

UN PROBLEMA DI INFRASTRUTTURE NEL VITERBESE ALLA FINE DELL'800: LA FERROVIA VITERBO-TOSCANELLA - CORNETO-CIVITAVECCHIA

Nell'Alto Lazio il problema del collegamento tra le città costiere e quelle dell'entroterra ha rivestito sempre un ruolo di importanza fondamentale, specialmente sotto il profilo economico, data, tra l'altro, la presenza del porto di Civitavecchia con un traffico di merci non indifferente. Basti pensare che nell'archivio storico di Corneto-Tarquinia, fin dal 1862, si trovano documenti relativi alla costruzione di una ferrovia che, partendo da Viterbo, doveva toccare Toscanella, Corneto e Civitavecchia. Bisogna, comunque, arrivare al 1870 per ritrovare notizie su questo tronco di strada ferrata. Fino a questa data, la totalità dei carteggi riguarda la costruzione del tratto di ferrovia Civitavecchia-Corneto-Confini con il Granducato di Toscana che fu portata a termine nel 1867, ma continuò ad avere strascichi giudiziari per molti anni dopo la sua attivazione, a causa di problemi sorti per le espropriazioni.

E' del 21 ottobre 1870 una lettera della Giunta Municipale di Toscanella, contenente un appello alla Giunta di Corneto-Tarquinia, affinché si associasse nel fare istanza al Governo per la concessione di questa linea. Il primo maggio 1872 avvenne a Corneto-Tarquinia la prima adunanza di 16 sindaci dei circondari di Viterbo e Civitavecchia. Si stabilì un compromesso per la costituzione di un consorzio, fra i comuni interessati alla costruzione della linea, che divenne formale il 7 giugno 1873. La linea venne studiata e progettata dall'Ing. Giovanni Fecini e prevedeva, tra l'altro, l'avvicinamento della stazione di Corneto-Tarquinia alla città. Si fecero trattative finanziarie, prima con i capitalisti inglesi della Ditta Miller-Robertson & C., poi con la Ditta Wilkinson & Smith di Londra, con la quale venne concluso più di un compromesso e ancora con altre Società europee e italiane. A partire dal 1873, i carteggi divengono numerosissimi, ma non sono, purtroppo, tali da dare un'esatta visione degli avvenimenti, che si succedettero nel tempo e del perché la costruzione di questa linea creasse tanti problemi. Eppure dalle relazioni, presentate nelle varie adunanze consiliari del Consorzio dei Comuni, non sembrano emergere dubbi circa i vantaggi che poteva presentare la costruzione di questa ferrovia per i paesi interessati e soprattutto per Corneto-Tarquinia, volendo restringere il campo alla nostra città. E' interessante riportare alcuni brani di una di queste relazioni e precisamente di quella presentata al Consiglio comunale di Corneto-Tarquinia il 27 luglio 1873:

“... La città di Corneto-Tarquinia, centro agricolo produttore nella maremma romana, ha ora mediante la ferrovia (e cioè la Civitavecchia-Corneto-Pisa) una comunicazione diretta all'est con Civitavecchia e Roma ed all'ovest con Livorno e Genova. Dalla parte del mare al sud essa possiede l'antico scalo, sebbene ora poco frequentato, nel suo porto Clementino. Ma dalla parte nord, ossia verso l'Umbria, le Marche, ed il centro dell'Italia si trova essa in condizioni eguali? No.

Da quel lato il suo commercio è quasi nullo, le comunicazioni sono difficili, rare e dispendiose, perché possono solo effettuarsi con luoghi a grandi distanze e mediante carri e vetture. A questo proposito viene ovvia la domanda: Ha Corneto-Tarquinia motivi frequenti ed importanti di comunicare con le province situate al nord? Certamente che ne ha, ed importantissimi, anche nelle condizioni attuali. Nel circondario di Viterbo ed Orvieto essa provvede vini su vasta scala, olii, manifatture, e vi vende specialmente bestiami. Eguale commercio essa estende anche nell'Umbria, donde ricava in ogni anno ragguardevole quantità di bestie vaccine da macello, e nelle montagne invia al pascolo della estate le sue grosse masserie di pecore, capre e cavalle. Dalle Marche la città nostra leva in più epoche dell'anno migliaia di uomini lavoratori di campagna, i quali vanno, e vengono di continuo e recano pure sul nostro mercato telerie, pollami e manifatture.

Anche cogli Abruzzi la nostra città ha molti rapporti commerciali, ricevendo ogni anno da quella contrada gran numero di operai per le sue campagne, e per i lavori stradali. Il movimento di tanti operai, dei bestiami vaccini per mattazione, come pure quello delle masserie di pecore, che produce un commercio reciproco in formaggio e bestiami da un lato, ed in utensili, attrezzi, e manifatture dall'altro, potrebbe in seguito, esistendo la nuova ferrovia, essere effettuato a mezzo dei treni con molta rapidità, e con utilità considerevole dei proprietari stessi. Ciò risulta da calcoli già fatti d'immanchevole risultato. Ed invero, parlando delle masserie, queste lasciano la maremma il 5 giugno, ed impiegano circa 15 giorni a recarsi in montagna; a questo fine sono costrette lasciare i pascoli di maremma nel momento che sono più ubertosi; devono pagare il pascolo lungo la via, senza trovarlo sempre; e patiscono un decadimento di tutto il bestiame, senza calcolare la mortalità del medesimo per gli stenti del viaggio. Valendosi invece dei treni della ferrovia, le masserie potranno restare in maremma sino al 15 di giugno almeno, facendovi quindi il formaggio per altri 10 giorni, e più... La stazione di Corneto-Tarquinia andrebbe a divenire centrale per tre linee, coi trasbordi che in essa si effettuerebbero per la parte di Livorno-Genova, o viceversa per le Marche ed Umbria. E questo vantaggio quanto diverrà maggiore portando, come si è già proposto, la stazione di Corneto-Tarquinia a meno di

mezzo miglio sotto la città, in luogo delle attuali due miglia? Indubitata da ciò la maggior frequenza dei viaggiatori nella città stessa, il commercio aumentato, lo sviluppo dell'agricoltura e dell'industria esteso, perché cotali cose fioriscono colà, dove sono più facili, come dicemmo, le comunicazioni, continui i prodotti, e maggiori li affari. Perfino le nostre antichità etrusche, ormai celebri in Europa, attireranno per l'agevolezza dei viaggi un maggior numero di visitatori, con decoro della città e con utile dei cittadini...”.

Come si vede alcuni di questi problemi sono attualissimi. Certo, per quel che risulta dai vari carteggi, la reale utilità di questa ferrovia non è mai stata messa in dubbio. Altrettanto certo è però il susseguirsi di intricate situazioni che, di decennio in decennio, hanno fatto scivolare la sua attuazione: sembra, addirittura, che durante i primi anni del '900 la promessa della costruzione della ferrovia venne sfruttata per fini elettorali. Dopo di allora, non se ne parlò più. Comunque, per tornare alla seconda metà dell'800, le riunioni dei membri del Consorzio si susseguirono incalzanti. Vetralla si distaccò dal Consorzio, perché tenuta troppo fuori dagli effetti benefici della ferrovia, e le trattative finanziarie sembravano giunte ad un punto decisivo, ma alla fine venivano scartate. In proposito, è interessante un documento rinvenuto tra le carte dell'ultimo fascicolo del carteggio risalente all'agosto del 1895. Si tratta di una relazione del subconcessionario Giuseppe Lamperti, diretta al Consorzio della ferrovia, dove Consorzio stesso e Governo vengono accusati di disinteresse e addirittura di manovre poco chiare. Il Consorzio, secondo il Lamperti, non si preoccupò mai di fare, presso il Ministero competente, i passi necessari per ottenere la concessione e dovette occuparsi di tutto lui stesso, su pressione della Società di Capitali tedesca, con la quale egli si trovava in trattative. Il Cav. Lamperti si premurò di domandare una udienza al Ministro Fanali alla quale intervennero i membri del Consorzio, i rappresentanti del capitale e lui stesso. Fanali promise il suo appoggio, ma, all'improvviso, si ricordò che era ancora pendente in giudizio una questione sorta a proposito della Viterbo-Roma e sollevò l'eccezione del possibile diritto di prelazione che potevano vantare la Società Mediterranea e quella Adriatica sulla costruzione della Viterbo-Corneto. Questo fatto lasciò interdetti i capitalisti tedeschi, che dichiararono di non essere disposti a progredire nell'affare senza sufficienti garanzie. Il Consorzio sembrò, però, non essere toccato minimamente da questo incidente, che minacciava di compromettere ogni cosa. Il Lamperti si vide costretto a rompere con la banca tedesca. Nel frattempo il Consorzio tentò di rompere il compromesso col Lamperti, senza peraltro riuscirci, e si venne ad un nuovo compromesso firmato il 14 luglio 1893. Intanto il Lamperti combinava una nuova operazione finanziaria con la Banca Armstrong & C. di Londra, che

fu presentata al Ministero. In quel tempo era Ministro dei Lavori Pubblici l'On. Genala, che si era sempre dimostrato favorevole al progetto. Questi però morì e gli successe il Ministro Saracco, il quale, attraverso l'interessamento dell'On. Tittoni, salvò la pratica della Viterbo-Corneto dopo che questa era stata bocciata, senza essere neppure aperta, dal Comitato delle Ferrovie. In una successiva udienza, si accennò, per la prima volta, alla possibilità di una combinazione della concessione della Viterbo-Corneto unitamente all'esercizio della Attigliano-Viterbo. In una riunione tenuta a Civitavecchia nell'aprile del 1895, presenti il presidente del Consorzio Bazzichelli, l'On. Tittoni, il sindaco di Civitavecchia e un rappresentante di Tuscanella, il Lamperti accettò di interessarsi di ottenere l'impegno finanziario per l'esercizio della Attigliano-Viterbo entro maggio, escludendo, però, che la combinazione dell'esercizio della Attigliano-Viterbo si collegasse in modo qualsiasi con la Viterbo-Corneto e questo "per non rendere la Società Adriatica arbitra della concessione" di quest'ultima linea. In seguito il Lamperti fu fatto fuori poco elegantemente, facendogli firmare un verbale di quella riunione, che egli non lesse, fidandosi degli intervenuti, e dal quale risultava che egli lasciava libero il Consorzio da ogni impegno nei suoi confronti, se entro maggio non "avesse presentato la combinazione finanziaria per l'esercizio della Attigliano-Viterbo". Con questa relazione terminano gli incartamenti dell'800, relativi alla costruzione della Viterbo-Tuscanella-Corneto-Civitavecchia; forse ulteriori notizie si potranno avere allorché si catalogheranno i documenti del '900. Resta il fatto, comunque, che questa ferrovia non venne mai attuata. A tutt'oggi, esaminando il problema esclusivamente dal punto di vista dei collegamenti tra città, e a distanza di più di un secolo da quando questi problemi cominciarono a sorgere, città come Tarquinia, Viterbo, Tuscania, Montalto, Vetralla, Canino e le altre che gravitano economicamente su queste sono tra loro mal collegate o addirittura irraggiungibili attraverso i servizi pubblici; per non parlare dei problemi che hanno alcuni centri del viterbese per i collegamenti con la capitale. Purtroppo è inutile dilungarsi col senno di poi su quali vantaggi avrebbero potuto ricavare e quale diverso sviluppo economico avrebbero avuto i paesi interessati qualora fosse stata realizzata la Civitavecchia-Corneto-Viterbo.

Perotti Maria Lidia