

I CORNETANI VOLEVANO LA FERROVIA PIU' VICINO ALLA LORO CITTÀ'

La linea ferroviaria Roma-Civitavecchia, gestita dalla Società "Pio Centrale" viene collaudata il 25 Marzo 1859 con un convoglio con 240 viaggiatori, che parte da Civitavecchia alle ore 6,30.

Il treno si arresta alla stazione di Palo per consentire il carico del pesce da portare in dono a Pio IX e giunge a Porta Portese alle 9,30. Alla sera, pavesato da bandiere pontificie, il convoglio riparte da Roma per Civitavecchia.

Il 16 aprile 1859 ha luogo l'inaugurazione ufficiale alla stazione di Porta Portese con Messa e benedizione di Monsignore Vicegerente di Roma Antonio Lagi Bussi ed alla presenza del Duca Massimo, Commissario Generale delle Strade Ferrate Pontificie, mentre ugual cerimonia aveva luogo contemporaneamente alla stazione di Civitavecchia.

L'opera è così realizzata in meno di tre anni di lavoro con l'impiego di 800 operai che si dice siano tutti abruzzesi.

Il costruttore Debrousse aveva consegnato la linea prima del previsto ed è premiato, secondo il contratto, con un milione di lire.

Il costo del percorso Roma-Civitavecchia e ritorno in 1^a classe è di scudi 1,83 mentre in 2^a classe è di scudi 1,17.

Il 24 settembre 1863 si inaugura il ponte di ferro di San Paolo lungo il tronco che collega la linea Roma-Civitavecchia alla stazione centrale provvisoria di Roma-Termini, ed ha inizio il pubblico servizio della detta stazione Termini delle linee per Civitavecchia, Frascati e Ceprano fino al confine napoletano.

Il Governo italiano cede alla Società Generale delle Strade Ferrate Romane, provenienti dalla fusione delle più importanti Società di costruzioni ferroviarie per legge del 14 Maggio 1865, anche il tronco Roma - Civitavecchia (Km. 81) - Chiarone (Km. 50) "totalmente nello Stato Pontificio" che completa finalmente il sistema ferroviario tirrenico

pontificio a nord di Roma.

Il tratto di ferrovia Civitavecchia- Confine Toscano alla Nunziatella Chiarone è pronto il 22 giugno 1867 ed il 27 giugno la linea è aperta al traffico e si può raggiungere La Spezia da Roma.

Il 1° settembre è inaugurata la stazione di Montalto. Il treno diretto parte da Roma alle 6, è a Corneto alle 8,57 ed alle 9,42 raggiunge Montalto.

Riparte da Montalto alle 4,50 ed è a Roma alle 9.1)

Questa la storia della ferrovia; ma vediamo quali furono le reazioni dei cittadini di Corneto a queste nuove iniziative che portavano nello Stato Pontificio una ventata di ammodernamento e di progresso tecnico.

Ho trovato fra le carte della mia famiglia²⁾ alcune lettere che il signor Domenico Boccanera di Corneto³⁾ scriveva a mio bisnonno marchese Urbano Sacchetti⁴⁾ , a proposito del tracciato della ferrovia, dei tentativi fatti dalla popolazione di Corneto affinché la linea ferroviaria passasse il più possibile vicino alla città.

La prima lettera di Domenico Boccaleria ad Urbano Sacchetti è del 23 ottobre 1864 da Corneto. La riporto testualmente:

“Eccellenza

col mezzo del sig. Giansanti ho appreso che V.E. è tornata in Roma con l'intera Famiglia in ottimo stato di salute, e che ha avuto la bontà di domandare le nostre notizie che sono ugualmente ottime.

Lo stesso signore mi ha aggiunto che l'E.V. gli ha mostrato qualche meraviglia per non aver veduto mia lettera dopo l'infausta perdita della C.m. del di Lei Genitore⁵⁾ . Avendone io avuta partecipazione dal Sig. Villetti, prego lo stesso di fare in mio nome a V.E. le più sentite condoglianze. Dopo ciò non avevo avuto motivo di incomodarLa con mia lettera; oggi mi si presenta la circostanza dovendola aggiornare sullo stato attuale della Ferrovia. Sarà noto a V.E. che il Consiglio d'Arte per ragioni tecniche escluse la linea bassa,

(l'attuale tracciato della ferrovia N.d.R.) e sembrava con ciò assicurata l'esecuzione di quella vicino a Corneto.

Siamo stati in questa lusinga tutta la scorsa settimana in cui si è cominciato a studiare una linea di mezzo, soltanto dal Mignone alla Marta, da eseguirsi qualora il nostro Comune non si sottoponga all'impossibile sacrificio di sc. 40.000 richiesti dalla Società eseguitrice6) .

Sebbene Mons. Delegato7) spera di poter ottenere che abbia effetto la linea alta senza gravi sacrifici non ostante abbiamo aperto trattative con la Società suddetta.

Occorre però che V.E. ci aiuti presso il Governo con la valevole di Lei influenza per conoscere fino a qual punto i Concessionari siano arbitri di scegliere la linea per esserci di norma nelle trattative che avranno luogo.

Se occorre siamo pronti a nuove Deputazioni pregando fin d'ora V.E. di esserne il Capo.

Le serva infine che la linea che studiano per passare distante da Corneto, divide la Piana della Marruca già Marefoschi, traversa l'intera Portaccia, lasciando libero Vallegata. Quella alta divide la Marruca ed il piccolo terreno al Poderino. Di là nella Marta, se non nascono variazioni, è attraversata la Vaccareccia e l'Arrone8) .

Dopo ciò colgo questo primo incontro per assicurare V.E. che, se vorrà onorarmi della stessa fiducia accordatami dal defunto di Lei Padre, proseguirò nello stesso sistema, per ciò che la riguarda in Corneto, e ne profitto ecc.”

Segue una seconda lettera da Corneto del Boccanera al Sacchetti, in data 3 maggio 1865:

“Profitto del ritorno in Roma del figlio D. Francesco9) per far giungere all'E.V. i Contratti della Rimessa Petrighi uno dei quali da me firmato.

Le accuso in pari tempo ricevimento del Conto annuale a tutto settembre 1864 da Lei approvato.

E' nostra cognizione che il S. Padre ha fatto intendere al Signor Ministro dei Lavori Pubblici¹⁰) essere suo desiderio che la Ferrovia sotto Corneto ci si avvicini il più possibile.

Il detto Signor Ministro per secondare questo desiderio di Sua Santità ha condisceso la costruzione dei Ponti in ferro quasi in corrispettivo di qualche spesa maggiore che potesse incontrare nell'innalzamento della linea.

I studi che si fanno definitivamente ci rendono certi che tutto ciò non attraversa la Portaccia. Questo è il momento opportuno per far conoscere a Sua Santità quanto sopra. Se non credesse di farlo in voce V.E., si potrebbe mandare una supplica in nome di questa Popolazione per presentarsi ed officiandosi dall'E.V. Passo ecc.”.

A queste due lettere risponde il Sacchetti da Roma:

“Carissimo Boccanera,

col mezzo di vostro figlio Don Francesco ricevetti i due originali del contratto della rimessa Petrighi, l'uno dei quali da Voi firmato, ritengo presso di me, l'altro ve lo ritorno da me firmato affinché lo riteniate per vostra garanzia.

Riguardo a ciò che mi fate conoscere in rapporto alla Ferrovia che passerà vicino a Corneto, credo migliore partito che mi rimettiate un memoriale di codesta Magistratura dettagliatamente concepito perché possa presentarlo al Santo Padre.

Credo inutile di avvertirmi che siccome ritengo che tale memoriale sarà dal S. Padre rimesso al Ministro del Commercio così è opportuno che in esso memoriale non vi sia alcuna espressione che possa urtare la suscettibilità del Ministro”.

Il 23 maggio 1865 di nuovo il Boccanera scrive al Sacchetti:

“Non ho potuto rimettere prima di oggi la nota Istanza, essendomi stata consegnata ieri. E' stata evitata qualunque espressione offensiva per il Sig. Ministro del Commercio. Non mancherà maniera a V.E. di far conoscere in voce a Sua Santità che al suddetto Sig. Ministro si era presentata occasione favorevole d'imporre per patto alla Società l'avvicinamento a Corneto, quando questa per ottenere un sensibilissimo risparmio

richiese di fare i ponti in ferro.

Noi poco speriamo dal Ministro a meno che V.E. possa superare ogni difficoltà influendo direttamente sopra il Sovrano.

Le serva intanto che si stanno facendo le stime di espropriazione per la linea che spacca la Marruca, la Portaccia, la Vaccareccia ed Arrone e forse un piccolo tratto della Piana del Capitolo e Vallegata”.

Ed ancora una lettera del Boccanera del 28 maggio 1865.

“Il signor Conte Pietro Falzacappa¹⁾ reduce ieri da Roma fece conoscere che V.E. desidera qualche schiarimento sulla nota istanza da presentarsi al S. Padre. A me sembra che nella detta istanza siano chiaramente esposti tutti i fatti che riguardano la nostra Ferrovia.

Non ostante a norma di V.E. li ripeterò con maggior dettaglio.

La prima Istanza che presentata al S. Padre dalla nostra Deputazione di cui era Capo la c.m. del marchese Girolamo (padre di Urbano Sacchetti N.d.R.) ebbe un favorevole rescritto col quale si ordinava al Ministro del Commercio di soddisfare i giusti desideri di Corneto per il maggiore possibile avvicinamento alla Città. In seguito di ciò il Ministro suddetto fece conoscere alla Società costruttrice tal volontà di Sua Santità.

Fu allora nuovamente studiata la linea che passa a breve distanza da Corneto, e quella che oggi vorrebbe eseguirsi sotto Vallegata, e ciò si fece travedere che la maggiore spesa per eseguire la Linea alta sarebbe ascesa a scudi 60.000 circa, somma che non potremmo sostenere quantunque non siasi trattato mai ufficialmente.

Prima per fissare definitivamente la linea fu dalla Società richiesta al Ministero la facoltà di costruire i Ponti di ferro invece che di muro come stabiliva il Capitolato.

Il Ministro annuiva alla domanda e con ciò apriva la strada a vistosissimo risparmio. Era questa la circostanza per imporre l'avvicinamento a Corneto. Il Ministro però si è limitato a far nuove preghiere di soddisfare i desideri del Santo Padre. La Società, senza

avere a calcolo quanto sopra, ha seguito in tutto lo sviluppo della strada la Linea Alta, e nel solo tratto molto al di qua del Mignone alla Marta, ha seguito la Linea bassa facendo quasi una curva per evitare Corneto.

Come dissi con mia precedente qui poco si spera nel Ministero del Commercio, e l'unica strada potrà essere un nuovo tentativo al Trono Sovrano.

Credo che la presentazione della Supplica avvalorata dagli uffici di V.E. sia bastante. Se però occorresse una nuova Deputazione con certezza di buon risultato, ottenga dal Santo Padre, l'udienza, ce ne avvisi, se occorre col telegrafo, e noi saremo subito in Roma.

In tale intesa, sono con il dovuto ossequio ecc.”

Urbano Sacchetti risponde da Roma il 4 giugno 1865 al Boccanera.

“Non mancai per quanto è a me di nulla lasciare intentato affinché la ferrovia si avvicini quanto possibile a Corneto. Egli è perciò che ieri sera mi condussi da questo Signor Ministro del Commercio per impegnare anch'esso affinché i comuni desiderii siano appagati.

Ad esso narrai la benigna accoglienza del Santo Padre ed a lui fece conoscere che io confidavo che codesto comune non sarebbe forse alieno dall'offrire alla Società imprenditrice de' lavori qualche somma perché la strada ferrata si avvicini d'avvantaggio.

Ei mi parve poco soddisfatto dei procedimenti della Società, e a noi invece promise tutto il suo favore, e mi dette a sperare che questo forse non sarebbe privo di effetto; anche in vista delle concessioni ulteriori del Governo per permettere la costruzione dei ponti di ferro in luogo dei ponti di muro come erasi la Società anteriormente obbligata nel contratto.

Vi prego comunicare questo mio ulteriore operato agli altri colleghi signori Falzacappa e Mariani, mentre in attenzione di buon esito delle nostre premure ho il bene di confermarmi ecc.”

Il 18 giugno 1865 il Boccanera risponde a Urbano Sacchetti:

“Ebbi con il pregiato Foglio del Signor Marchese Camillo¹²) notizia delle pratiche fatte da V.E. presso il signor Ministro del Commercio, che avendole comunicate a questo Sig. Gonfaloniere¹³) e Colleghi di Deputazione mi incaricano di farLe i dovuti ringraziamenti. Il sig. Conte Falzacappa tornato ieri in Roma verrà a darLe il dettaglio di quanto appresso.

In seguito del desiderio esternato nuovamente dal Santo Padre il Signor Ministro suddetto chiamò l'ingegnere Monti, che trovavasi in Roma, e volle dal medesimo un parere sulla Linea che si poteva tenere per favorire possibilmente Corneto.

Il detto signore che è stato sempre per la giustizia della nostra già stata fissata d'accordo con gli Intraprendenti la Linea più vicina a Corneto.

Dallo stato delle trattative poi si persuasero che la costruzione dei Ponti no era definitivamente commutata, e che perciò vi era luogo ad imporre per patto l'avvicinamento a Corneto. Da ciò V.E. vedrà che la nostra Deputazione non è stata inutile mentre senza di questa la Linea bassa si sarebbe accordata.

Occorre però che V.E. seguiti ad interessarsi di questa pendenza e presso il Santo Padre e presso il Ministro del Commercio..... ecc.”

Qui finisce la corrispondenza fra il Boccanera ed il Sacchetti.

Evidentemente le istanze dei Cornetani tendenti a portare la strada ferrata più vicino alla Città non ebbero successo.

La ferrovia, e la vediamo ancora oggi, fu costruita secondo la soluzione più lontana dal centro cittadino. Così finirono le aspirazioni degli abitanti di Corneto!

Giulio Sacchetti