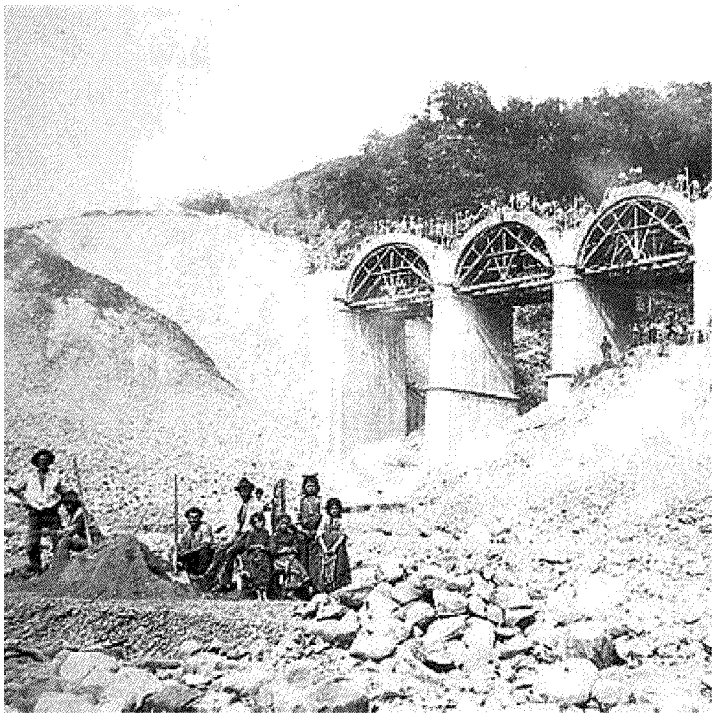
Linea ferroviaria, una storia infinita I Savoia la volevano già nel 1861

Il Regno di Sardegna fu fermato dalla Terza guerra d'indipendenza

«**IL TRENO** giunse solenne, con grande fragore, fra gli applausi del pubblico, mentre la Filarmonica attaccava la marcia reale e la Società di mutuo soccorso lo salutava inchinando la sua bandiera...» Così Luigi Campolonghi rievoca in « Una cittadina italiana fra l'80 e il 900«, l'arrivo del primo treno a Pontremoli il 12 novembre 1888. Ad accogliere la prima sbuffante locomotiva c'era tutta la città col sindaco Cesare Novelli in testa, il sottoprefetto, il presidente del Tribunale e tutte le altre autorità. Un avvenimento storico, destinato a portare un impetuoso vento di novità nel piccolo mondo pontremolese. Con l'Unità d'Italia la realizzazione della rete ferroviaria nazionale si pone come obiettivo indilazionabile. In esercizio vi sono solo 1752 km di linee e il nuovo Stato deve creare nuove vie di comunicazione per cementare i vincoli unitari, garantirsi reti alternative dal punto di vista militare e provvedere alle emergenti esigenze economiche e commerciali. Già prima dell'apertura della ferrovia Porretana (Pistoia-Bologna) viene avvertita l'esigenza di realizzare una linea intermedia tra questa e quella dei Giovi (Genova-Alessandria-Piacenza). Già nel 1861 il Governo di Torino si impegna ad occuparsi della Parma-La Spezia e due anni dopo da un comitato promotore sono presentati due progetti (Petrioli e Luciano). La Terza guerra d'indipendenza impedisce però che sia eseguita la linea. Vari sono i progetti, ma non offrono quegli elementi per programmare il costo effettivo dell'opera, perciò il Ministero decide di far redigere dall'ingegner Artom uno studio del tronco di linea fra Pontremoli e Borgotaro e della galleria del Borgallo. La proposta di legge per l'esecuzione di questo tunnel ferroviario arriva al Parlamento dal Ministro della Guerra (la linea aveva scopi soprattutto militari) nella seduta del 4 giugno 1873, ma non ottiene l'approvazione e viene rinviata in attesa del nuovo dettagliato progetto ordinato all'Artom. Le motivazioni del rinvio vanno ricercate nelle numerose pressioni esercitate da parlamentari che propongono ferrovie diverse e tentano di smantellare l'importanza strategica del porto della Spezia. Alla fine del 1874 l'ingegner Artom porta a termine il progetto di tutta la linea Parma-La Spezia. Qualche mese dopo si costituisce a Parma un consorzio interprovinciale (Parma-Massa C.-La Spezia) presieduto dall'onorevole Torreggiani per promuovere una domanda di concessione della linea. Il progetto Artom permette di stabilire i costi: 36 milioni di lire non compresi gli interessi dei capitali impegnati durante la costruzione e il materiale mobile. Intanto si fa strada, a livello governativo, l'esigenza di imporre un cambiamento della politica ferroviaria. I nuovi orientamenti prevedono che debba essere lo Stato a gestire le ferrovie e la soluzione della problematica è affidata alla Commissione Brioschi. Con la legge 29 luglio 1879 che autorizza la spesa di 1260 milioni di lire per la costruzione di oltre 6000 km. di ferrovie, si sblocca anche la linea Parma-La Spezia inserita al terzo posto di una lista di sette ferrovie di prima categoria da costruirsi a totale carico dello stato. Verrà costruita in 15 anni di lavoro e con il sacrificio di molte vite umane: basti ricordare i 13 morti della galleria del Borgallo (7 aprile 1893) per uno scoppio di gas. I vari tratti di linea vengono inaugurati nei seguenti anni : 1883 Parma-Fornovo; 1888 Vezzano-Pontremoli; 1889 Fornovo-Berceto; 1893 Berceto-Borgotaro; 1894 Borgotaro-Pontremoli. A distanza di circa un secolo dalla prima legge che impegnava lo stato nella costruzione della Parma-La Spezia, si inizia a pensare al raddoppio. Agli albori del terzo millennio la «Pontremolese« è stata avviata, ma la realizzazione completa del progetto procede con lentezza: difficoltà finanziarie e politiche hanno rallentato questa grande opera destinata a portare il Tirreno in Europa.

Natalino Benacci



STORIA Operai al lavoro nell'Ottocento per realizzare i viadotti sui cui dovevano passare (e passano ancora) e treni in Lunigiana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.