

La ferrovia Transappennina: i progetti (1845-1857) e la costruzione (1857-1864)

di Renzo Zagnoni

I progetti e l'avvio dei lavori sono precedenti l'Unità d'Italia. Per questa ragione le fonti per ricostruirne la storia sono state raccolte in moltissimi archivi degli stati italiani pre-unitari, come a Parma, Modena, Bologna, Firenze ed all'Archivio segreto Vaticano.

La storia della costruzione è stata scritta nel 1985 da Renzo Zagnoni nel volume "La ferrovia trasappennina", ristampato nel 2001. La relativa mostra è aperta ancor oggi alla stazione di Pracchia, in collaborazione con la Pro Loco di Pracchia.

I progetti

I fratelli Bartolomeo, Pietro e Tommaso Cini, imprenditori di San Marcello Pistoiese (c'è ancora il loro bellissimo archivio privato a San Marcello) e proprietari della cartiera della Lima, nel 1845 propongono al granduca di Toscana di avviare gli studi preliminari per la costruzione della ferrovia e fondano una Società Anonima (cioè per azioni) definita "della strada ferrata dell'Appennino", attraverso la valle del Reno e quella dell'Ombrone Pistoiese. Il granduca approva, ma lo stato toscano non vuole entrare direttamente nell'impresa, lascia perciò campo libero ai privati. Anche Camillo Cavour, in un suo scritto del 1846, sottolineò l'importanza di questa strada ferrata. Contemporaneamente partì anche un progetto pratese, che prevedeva il passaggio dalle valli della Setta e del Bisenzio.

Nel versante bolognese fu necessario attendere la morte di papa Gregorio XVI, assolutamente contrario alla costruzione delle ferrovie, e l'elezione di Pio IX, che poco dopo la salita al soglio pontificio emanò una notificazione che avviò la costruzione di strade ferrate nello Stato Pontificio. Le linee proposte non prevedevano però la Bologna-Firenze, poiché tutte dovevano rimanere all'interno dello stato, per questo la Bologna-Roma, non prevedeva il transito per Firenze, appartenente ad un altro stato, ma seguiva la direttrice Bologna-Rimini-Ancona-Foligno-Orte-Roma tutta pontificia. Nel versante bolognese furono soprattutto i grandi proprietari terrieri della pianura a spingere per un'alinea che congiungesse Bologna con la Toscana ed in particolare con il porto di Livorno, considerato strategico per l'esportazione dei prodotti agricoli e manifatturieri bolognesi, in particolare della canapa, allora indispensabile alla produzione di vele per la marineria.

Il riavvicinamento del Granducato di Toscana all'Impero austriaco avviata nel 1850 permise l'avvio di trattative che portarono alla firma della fondamentale Convenzione di Roma del 1° maggio 1851, sottoscritta, oltre che dai due stati promotori, anche dal Ducato di Parma, Ducato Piacenza e Stato Pontificio. L'accordo prevedeva la realizzazione della "Ferrovia centrale italiana" con vari tratti:

- Piacenza-Bologna
- Bologna-Firenze (senza che venisse ancora scelto l'itinerario di valico fra i due in gara, quello di Pistoia e quello di Prato)
- Reggio Emilia-Borgoforte (al centro della pianura padana controllata dagli Austriaci), che non fu però costruita

Un progetto lungimirante, che avrebbe permesso di realizzare l'asse portante delle comunicazioni fra il nord dell'Italia (e quindi l'Europa) ed il centro-sud. A Modena venne insediata una Commissione internazionale in cui sedevano i rappresentanti dei cinque stati firmatari, che aveva il compito di seguire tutta l'impresa, con la presenza dei cinque plenipotenziari.

Subito perciò rinacque il problema del valico e le due città toscane di Pistoia e Prato fecero di tutto per far sì che la ferrovia passasse attraverso i rispettivi territori. Lo stesso primo promotore, Tommaso Cini, scese in campo per il valico pistoiese, e così molti imprenditori ed intellettuali pratesi per quello di Montepiano.

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, ma 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, ed anzi le azioni perdettero progressivamente valore sul mercato azionario: dei 40 milioni di raccolta previsti nel 1853 solamente 25 erano stati sottoscritti, dei quali per di più era stato versato solamente il primo ventesimo, una cifra irrisoria. I restanti 30 milioni erano stati reperiti da un'importante società finanziaria, la Jakson-Brassey-Fell e Jopling, ma sarebbero stati versati *a mano a mano che avranno eseguita parte 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 nella Società: il duca di Modena era favorevole, ma gli austriaci no.

L'avvio dei lavori fu anche promosso abbastanza presto dai governi per ovviare alle difficoltà occupazionali dovute ad un anno piuttosto difficile dal punto di vista della produzione agricola. Per questo i governi sollecitarono la società appaltatrice ad assumere propri sudditi nei lavori dei tronchi che si andavano aprendo. Nell'agosto 1853 si iniziò a scavare in due dei pozzi della grande galleria dell'Appennino, mentre si andava completando il tracciamento di tutta la linea. In ottobre il tracciamento era concluso nel parmense, nel modenese e si era avviato il foro dell'Appennino. Per il tratto in pianura la ferrovia fu fatta passare nei pressi delle grandi città lungo la via Emilia, cosicché le stazioni vennero costruite non lontane dai centri storici.

Grande entusiasmo nell'opinione pubblica, ma ben presto gravi difficoltà finanziarie della società rallentarono il tutto, tanto che nel dicembre 1854 si cominciò a discutere all'interno della Commissione internazionale come riordinare dal punto di vista finanziario la barcollante società: i governi erano coscienti che la società così come era non avrebbe potuto condurre a termine un'impresa per quei tempi quasi ciclopica. Il lavori comunque proseguirono anche se molto a rilento, mentre nel 1855 vennero presentati due progetti di riordinamento della Società appaltatrice da parte di Pietro Bastogi e poi di Raffaele Ferrari duca di Galliera. Prevalse quest'ultimo, che prevedeva lo scioglimento della vecchia società ed era in rapporti con l'importantissima casa di banchieri ebrei parigini, i Rotschild.

Le trattative per la risoluzione della difficile situazione continuarono all'inizio del 1856, dove era stata convocata la riunione della Commissione normalmente residente a Modena. Venne concluso l'accordo con la società del duca di Galliera, appoggiato dai Rotschild, che in pratica era molto simile alla precedente del 1851.

La Costruzione

Dal 1856 si avviarono in modo consistente i lavori sul tratto Piacenza-Bologna ed entrò in scena l'ingegner Jaen Louis Protche, assieme ad una équipe di ingegneri che egli portò con sé dalla Francia. Nel tratto di pianura le opere di maggiore difficoltà furono i ponti sui grandi fiumi, la Parma, la Secchia, il Panaro ed il Reno, perché al loro sbocco in pianura i loro letti si allargano in modo spropositato: la questione si risolse per mezzo della realizzazione di grandi platee in pietra. Per quello sul Reno a Borgo Panigale, la prima pietra venne posta il 13 agosto 1853 alla presenza di papa Pio IX in visita alla città che faceva ancora parte dello Stato Pontificio. La linea di pianura venne completata nell'estate del 1859, ma non ci furono cerimonie di inaugurazione, a causa del periodo turbolento in cui si conclusero i lavori, proprio durante la guerra fra i franco-piemontesi e gli austriaci, che avrebbe di lì a due anni alla proclamazione del nuovo Regno d'Italia. La 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 dall'équipe di ingegneri francesi. In pratica gli unici lavori che erano stati iniziati erano quelli del grande traforo, per il quale il vero e proprio scavo venne iniziato il 20 luglio 1858. Le opere più importanti furono ovviamente soprattutto le gallerie ed i grandi viadotti.

Lungo la valle del Reno vennero realizzati dieci ponti, quattro in meno di quelli previsti dal progetto originario. Una delle intuizioni ingegneristiche di maggiore importanza del Protche fu quella che fece correre la strada ferrata non sulle pendici argillose ed instabili delle colline che costeggiano la valle da Porretta a Casalecchio, ma direttamente sul greto del fiume composto da ciottoli e per questo molto stabile: la ferrovia infatti, a differenza della strada carrozzabile Porrettana aperta verso il 1848 sempre dissestata per la presenza di estesissimi movimenti franosi e per questo instabile fino ai giorni nostri, risultò estremamente stabile, tanto che dalla data della sua apertura nel 1864 ad oggi non è mai stata portata via da frane; gli unici casi in cui venne interrotta da movimenti franosi furono quelli in cui la terra precipitò sulla massicciata ferroviaria, come accadde ad esempio in vari punti in occasione della grande alluvione del 1966, senza però che la massicciata venisse portata via.

Un'altra opera di grandissima importanza fu la grande galleria dell'Appenninico di quasi tre chilometri, per il cui scavo, oltre alle due teste, vennero aperti ben cinque pozzi, cosicché le teste di avanzamento furono ben 12, un fatto che permise di accelerare notevolmente lo scavo in presenza di mezzi rudimentali: nei pozzi i materiali terrosi e l'acqua venivano fatti risalire in superficie con argani a cavalli, solamente più tardi sostituiti da argani mossi con motori a vapore.

Dopo l'avvio del processo di unificazione, nel 1860 i lavori vennero fortemente accelerati, poiché prima i governi provvisori che si erano insediati nelle città da cui erano stati cacciati i vecchi sovrani, poi il governo di Torino, videro nella ferrovia uno dei mezzi che simbolicamente e realmente meglio potevano rappresentare l'unificazione. Ora, ovviamente i costruttori non si riferirono più alla vecchia Commissione internazionale di Modena, ma al nuovo stato unitario: l'8 luglio venne approvata una legge dal parlamento di Torino che recepiva la nuova concessione firmata dal governo di Torino e dai rappresentanti della società il 25 giugno precedente: lo stato si impegnava a garantire, come gli stati pre-unitari, una rendita netta di 6.500.000 lire e la società si impegnava a svincolarsi da qualsiasi clausola che ancora la legava all'impero Austriaco, soprattutto da quella che garantiva a quel governo una partecipazione a redditi superiori al 7 per cento. Lo stesso contratto abbandonava il tronco da Reggio Emilia a Borgoforte, che aveva senso per i movimenti delle truppe dell'Austria, ma non per il nuovo regno. Per la Piacenza-Bologna si

