

Le ferrovie nell'Appennino centrale

di Piero Galante e Antonio Minetti

Le ferrovie dell'Appennino centrale si possono considerare comprese tra la Faenza-Firenze a nord e la Pescara-Roma a sud. Qui ci soffermeremo soltanto, e brevemente, sulle vicende ferroviarie della parte di Appennino centrosettentrionale che si estende tra le province di Forlì, Arezzo, Perugia e Terni e la regione marchigiana.

Dal momento che la storia delle ferrovie, e *a fortiori* quella delle ferrovie in Italia, non è universalmente nota, sarà opportuno fissarne almeno una cronologia essenziale.

Nel 1825 la ferrovia Stockton-Darlington, di 12 miglia, nel Durham, Inghilterra settentrionale, viene dotata di una locomotiva a vapore ed aperta al servizio pubblico per le merci e i viaggiatori.

Questo si considera l'atto di nascita della ferrovia quale oggi l'intendiamo. In Gran Bretagna le ferrovie esistevano già da prima, e le primissime locomotive erano comparse da una ventina di anni; ma si trattava di impianti a carattere industriale o minerario, di proprietà ed uso privato, a trazione animale, per il trasporto di materiali. I trasporti delle persone si effettuavano con le carrozze di posta.

Quindici anni più tardi incontriamo le prime manifestazioni ferroviarie in Italia: 1839, 3 ottobre: si inaugura la Napoli-Portici, 7 km e 250 m; 1840, 17 agosto: è la volta della Milano-Monza, 12 km e 750 m; 1845: iniziano i lavori, portati a compimento nel 1853, della Torino-Genova, la linea dei Giovi (voluta dall'ingegnere Camillo Benso conte di Cavour, primo ministro del Regno di Piemonte e Sardegna, è la prima grande linea della Penisola concepita e costruita unitariamente, ed è pure il primo attraversamento dell'Appennino: sono 170 km a doppio binario e senza passaggi a livello, con tracciato, gallerie, viadotti ed altri manufatti avanzatissimi per l'epoca); 1857: ha luogo il congiungimento di Milano con Venezia; e due anni dopo, 1859, di Torino con Milano; 1861:

“Proposte e ricerche”, fascicolo 20/1988

si completa la Roma-Napoli e nello stesso anno il treno arriva da Milano ad Ancona; due anni dopo arriva a Foggia; nel 1865 esiste ormai il collegamento senza soluzione di continuità da Susa a Brindisi: 1.150 km; 1864: si apre la Porrettana, Bologna-Pistoia, secondo attraversamento appenninico, e due anni dopo si può raggiungere Roma da Milano via Bologna-Firenze-Foligno-Orte; 1870, giorno di Natale: cade l'ultimo diaframma del Frejus, primo attraversamento transalpino ed anzi - 14 km a doppio binario - prima grande galleria del mondo; 1879: l'Italia ha 9.000 km di ferrovie in esercizio o in costruzione, fra cui i principali collegamenti della penisola (si vota la Legge Baccarini - L. 29 luglio 1879, n. 5002 -, programma di grande ampliamento della rete); 1885: con la firma delle “Convenzioni” quasi tutta la rete viene organizzata sotto tre grandi compagnie, la Rete Adriatica (direzione ad Ancona), le Strade Ferrate del Mediterraneo (direzione a Firenze) e la Rete Sicula.

Nel 1905 nascono, dalla nazionalizzazione delle tre reti, le Ferrovie dello Stato. Procedendo nella elencazione dei nuovi tratti di ferrovia, va detto che nel 1934 si apre, dopo lungo travaglio, la Direttissima Bologna-Firenze, a pochi anni dall'inaugurazione della nuova Stazione Centrale di Milano (1931) e dell'altra Direttissima Roma-Napoli (1927). Con il 1982 entra in esercizio il primo tronco, Roma-Chiusi-Chianciano Terme, della Direttissima Firenze-Roma, progettata per la velocità di 250 km/h.

Qual è il significato di questa cronologia? E come vi si collocano le ferrovie dell'Appennino centrosettentrionale?

1840: protostoria della ferrovia in Italia.

1850 → 1880: 1^a epoca, 30 anni, 9.000 km. Uno sviluppo impetuoso, anche se disordinato, in un'Italia povera e divisa, tra sommosse patriottiche, guerre d'indipendenza, spedizioni garibaldine, brigantaggio e primi moti operai. Una grande prova di volontà.

1880 → 1930: 2^a epoca, 50 anni, si arriva a 22.000 km, massima estensione della rete. È la fase dei trafori alpini, del completamento di tutti i grandi collegamenti nazionali e internazionali, della prima elettrificazione (1903), della nascita delle FS (1905). Si conclude con le direttissime e le nuove grandi stazioni e con l'inizio della seconda elettrificazione.

Ma questa è anche la fase delle ferrovie cosiddette “secondarie”, sia statali che in concessione: una miriade di linee a scartamento normale e a scartamento stretto - o “ridotto”, prima inesistente -, a binario singolo, di modesto sviluppo. E le linee realizzate sono una piccola parte di quelle richieste e progettate: non c'è vallata, non c'è piccola città che non reclami la ferrovia. È l'ubriacatura, comprensibile, per l'unico sistema di trasporto terrestre a trazione mecca-

ca esistente; e intanto entra in scena, e inizia il suo prepotente sviluppo, la motorizzazione stradale.

È dunque di quest'epoca la nascita dei "rami secchi", di linee spesso nate già morte, tra polemiche campanilistiche e intrighi politici, alcune eliminate dopo solo qualche decennio di esercizio, le prime chiuse già da quasi 60 anni. Resistono tuttora i rami secchi delle FS soltanto a causa della mancanza di coraggio politico in sede governativa.

1930 → 1970: 4^a epoca. Si ammodernano i veicoli. Arriva la guerra, poi una ricostruzione celere, sì, ma che ricostituisce la rete così com'era, con i suoi difetti, carenze e superfluità: è l'inizio del declino.

1970: si auspica che l'avvio dei lavori della nuova Roma-Firenze ad alta velocità segni l'inizio di una nuova epoca. Nell'attuale quadro dei trasporti con l'insopprimibile e irrinunciabile sviluppo dei trasporti stradali ed aerei, la ferrovia deve assolvere alla funzione di trasporto celere e comodo di grande massa, impostato su tecnologie avanzate e ridotto ai grandi collegamenti nazionali e continentali ed alle reti comprensoriali, o "metropolitane", ad alta densità di utenza, con l'abbandono di quanto non ha più utilità né prospettive.

Delle ferrovie dell'Appennino centrale la linea principe è la Ancona-Roma: progettata nel 1846, concessa nel 1856, ultimata nel 1866; dal governo dei papi al Regno d'Italia. È il primo collegamento tra Roma e l'Adriatico e tra Roma e Firenze via Foligno (la scorciatoia da Terontola a Chiusi verrà dieci anni più tardi).

Nata come linea di grande collegamento, la Ancona-Roma tale resta. E attualmente è infatti classificata nella "rete fondamentale" delle Ferrovie dello Stato ed è in corso di raddoppio, o meglio di ristrutturazione, tra Falconara ed Orte.

La Terontola-Foligno, classificata "complementare" alla rete fondamentale ma in origine facente parte del primo collegamento Firenze-Roma, meriterebbe anch'essa un'adeguata ristrutturazione quale valido collegamento est-ovest tra Marche, Umbria e Toscana.

Tutte le altre ferrovie dell'Appennino centrosettentrionale sono successive al 1879, nate quindi in regime di Legge Baccharini. Vediamole in progressione di anno di ultimazione.

1° gruppo; linee costruite a intero carico dello Stato, concesse alle grandi compagnie - nella fattispecie alla Rete Adriatica - e poi passate alle FS. Sono:

- la Giulianova-Teramo (2^a categoria), 25 km, 1884;
- la San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno (2^a categoria), 28 km, 1886;

- la Porto Civitanova-Fabriano (2^a categoria), 87 km, 1888;
- la Urbino-Fabriano (3^a categoria), 79 km, 1898.

2° gruppo; linee di 4^a categoria, o "secondarie", costruite col concorso degli enti locali, date in concessione alle compagnie promotrici - compagnie minori - e rimaste in tale stato; molte cessate. Sono:

- la Arezzo-Fossato di Vico, "Ferrovia dell'Appennino Centrale", scartamento ridotto, 134 km, 1886 (cessata);
- la Arezzo-Stia, scartamento ordinario, 44 km, 1888;
- la Castelraimondo-Camerino, scart. ridotto, elettrica, 11 km, 1906 (cessata);
- la Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, scart. ridotto, 59 km, 1908 (cessata);
- la Fano-Fermignano, "Ferrovia Metaurense", scart. ordinario, 43 km, 1915 (chiusa; poi passata alle FS);
- la Umbertide-Terni, "Ferrovia Centrale Umbra", scart. ordinario, 108 km, 1915, completata dal raccordo Perugia Sant'Anna - Ponte San Giovanni (6 km) nel 1920;
- la Rimini-Mercatino Marecchia, ferrovia zolfifera, scart. ridotto, 34 km, 1922 (aperta fino a Verucchio nel 1916; cessata);
- la Spoleto-Norcia, scart. ridotto, elettrica, 51 km, 1926 (cessata);
- la Rimini-San Marino, scart. ridotto, elettrica, 26 km, 1934 (cessata nel 1944).

Tra le linee secondarie, quelle di maggiore sviluppo chilometrico e strategicamente più interessanti erano due: la Ferrovia dell'Appennino Centrale e la Ferrovia Centrale Umbra.

La Ferrovia dell'Appennino (Arezzo-Sansepolcro-Umbertide-Gubbio-Fossato) aveva l'intento di collegare l'Aretino e l'alto Valdarno con la ferrovia per Ancona passando per l'Alta Umbria, in alternativa al percorso per Terontola-Perugia-Foligno. A scartamento ridotto, non è stata ricostruita dopo le devastazioni belliche.

La Centrale Umbra, da Sansepolcro (fin dove è stata prolungata nel dopoguerra sulla sede della dismessa Ferrovia dell'Appennino) a Perugia, Todi e Terni, e da Terni a Roma in coincidenza con le FS (o, per alcuni treni, direttamente sui binari delle FS) è tuttora in piena attività. Costituisce l'alternativa, e in certa misura la rivale, lungo il bacino del Tevere al tracciato via Spoleto-Foligno della Roma-Ancona.

Altra linea strategica sarebbe dovuta essere la Sant'Arcangelo di Romagna-Urbino-Fabriano. Strategica proprio in senso militare, perché in appoggio alla piazzaforte di Ancona al riparo, col prolungamento sino a Porto Civitanova via Macerata, dalle cannonate della flotta austriaca. Non si trattava dunque di



La rete ferroviaria storica dell'Appennino centrosettentrionale, una "pedemontana", ma piuttosto di una ferrovia d'interesse militare, superata poi dall'evoluzione bellica.

Tra Sant'Arcangelo e Urbino è esistita una ferrovia fantasma: interamente costruita - ponti, gallerie, stazioni, depositi, ecc., che tuttora restano - non vide mai il binario. Tra Fermignano, Cagli e Pergola non fu ricostruita dopo la guerra. Tra Urbino e Fermignano (e Fano) è stata chiusa da poco. Resta il moncherino Pergola-Fabriano: fino a quando?

La Arezzo-Stia svolge una funzione comprensoriale, come la Arezzo-Sinalunga.

La Fabriano-Macerata-Civitanova è discutibile, ma con alcuni interventi potrebbe forse diventare utile, dato che collega due linee fondamentali aggirando il nodo di Ancona.

Le altre linee superstiti non hanno prospettive, oltretutto tagliate ormai fuori dagli sviluppi insediativi, impostati sulla rete stradale.

Queste ferrovie secondarie, nate per accontentare tutti spendendo poco, sono risultate infelici sotto tutti i punti di vista. Tracciati, manufatti e impianti sono stati condizionati da rigidi criteri di risparmio imposti dalla legge, da pressioni e interventi elettoralistici, campanilistici e addirittura personalistici, dai finanziamenti a singhiozzo e dal lento e lungo procedere dei lavori, tale da portare il più delle volte all'inaugurazione di opere già sorpassate.

Soprattutto, generate da visionari discorsi di sviluppo economico e costate gravi sacrifici allo Stato, cioè alla collettività, non hanno mai avuto una utenza significativa, nemmeno in tempi nei quali la ferrovia era l'unico mezzo di trasporto meccanico. La Civitanova-Macerata-Fabriano corse il rischio, appena aperta, di veder ridurre il movimento dei treni ad una sola coppia al giorno per mancanza di introiti, cioè di viaggiatori: evento scongiurato mercé l'elargizione di una sovvenzione di esercizio dallo Stato, da aggiungere alla spesa di costruzione. La Fano-Fermignano fallì, e fu recuperata poi dallo Stato come collegamento, naturalmente in perdita, fra gli allora due capoluoghi, Pesaro e Urbino, della stessa provincia.

Oggi, anzi nel 1985, sulla Giulianova-Teramo, 25 km, la perdita dello Stato per ogni viaggiatore o tonnellata di merce trasportati in un senso era di 35.500 lire; in andata e ritorno di 71.000. Sulla Fano-Urbino e sulla Pergola-Fabriano, sempre in andata e ritorno sull'intero percorso, la perdita era di 67.000 lire; sulla Civitanova-Fabriano di 27.000.

Si noti tra l'altro che tutte le linee di fondovalle a scartamento ordinario erano state concepite come future transappenniniche; tanto è vero che non terminano con stazioni di testa, ma di transito, predisposte per il proseguimento della linea.

Se historia magistra vitae, da queste esperienze del passato andrebbero tratti ammaestramenti per il futuro. Il discorso si farebbe lungo, ma val la pena di concludere con almeno due o tre considerazioni.

Intanto non bisogna, nel bene e nel male, fare di tutte le erbe un fascio. Si è parlato di linee nate morte e tenute in vita artificialmente: il caso della Rimini-San Marino, frettolosamente chiusa in seguito ai danneggiamenti bellici, potrebbe essere di tipo opposto. È presumibile che oggi, fra il centro di Rimini

(stazione FS) e il centro di San Marino (dov'era la demolita stazione ferroviaria), un treno in sede propria effettuerebbe un servizio migliore di quello che può fare un autobus immerso nel traffico stradale.

Principio della massima importanza è che le infrastrutture devono essere realizzate *a tempi e luoghi opportuni* e, ciò premesso, *ad adeguato livello qualitativo*, quale che ne sia il costo: altrimenti risultano inefficienti ed inutili. Quanto è avvenuto con le ferrovie secondarie, con gli scartamenti ridotti, ecc., dovrebbe costituire monito contro, ad esempio, l'attuale smaniosa richiesta di "superstrade" a pioggia per tutti - non importa se mediocri, pessime, o vere trappole mortali - in luogo di un numero limitato di buone autostrade, in un contesto di valida e aggiornata viabilità ordinaria.

Infine la considerazione fondamentale. Cioè che le infrastrutture - e non solo quelle di trasporto, ma anche quelle energetiche, insediative, ecc. - diventano sì, ad un certo momento, *condizione necessaria* ad uno sviluppo dovuto ad un coacervo di fattori locali e temporali di varia origine, ma non ne sono *mai* condizione di per sé *sufficiente*.

Bibliografia

- Ferrovie dello Stato, *Sviluppo delle Ferrovie Italiane dal 1839 al 31 Dicembre 1926*, FS, Roma 1927;
- F. Tajani, *Storia delle Ferrovie Italiane*, Milano 1940;
- C. Lacché, *Cronache Ferroviarie del Risorgimento Italiano*, Viterbo 1970;
- C. Lacché, *L'Ottocento Ferroviario Italiano dopo il Settanta*, Viterbo 1977;
- C. Lacché, *La Ferrovia da Giolitti a Mussolini*, Viterbo 1980;
- P. Muscolino, *Le Ferrovie Secondarie di Arezzo*, Cortona 1978;
- M. Garzi e P. Muscolino, *La Ferrovia dell'Appennino Centrale*, Cortona 1981;
- A. Minetti, *La Ferrovia Falconara-Fossato*, in S. Anselmi (a cura di), *Nelle Marche Centrali. Territorio, economia, società tra Medioevo e Novecento: l'area esino-misena*, Jesi 1979;
- A. Minetti, *La rete ferroviaria: le origini e la prima fase di esercizio*, in S. Anselmi (a cura di), *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*, Bari 1987;
- P. Galante, *Rami secchi: Curare i Malati, non Resuscitare i Cadaveri*, in "Nuovi Trasporti", n. 1-2, Roma 1986.