno'. Ma ancora più netto era il cambiamento di valutazione sull'assetto ferroviario umbro: nessuna concorrenza sarebbe potuta sorgere tra la trasversale Orvieto-Foligno e la longitudinale Centrale Umbra, ma solo una necessaria integrazione, da doversi realizzare adottando 'un unico sistema di trazione elettrica per ambedue le linee incrociatisi'. In conclusione la commissione De Cornè includeva la linea [...] tra quelle principali di comune traffico, da costruirsi ed esercitarsi, preferibilmente ma non necessariamente, direttamente dallo Stato²².

Fu grazie a Ciuffelli che si ottenne un buon risultato che però la grande guerra avrebbe fatto rimanere a mezz'aria? O, invece, Ciuffelli favorì un esito solo appa-

²¹ *La Ferrovia Foligno-Orvieto-Orbetello*, in «Corriere di Foligno», I (1920), n. 16. Sulla tardiva risposta, resta da appurare, peraltro, quanto abbia pesato – oltre alla guerra – la crisi dell'economia italiana (1913) e la contrazione nella spesa pubblica verificatasi nella seconda fase dell'età giolittiana.

²² S. De Cenzo, *La centralità mancata*, cit., pp. 165-166.

rentemente positivo, così che non avrebbe compromesso la sua immagine a livello locale, ma posto in termini tali – guerra o non guerra – da implicare l'assenza di fatti concreti?

A conflitto finito, comunque, l'intera trasversale era stata oggetto di un nuovo, convinto rilancio di cui si rendeva interprete la Camera di commercio e industria dell'Umbria. Il quadro contestuale non poteva essere meglio definito (1918) dal vice presidente dell'organizzazione Domenico Arcangeli il quale, dopo aver descritto l'assetto ferroviario della regione, aggiungeva: esso «presenta due profonde manchevolezze: la prima, di comunicazioni trasversali fra i due mari proporzionate a quelle longitudinali, e l'altra di linee tramviarie di confluenza ed accentrimento nei punti più importanti per il commercio di approvvigionamento e di redistribuzione e per l'impianto delle industrie. [Ma se l'assetto tramviario può prevedersi in evoluzione] più difficilmente riparabile è la mancanza di comunicazioni ferroviarie trasversali interprovinciali ed intermarine». Insomma «manca completamente o quasi lo strumento per gli scambi trasversali tra le province di Macerata, Ascoli e Teramo verso l'Adriatico, con la provincia di Grosseto, Piombino, il porto di Talamone e, sopra tutto, con Civitavecchia verso il Tirreno. L'Umbria è privata così della maggior parte dei mercati naturali vicini e perciò più favorevoli al collocamento delle industrie nascenti; ossia, l'area di preferenza per il collocamento dei manufatti, garantito contro la concorrenza per la brevità dei trasporti, è per i suoi centri industriali ridotta a brevi tronchi sulle linee longitudinali»²³.

Benché il discorso avesse un chiaro intento conciliativo, volto – data la tribuna camerale – a valorizzare tutte le convergenze possibili, carattere confermato anche da Netti in una sua relazione specifica (1918) sul tema delle comunicazioni²⁴; e nonostante la posizione camerale fosse in perfetta consonanza con un riattivato (Ancona, 1918) movimento interregionale a tutela degli interessi economici umbromarchigiani²⁵, le contraddizioni umbre (tra città-territori, esponenti politici, tecnici) erano talmente accentuate da non favorire nessuno degli sviluppi auspicati.

²³ D. Arcangeli, *Studio generale*, in *Per lo sviluppo industriale dell'Umbria nel dopoguerra. Studio generale e Relazioni*, a cura della Camera di Commercio e Industria dell'Umbria-Foligno, Foligno 1918, pp. 44-45.

²⁴ A. Netti, *Relazione sulle comunicazioni nell'Umbria*, ivi, pp. 116-124.

²⁵ C. Faina, *L'Umbria e il suo sviluppo industriale. Studio economico-statistico*, Città di Castello 1922, pp. 195-196.

5. *Un fantasma si è aggirato per l'Italia centrale*. Un attacco deciso alla linea di mediazione territoriale sviluppata dalla Camera umbra sarebbe venuto di lì a qualche anno (1922) da Claudio Faina. Tra riconoscimenti del tutto formali alla lucidità concettuale di Arcangeli e alla "indiscussa" competenza tecnica di Netti, Faina si rendeva interprete di quella parte dell'opinione pubblica (inter)regionale che non aveva mai abbracciato in maniera piena la trasversale, e sostenne: data la convenienza dei trasporti marittimi, una ferrovia intermarina era ingiustificabile dal punto di vista economico; se congiunzione del Tirreno con Ancona deve esservi, come è opportuno che vi sia, questa deve avvenire da Livorno (attraverso Siena ed Arezzo): per molte ragioni, prima tra tutte quella volta a favorire il transito verso l'Oriente per tutte le realtà economiche poste a nord della città portuale toscana; quanto alle previsioni di traffico, quello di transito sarebbe mancato dato il carattere fine a se stesso della linea e i movimenti diretti e locali sarebbero stati molto scarsi poiché «la regione attraversata è in gran parte regione povera, di quasi identici prodotti agrari, di nessuna attività industriale e con scarsissimo numero di abitanti».

Considerazioni da non sottovalutare, quelle di Faina; dotate di quella logica liberista tendente a mettere al centro dell'attenzione i costi di transazione piuttosto che i destini complessivi di un territorio molto vasto e del suo sviluppo; non a caso i sostenitori più strenui della intermarina erano rimasti – in buona sostanza – solo i Folignati e gli Orvietani: i primi, perché con l'intervento dello Stato avevano posto le condizioni effettive del proprio profilo industriale e del suo potenziamento, i secondi, perché solo con l'intervento dello Stato avrebbero potuto diventare un vitale nodo di collegamento tra l'entroterra umbro e il litorale tirrenico; considerazioni, tuttavia, che miravano ad altro. Con «la costruzione ormai incominciata della Civitavecchia-Orte – osservava infatti Faina – non si farebbe altro che costruire, qualche decina di chilometri più a nord, una ferrovia parallela alla prima»; ciò di cui abbisogna l'Umbria, aggiungeva, è una "grande" ferrovia longitudinale, una Roma-Trieste che, passando per Umbertide-Città di Castello-Bagni di Romagna-Cesena-Forlì-Ferrara-Venezia e Trieste appunto, metta in collegamento l'Italia centrale con i mercati balcanici, perché «là è il nostro avvenire!»

In tutti gli anni del grande dibattito, i Ternani erano rimasti osservatori defilati; i Romani avevano dapprima aderito poi si erano sfilati; gli Spoletini, in concreto, non erano andati molto al di là di attestati ricorrenti di solidarietà poiché guardavano soprattutto allo sbocco piceno e teramano; l'Altotevere umbro, i destini del quale Faina aveva molto a cuore, puntava a nord; gli Anconetani non avevano

né aderito pienamente né sabotato – del resto il ruolo fondamentale del porto di Ancona veniva ovunque e sempre esaltato in tutti i ragionamenti e ciò non li lasciava indifferenti – preferendo però in molti casi, come nel 1906, parlare d'altro. Insomma, bisognava salvaguardare da un lato Civitavecchia, il suo porto, la sua centralità strategica per Roma e per l'Umbria nonostante stesse totalmente fuori da quest'ultima; strategica: sotto i profili militare ed economico come da gran tempo (1846) si sosteneva, strategica in quanto condizione essenziale a che la regione – ma Terni, in particolare – diventasse, per usare un'espressione di Faina, la «zona industriale e produttrice» di Roma; e, al capo opposto, occorreva sviluppare una via di accesso e di sbocco al nordest delle terre “redente”, ai già nominati Balcani, all'Austria, all'Ungheria, alla Polonia, alla Russia.

Malgrado tutto, il cammino non era stato interrotto proprio in forza della tenacia orvietana e di Netti. Una volta aperta la linea Orbetello-Porto Santo Stefano, a metà degli anni Venti il tratto umbro della trasversale (in due tronchi) sembrava essere in dirittura d'arrivo essendo stata completata l'istruttoria del progetto tecnico redatto dalla Società Nazionale delle Ferrovie e Tramvie²⁶. Ma sarebbero intervenute le nebbie fasciste. Ancora nel 1952, tuttavia, le Camere di commercio di Perugia e di Terni peroravano, tra le altre, la causa della Foligno-Todi-Orvieto-Orbetello²⁷, una ferrovia intermarina che è necessario realizzare! si sosteneva. Un fantasma si aggirava per l'Italia centrale.

²⁶ *Struttura economica dell'Umbria*, a cura della Camera di Commercio e Industria dell'Umbria-Foligno, Foligno 1926, p. 22.

²⁷ S. De Cenzo, *La centralità mancata*, cit., p. 197.