

Storia e Futuro

RIVISTA DI STORIA E STORIOGRAFIA ON LINE

n. 58 dicembre 2023

History
历史

Future
未来



Storia e Futuro

RIVISTA DI STORIA E STORIOGRAFIA ON LINE

n. 58 dicembre 2023

Storia e Futuro
Rivista di storia e storiografia online

n. 58, dicembre 2023

ISSN: 1720-190X

DOI: 10.36158/sef5823

eISBN: 978-88-9295-930-9

Registrato con il numero 7163 presso il Tribunale di Bologna in data 3/10/2001

Quest'opera è pubblicata sotto licenza CC BY 4.0

Direzione: Roberto Balzani, Maurizio Degl'Innocenti, Angelo Varni

Direttore responsabile: Angelo Varni

Redazione: Giuliana Bertagnoni (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Raffaella Biscioni (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Luca Castagna (Università degli Studi di Salerno); Andrea Francioni (Università degli Studi di Siena); Rosanna Giudice (Università degli Studi di Salerno); Luca Gorgolini (Università degli Studi della Repubblica di San Marino); Giovanni Ferrarese (Università degli Studi di Salerno); Michael Liu (Shanghai JiaoTong University); Stefano Maggi (Università degli Studi di Siena); Alberto Malfitano (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Dario Marino (Università degli Studi di Salerno); Andrea G. Noto (Università degli Studi di Messina); Federico Paolini (Università degli Studi di Macerata); Roberto Parisini (Università degli Studi di Udine); Paolo Passaniti (Università degli Studi di Siena); Andrea Ragusa † (Università degli Studi di Siena); Gianni Silei (Università degli Studi di Siena).

Comitato editoriale: Maria Luisa Betri (Università degli Studi di Milano); Ferenc Bodi (Centro di Scienze Sociali dell'Accademia delle Scienze di Ungheria); Gabriella Ciampi (Università della Tuscia – Viterbo); Francis Dèniers (Università di Paris X – Nanterre); Jean-Yves Fretigné (Università di Rouen); John Foot (University of Bristol); Valerij Ljubin (Inion Ran, Mosca); Guido Melis (Sapienza Università di Roma); Lidia Piccioni (Sapienza Università di Roma); Filippo Sabetti (McGill University Montreal); Ralitsa Savova (Centro di Scienze Sociali dell'Accademia delle Scienze di Ungheria).

Con funzione di coordinamento del Comitato editoriale: Giuliana Bertagnoni (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Luca Gorgolini (Università di San Marino); Alberto Malfitano (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Omar Mazzotti (Università di Parma); Roberto Parisini (Università degli Studi di Udine).

Collaboratori: Francesca Canale Cama (Università di Napoli – L'Orientale); Carlo De Maria (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Michele Finelli (Università di Pisa); Andrea Giovannucci (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Tito Menzani (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna); Dario Petrosino (Università della Tuscia – Viterbo); Fernando Tavares Pimenta (Università di Coimbra); Giovanni Turbanti (Università di Roma "Tor Vergata").

Copertina: *mappa dell'Etna con la linea Circumetnea nel 1919. Fonte: TCI.*

Progetto grafico: Bologna University Press

Publisher

tab edizioni

© 2023 Gruppo editoriale Tab s.r.l.

viale Manzoni 24/c

00185 Roma

www.tabedizioni.it

SAGGI

- 7 Lucia Carrieri, *Politica e passione nelle ricerche archeologiche di Luigi Maria Ugolini*
- 23 Malgorzata J. Lewandowska, *La storia delle italiane nei consigli della piccola posta di «Grazia» degli anni 1938-1999*
- 39 Giulio Pappa, *Le ferrovie secondarie tra campanilismo e rivalità commerciali: il caso storico della Circumetnea*
- 51 Simona Pisanelli, Luciano Maffi, *Radici storiche dell'agroecologia. Idee e buone pratiche per una sostenibilità socio-ambientale*

LABORATORIO

- 69 Elia Fiorenza, *Utilizzo delle risorse idriche: le memorie del lavoro nel XIX secolo, nella vallata Stilaro in Calabria*
- 77 Gianmarco Romani, *Arte "in onda": programmi televisivi e linguaggi in settant'anni di storia della Rai*

PERCORSI

- 91 Donato D'Urso, *La scuola nella bufera della guerra 1943-1945*

AMERICANA

- 107 Luca Castagna, *Il monrovismo e l'America del XXI secolo: note sul bicentenario della dottrina Monroe*
- 113 Stefano Luconi, Matteo Pretelli, *L'immigrazione negli Stati Uniti: un tema per le presidenziali del 2024*

LE FERROVIE SECONDARIE TRA CAMPANILISMO E RIVALITÀ COMMERCIALI: IL CASO STORICO DELLA CIRCUMETNEA

*Secondary railways between political parochialism and commercial rivalry.
The historical case of Circumetnea railway*

Giulio Pappa

DOI: 10.36158/sef5823c

Abstract

L'articolo ripercorre le vicende storiche che hanno portato alla costruzione della ferrovia Circumetnea in provincia di Catania alla fine del XIX secolo. Il lavoro di ricerca, supportato da materiale d'archivio, approfondisce il processo di competizione tra diversi territori e i ruoli di alcuni personaggi chiave. Si ricostruisce, in particolare, l'acceso dibattito politico e sociale sullo sviluppo del tracciato ferroviario da seguire nel versante meridionale dell'Etna, se preferire quindi il collegamento attraversando nove comuni del Bosco etneo oppure optare per il collegamento direttissimo Catania-Misterbianco-Paternò, escludendo il versante Etna sud dalla progettata ferrovia secondaria.

The article focuses on the historical events that led to the construction of the Circumetnea railway in the province of Catania at the end of the 19th century. This research work, supported by archival documents, highlights the competition between different territories, and the roles of some key local exponents. In particular, the paper outlines the heated political and social debate on the development of the railway route to be constructed on the southern Etna region, whether to connect nine municipalities of the "Bosco Etneo" area or to opt for the direct Catania-Misterbianco-Paternò connection, excluding the South Etna region from the project of the secondary railway.

Keywords: storia delle ferrovie, ferrovie secondarie, Catania, ferrovia Circumetnea.

History of railways, branch railways, Catania, Circumetnea railway.

Giulio Pappa è attualmente dottorando in Management of Digital Transformation presso la Scuola IMT Alti Studi di Lucca. Da diversi anni si occupa di mobilità sostenibile sia come studioso sia come attivista. I suoi interessi di ricerca riguardano la storia dei trasporti e delle ferrovie, con particolare attenzione alle aree interne. Oggi è presidente della Rete dei Comitati Popolari 2030.

Giulio Pappa is currently PhD student in Management of Digital Transformation at Scuola IMT Alti Studi di Lucca. As scholar and activist, he deals with sustainable mobility. His research interests concern the history of transportation and railways, with particular attention to inner areas. Today he is president of Rete dei Comitati Popolari 2030.

1. Introduzione: contesto, fonti utilizzate e obiettivi

La Ferrovia Circumetnea (FCE), nei suoi quasi 130 anni di vita, ha svolto un ruolo non indifferente nella storia e nell'economia della provincia di Catania, influenzando lo sviluppo e l'identità di numerose comunità che per secoli si sono trovate in una condizione periferica rispetto ai principali flussi economici della Sicilia. La ferrovia ha consentito, infatti, di far accedere più facilmente nel mercato i prodotti locali tramite la connessione diretta con il porto etneo, così come un più veloce movimento delle persone. Per queste ragioni, negli anni precedenti alla costruzione della ferrovia Circumetnea alla fine del XIX secolo, vi fu un acceso dibattito sullo sviluppo del tracciato ferroviario in particolar modo, che interessò principalmente il versante meridionale dell'Etna.

Già prima dell'unificazione nazionale nel 1861 gli Stati preunitari possedevano 2.189 km di linee ferroviarie, con in testa il regno Sabauda (850 km), seguito dal Lombardo-Veneto (607) e il Granducato di Toscana (323), mentre a sud di Salerno, così come nelle isole maggiori, non vi era alcuna linea. Nei primi decenni d'Unità, il nuovo regno d'Italia guidato dalla Destra storica spese circa 1 miliardo e 310 milioni di lire per collegare il Paese, sia per motivi di ordine interno e pubblica sicurezza, che per creare un moderno mercato nazionale. L'area maggiormente interessata dagli investimenti statali fu il Meridione, con circa il 30% di spesa in più tra il 1861 e il 1900 (Barone 1998). Nonostante i significativi progressi raggiunti dai governi nazionali dopo il 1861, l'Italia alla fine del secolo non raggiunse i livelli delle altre nazioni europee per quanto riguarda il numero totale di km di ferrovie. Se si considerano i km di linee per milione di abitanti, l'Italia, con un rapporto di 508 km per milione di abitanti, venne di gran lunga superata dalle grandi potenze come il Regno Unito (933 km), la Germania (922 km) e la Francia (908 km), ma anche da Stati come la Spagna (713 km) che avevano meno km totali di ferrovia. La possibilità di realizzare delle ferrovie a scartamento ridotto, cioè con una distanza tra le rotaie minore rispetto al valore standard di 1435 mm, permetteva di ridurre ai minimi termini la costruzione di imponenti infrastrutture come ponti e gallerie, consentendo di collegare i piccoli centri montani. La legge Baccarini del 29 luglio 1879 n. 5002 sovvenzionò la costruzione di nuove linee ferroviarie complementari da realizzarsi tra il 1880 e il 1900, suddividendole in quattro categorie: i primi tre gruppi comprendevano tracciati ferroviari individuati nello stesso capitolato della legge, mentre la quarta e ultima classe programmava la messa in esercizio di 1530 km di ferrovie secondarie, permettendo ai comuni e alle province di presentare dei progetti a patto che avessero concorso alle spese di realizzazione delle suddette infrastrutture. Quest'ultima categoria, fortemente voluta dall'allora primo ministro Agostino Depretis, lasciava spazio ai deputati di ricavare consenso nelle proprie circoscrizioni dal momento che avrebbero potuto sostenere la presentazione di un loro progetto ferroviario (Maggi 2017).

La ricerca si basa sul materiale documentario conservato presso l'Archivio di Stato di Catania (Fondo Circumetnea e Fondo Prefettura) e gli archivi storici dei comuni di Mascali e Misterbianco. Inoltre, vengono presi in considerazione numerosi pamphlet, memoriali e articoli di giornale raccolti presso i medesimi archivi e presso la Biblioteca Regionale Universitaria di Catania. Sono stati consultati anche gli archivi digitali delle gazzette ufficiali del Regno d'Italia, della Repubblica Italiana e della Regione Siciliana per quanto riguarda i decreti e gli atti ufficiali per la costruzione e gestione della FCE.

L'articolo si pone l'obiettivo di ricostruire e far riscoprire il processo competitivo che si è verificato tra i comuni etnei per ottenere il passaggio della ferrovia Circumetnea nel proprio territorio, facendo emergere le diverse posizioni che hanno determinato il mancato collegamento del versante Etna Sud con il capoluogo.

2. La fine dell'isolamento con l'arrivo della ferrovia attorno all'Etna: dibattiti e proposte

L'idea di una ferrovia che collegasse i paesi attorno al vulcano Etna (figura 1) si sviluppò negli anni Settanta dell'Ottocento per favorire il trasporto delle merci dall'entroterra pedemontano verso il porto di Catania (Calabrese 1998). Già nell'agosto 1879 nel consiglio provinciale catanese venne proposta una linea a scartamento ridotto sulla base della legge Baccarini per congiungere Adernò (odierna Adrano), Biancavilla, Santa Maria di Licodia e Paternò a Catania, passando dal comune di Misterbianco. In quella stessa seduta, Antonino Paternò Castello, marchese di San Giuliano, suggerì la nomina di una commissione di cinque membri per approfondire

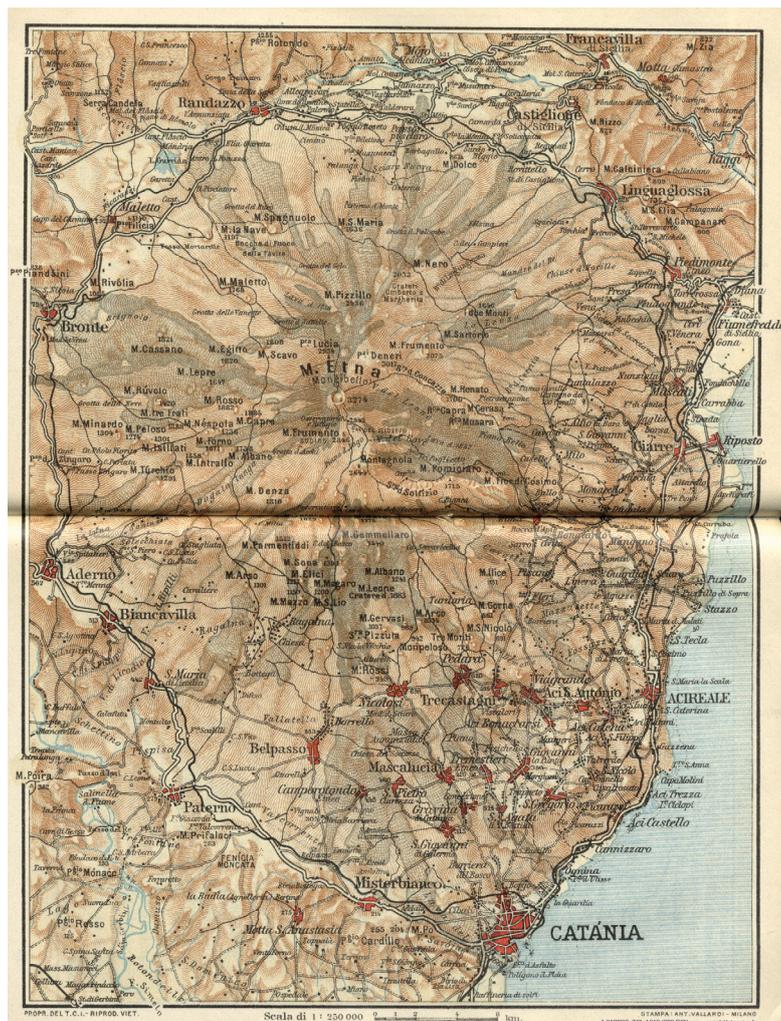


Figura 1. Mappa dell'Etna con la linea Circumetnea nel 1919. Fonte: TCI.

le proposte progettuali dei tronchi ferroviari Catania-Adernò, Adernò-Giardini e Adernò-Nicosia (Calabrese 1998). Dopo l'entrata in esercizio della ferrovia Catania-Messina nel 1867 apparve ormai chiaro che bisognava accorciare le distanze tra i centri produttivi dell'entroterra e i moli etnei. La ferrovia, infatti, avrebbe trasformato le gerarchie sociali e territoriali, configurandosi come di grande attrattiva per gli imprenditori stranieri interessati a inserire le zone produttive nei flussi economici del Mediterraneo. In questa chiave il comune di Riposto sostenne caldamente la proposta di prolungare la linea a scartamento ridotto da Randazzo alla stazione di Giarre-Riposto sulla linea Catania-Messina, prevedendo da qui un raccordo al porto di Riposto da potenziare con le necessarie attrezzature. Nelle intenzioni del comune di Riposto ciò avrebbe permesso di sviluppare il commercio vitivinicolo e reso più saldo il suo monopolio nel settore (Spina 2015). Anche Catania, con un collegamento diretto al suo scalo portuale, avrebbe in tal modo assunto un ruolo centrale nella sfera economica della Sicilia, facendo qui convergere la maggior parte dei prodotti del versante orientale, zona ricca di mandorle, agrumi, oli, grani e vini (Spina 2015).

Fino al 25 maggio 1882, quando l'Assemblea dei rappresentanti del Consorzio approvò la Convenzione e il Capitolato d'onori per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata circumetnea, vi furono diverse posizioni sulla tipologia di ferrovia da realizzare (a scartamento ordinario, ridotto oppure un sistema tramviario a vapore), e sul tracciato da seguire, dibattito che vide la maggior parte dei comuni interessati porre delle condizioni alla loro adesione al consorzio. Per quanto riguarda il sistema ferroviario da utilizzare, sebbene la maggioranza dei comuni si espresse a favore dello scartamento ridotto così come indicato dalla legge del 1879, la Deputazione provinciale continuò a considerare l'opzione di una linea tramviaria a vapore. In verità, alcuni comuni tra cui Adernò, Santa Maria di Licodia, Belpasso e Mascalucia, erano disposti a finanziare per intero la somma necessaria per questa soluzione (Calabrese 1998, p. 58). Per la scelta tra lo scartamento ordinario ridotto, nonostante

il desiderio di poter facilmente far viaggiare i convogli delle ferrovie Sicule e viceversa tramite l'adozione di uno scartamento ordinario (Sergi 1993), il consiglio provinciale optò per lo scartamento ridotto a 950 mm che avrebbe assicurato un maggior risparmio ed efficienza.

La scelta del percorso rappresentò uno dei temi più dibattuti tra i consiglieri provinciali, a causa delle diverse posizioni dei comuni. L'amministrazione comunale di Catania, ad esempio, oltre a richiedere un raccordo con il porto, proponeva di realizzare un secondo tronco che tra Paternò e Adernò attraversasse la valle del fiume Salso fino a giungere a Nicosia, allora parte della provincia di Catania. In tal senso, alcuni consiglieri proposero di prolungare la linea Adernò-Nicosia fino alla stazione di Giardini, passando da Bronte, Randazzo e Castiglione di Sicilia (Calabrese 1998, p. 57). Altri consideravano la possibilità di aggiungere una linea per i paesi del Bosco che da San Giovanni La Punta, Gravina di Catania e Mascalucia si collegasse alla stazione delle ferrovie Sicule di Acireale. Il comune di Mascalucia, in particolare, dichiarò di subordinare la propria entrata nel consorzio solo se la linea circumetnea attraversasse per i paesi del Bosco etneo (San Giovanni Giarre, Gravina di Catania, Sant'Agata Li Battiati, San Giovanni La Punta, Tremestieri Etneo, Mascalucia, San Pietro Clarenza, Camporotondo Etneo, Belpasso). Anche i comuni di Bronte e Misterbianco avanzarono delle condizioni per la loro adesione al consorzio. In particolare, il duca di Bronte A. Nelson Wood chiedeva che i lavori di costruzione sarebbero dovuti cominciare entro un anno dalla concessione, che il versamento della sua quota (comunque non superiore a 1000 lire annue) iniziasse dall'entrata in esercizio della linea, che il tracciato non fosse distante non più di un km dal castello ducale, e che egli stesso potesse avere un ruolo all'interno del consorzio (Calabrese 1998, p. 59). Il comune di Misterbianco, invece, deliberò il 26 febbraio 1882 di aderire al consorzio solo a condizione di non concorrere alle spese di costruzione ed esercizio (Aa.Vv. 1887, p. 17). Nel gennaio 1882 la Deputazione provinciale impose un termine entro il quale i comuni interessati avrebbero potuto fare adesione al Consorzio. I comuni che aderirono furono inizialmente undici: Bronte, Castiglione di Sicilia, Giarre, Santa Maria di Licodia, Linguaglossa, Maletto, Mascali, Misterbianco, Paternò, Piedimonte e Randazzo. Mentre Adernò in un primo momento optò per la non adesione, il comune di Catania deliberò per l'entrata nel Consorzio con 18 giorni di ritardo (Calabrese 1998, p. 58).

Dopo l'approvazione da parte della Deputazione provinciale della Convenzione concordata con M. Henry Tellier, banchiere di Bruxelles, nella seduta del 25 maggio 1882, il progetto avrebbe dovuto ricevere l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio delle strade ferrate per l'inserimento della linea nell'elenco delle ferrovie di quarta classe da finanziare a norma della legge del 1879. In questo contesto, il ruolo svolto dal marchese di San Giuliano fu fondamentale nella mediazione tra i diversi rappresentanti dei comuni coinvolti: infatti, l'egoismo di un solo territorio avrebbe portato al fallimento dell'intera opera. L'adesione della Camera di commercio di Catania con un contributo di 1500 lire per 50 anni, annunciato nella stessa seduta, sarebbe servita a mantenere gli equilibri tra le varie posizioni. San Giuliano, nello specifico, voleva contrastare la competizione di Messina e la concorrenza del molo di Riposto (Barone 1998). Messina, in effetti, era interessata ai flussi della valle dell'Alcantara e al controllo del commercio dello zolfo della Sicilia centrale. Nella seduta del Consiglio comunale di Catania del 24 maggio 1882, si mette in evidenza come la Deputazione provinciale peloritana avesse approvato il 13 gennaio dello stesso anno e presentato all'esame del governo una linea che partendo da Calatabiano avrebbe dovuto attraversare la valle dell'Alcantara, raggiungere Randazzo, per poi dirigersi lungo la valle del fiume Salso e collegarsi quindi alla stazione di Leonforte, con un tracciato di circa 162 km e per un importo previsto di 17 milioni di lire.

Le azioni di pressione di San Giuliano per l'accelerazione dell'iter di approvazione della linea Circumetnea non furono prive di attacchi da parte dei suoi avversari politici che lo accusarono di sostenere il progetto solo per opportunismo politico in vista di una sua possibile candidatura al Parlamento nazionale (Canciullo 2018). D'altra parte, la medesima situazione era comune a tutta la penisola, rappresentando il nuovo mezzo di comunicazione un'allettante occasione per ogni deputato o aspirante tale. Si consideri, infatti, che il governo intendeva finanziare solo 2530 km di ferrovie secondarie, a fronte di 6500 km complessivi di linee ferroviarie presentati in progetti da province e comuni.

Nel giugno 1883 venne comunicato dal ministro Francesco Genale che il progetto della ferrovia Circumetnea era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che bisognava attendere la conferma del

Consiglio delle strade ferrate. La commissione, infatti, doveva confrontare il progetto etneo con quello messinese e valutare l'utilità delle due linee. Il 4 dicembre dello stesso anno per bocca dell'onorevole Orazio Mangano venne reso noto che la ferrovia Circumetnea era stata inserita tra le ferrovie secondarie finanziate. Si era ora in attesa del regio decreto di approvazione ufficiale.

3. Una variante per Mascalucia al tracciato della Circumetnea

Il dibattito sul tracciato della FCE che collegava Catania a Adrano fu assai acceso e si giunse più volte a degli scontri, a mezzo stampa, tra i consiglieri provinciali, i notabili locali e gli stessi comuni interessati. In particolare, la disputa verteva sul mancato collegamento dei paesi del Bosco del versante meridionale dell'Etna alla linea ferroviaria in fase di progettazione dalla Deputazione provinciale di Catania. Tra i più ostili all'inserimento dei comuni etnei meridionali vi era il comune di Paternò che più volte minacciò di non partecipare al Consorzio se non si fosse optato per la via direttissima Catania-Paternò (Calabrese 1998, p. 59). Fin dalla prima seduta del Consiglio provinciale del 19 agosto 1879, infatti, emerse la proposta di una linea ferroviaria che collegasse i paesi del Bosco etneo. In quell'occasione, si prospettava l'idea di congiungere i suddetti comuni con la stazione ferroviaria delle Sicule ad Acireale. Nella seduta del 15 agosto 1881, in effetti, il Consiglio provinciale dava mandato alla Deputazione di studiare anche la possibilità di una linea tramviaria a vapore che aveva già ricevuto il pieno appoggio dei comuni di Adernò, Santa Maria di Licodia, Belpasso e Mascalucia, disposti a finanziare per intero l'opera. Intanto, il 25 maggio 1882, il Consiglio provinciale approvò la convenzione e il progetto presentato da Fantacchiotti, rappresentante della casa Tellier, mentre il 31 dicembre 1883 con decreto reale veniva costituito il Consorzio per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Circumetnea. Il dibattito, tuttavia, non si placò e fu ulteriormente intensificato dal successivo reclamo di Belpasso presentato al governo.

Nel frattempo, il comune di Mascalucia, con delibera numero 8 del 18 novembre 1886, richiedeva nuovamente di voler entrare nel Consorzio per la costruzione della ferrovia Circumetnea reclamando il mancato prolungamento ferroviario per congiungere il versante meridionale dell'Etna a Catania, mettendo in più facile movimento una popolazione stabile di 41.036 abitanti. Il Comune di Mascalucia, dunque, come promotore della variante per il Bosco etneo, invitò i comuni limitrofi a deliberare la loro adesione al Consorzio specificando di sostenere la suddetta proposta. Il 25 novembre 1886, il primo Comune a deliberare l'adesione al Consorzio secondo la variante di Mascalucia fu San Giovanni La Punta, seguito da Sant'Agata li Battiati l'11 dicembre, San Pietro Clarenza il 12, Tremestieri Etneo il 18, e San Giovanni Galermo il 26 dicembre. Il comune di Gravina di Catania il 19 dicembre si rifiutò di aderire alla proposta di Mascalucia, se non che il 19 gennaio successivo revocò la precedente delibera con la quale «inconsideratamente e senza alcun fondato motivo questo Comune si rifiutava di entrare nel consorzio sopradetto» (Consiglio comunale di Gravina 1887, delibera 6). Infatti, si riteneva che la mancanza delle agevolazioni per la ricchezza industriale, agricola e commerciale, rappresentata dalla ferrovia, sarebbe stata «causa di miseria immensa per quelle popolazioni, le quali rimanessero lontane e fuori della vita di un più libero, più pronto e più facile scambio». Tutti i comuni sopraelencati riprodusero più o meno fedelmente la delibera del comune di Mascalucia. Nella delibera di Tremestieri si sottolineava espressamente come il progetto della ferrovia Circumetnea fino a quel momento approvato non aveva «altro scopo che quello di avvicinare di pochi chilometri il Comune di Paternò al Capo provincia di Catania» (Consiglio comunale di Tremestieri Etneo 1886).

In un pamphlet del 1887 a sostegno della variante per i paesi del Bosco etneo si evidenziava che «le maggiori pendenze di detta variante sarebbero il trenta per mille, e non in tutta la linea, ma, invece, per il solo percorso di 1800 metri, dalla fermata cioè di Sant'Agata li Battiati a quella di San Giovanni di Galermo» (Aa.Vv. 1887, p. 9). Così, veniva segnalato che nello stesso progetto della Circumetnea si ammettevano pendenze maggiori del 30 per mille, come nel tratto fra Paternò e Santa Maria di Licodia o in un ulteriore lungo tratto da Piedimonte a Mascali. Gli autori del pamphlet ritenevano che sarebbe stato sufficiente un prolungamento di soli circa 5,5

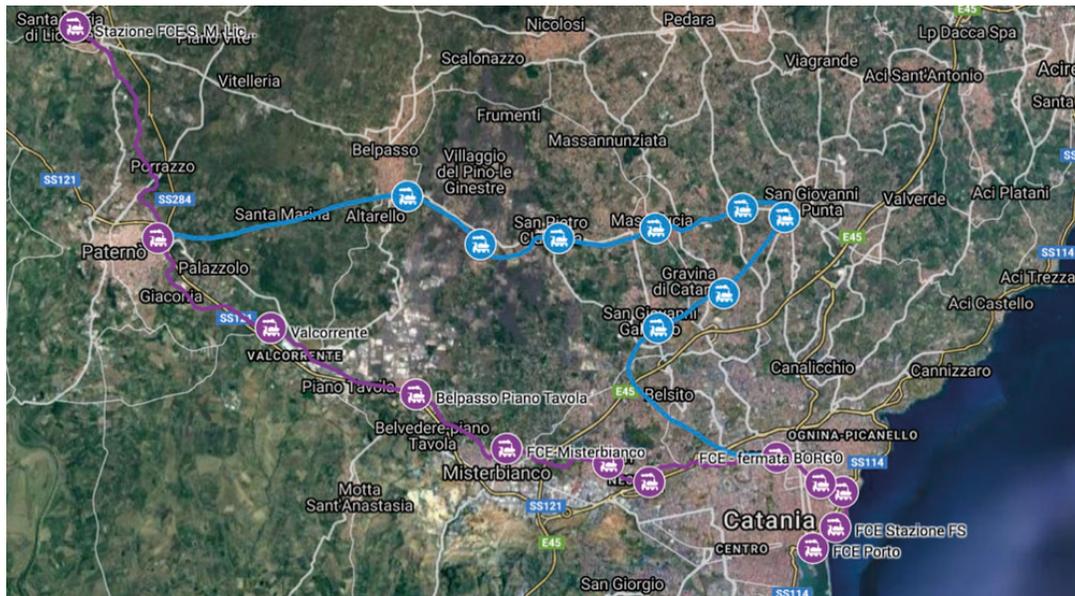


Figura 2. La variante proposta per Mascalucia (in azzurro) e il tracciato realizzato (in viola). Realizzazione a cura dell'autore.

km per la realizzazione della variante per i paesi del Bosco e si scagliarono duramente contro i tecnici della Deputazione provinciale.

Dove adunque gl'ingegneri dell'Ufficio tecnico provinciale sono andati a pescare quei 14 chilometri e parecchie centinaia di metri, di cui, dicevano, sarebbe stato bisogno in più perché la linea avesse potuto adottare la variante pel Bosco dell'Etna? E non fu questa falsa informazione la causa per cui, essendosi scartata dal Consiglio Provinciale questa variante, i numerosi comuni interessati in essa si scoraggiarono, né, da principio, continuarono a propugnare i loro innegabili dritti alla partecipazione della linea? (Aa.Vv. 1887, p. 12)

Per quanto riguarda la lunghezza della variante per Mascalucia, nella «Gazzetta di Catania» n. 192 del 1887, l'attenzione veniva rivolta alla differenza di criteri tra una linea nazionale strategica o internazionale, e le ferrovie di quarta classe. Infatti, la realizzazione di una linea diretta o direttissima poteva essere ammissibile per linee ferroviarie con funzioni, ad esempio, militari. Per quanto riguarda, invece, le linee a scartamento ridotto appartenenti alla quarta classe, in base alla legge del 1879, l'obiettivo esclusivo doveva essere quello di interconnettere quanti maggiori centri fosse stato possibile. In tal senso, nel pamphlet venivano riportati numerosi esempi di linee secondarie siciliane e nazionali che adottavano la logica di collegare tutti i comuni interessati. Tra questi, il più emblematico era quello della linea da Palermo a Trapani che per collegare quanti più comuni possibili venne realizzata con un tracciato di 189 km, anziché dei 92 che avrebbero potuto collegare direttamente i due capoluoghi di provincia. Gli autori sottolineavano, tra l'altro, che il comune più interessato all'attuazione della variante avrebbe dovuto essere proprio quello di Catania «a cui, sotto tutti i rapporti, appartengono, per così dire, i paesi del Bosco» (Aa.Vv. 1887, p. 15). Infatti, i territori del versante sud dell'Etna erano dei paesi di villeggiatura dell'aristocrazia e dell'alta borghesia catanese con un'economia strettamente collegata al capoluogo.

La vicenda venne ulteriormente alimentata in quanto, già nel 1882 e nel 1883, il Comune di Misterbianco aveva mostrato la sua contrarietà al progetto, partecipando al Consorzio soltanto per non compromettere l'interesse generale dei paesi interessati alla linea intorno al vulcano. Gli autori del citato pamphlet, infatti, contestando la parziale appartenenza di Misterbianco alla regione etnea, in quanto per due terzi il territorio comunale misterbianchese ricadeva nella Piana di Catania, riportarono quasi integralmente la delibera del 26 febbraio 1882 del comune di Misterbianco, nel quale l'amministrazione rifiuta inizialmente di aderire al Consorzio:

Attesa la vicinanza di Misterbianco a Catania, nessun utile il primo ne riceverà della progettata via ferrata. [...] Propono quindi respingersi la proposta di adesione al consorzio, perché non si può essere obbligati a concorrere alla propria rovina. (Consiglio comunale di Misterbianco 1882)

Il comune di Misterbianco alla fine decise di entrare nel Consorzio con «il solo scopo di sostenere l'esclusione di questo comune dal concorso alla spesa di costruzione e manutenzione» (Consiglio comunale di Misterbianco 1883, delibera 170), continuando comunque a ribadire i danni che la ferrovia Circumetnea avrebbe portato all'economia del Paese. Pertanto, i sostenitori della variante per Mascalucia, forti della posizione del comune di Misterbianco, poterono porre il seguente interrogativo ai membri del Consorzio:

È cosa giusta adunque voler dare, coattivamente, la linea ad un comune il quale, con tutti i modi che stanno in suo potere, vi dimostra che gli riuscirà esiziale, per toglierla poi ad altri sedici paesi, i quali non solo sono persuasi dei beneficii che loro sarà per apportare questa ferrovia, ma, reclamando giustizia, ve ne domandano presso di essi l'attuazione? (Aa.Vv. 1887, p. 19)

4. Il reclamo del Comune di Belpasso

Il rilancio della variante di Mascalucia tra il 1886 e il 1887 fu spinto dal reclamo che il comune di Belpasso aveva inviato al governo. La giunta municipale di Belpasso, infatti, constatando gli svantaggi di avere una fermata a circa 9 km di distanza dal centro abitato, con delibera dell'8 marzo 1884 minacciò di uscire dal Consorzio se non si fosse ridotta quanto più possibile questa distanza, ricorrendo anche al ministero. Già il 24 giugno dello stesso anno, il Ministero dei Lavori Pubblici considerava «in massima attendibile l'istanza del Comune di

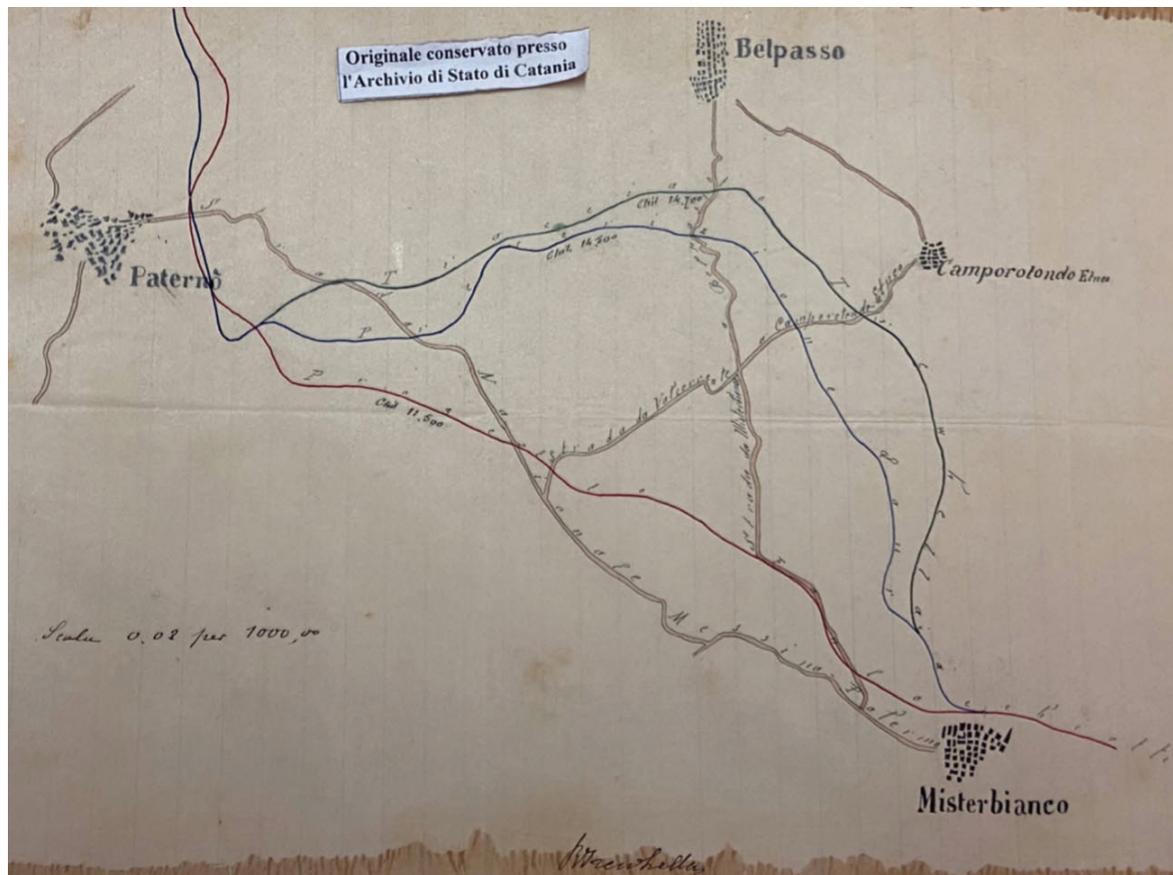


Figura 3. Mappa della variante per Belpasso. Fonte: Archivio di Stato di Catania, Fondo Circumetnea, b. 30.

Belpasso, giacché, se esatte sono le cose in essa esposte, con un allungamento di soli 300 metri, potrebbe quella stazione essere posta a circa un chilometro dall'abitato invece che a quasi nove, senza alterare l'ubicazione delle stazioni di Misterbianco e di Paternò» (Direzione Generale delle Strade Ferrate 1884, nota 57391/1404). In un pamphlet del 1884 contrario alla variante, invece, venivano criticate le istanze del comune di Belpasso in quanto il Consorzio era già stato costituito con decreto reale, gli organi competenti avevano approvato lo schema di massima, e una precedente proposta, quella di Mascalucia, era stata rifiutata (Aa.Vv. 1884, pp. 28-29).

Intanto, l'Ufficio del Genio Civile di Catania, che era stato incaricato dal ministero di esaminare le istanze di Belpasso, dichiarava di «dover accogliere la proposta variante, la quale, sanzionata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, appagherà le giuste aspirazioni del comune di Belpasso» (Consiglio comunale di Belpasso 1889), che avrebbe avuto la sua stazione in contrada Rubino, a 1000 o 1500 metri dal suo centro abitato. Il 9 aprile, Robert Trehwella inviava al consiglio di amministrazione del Consorzio una mappa dove si indicava la differenza chilometrica per la rettifica del tracciato in favore di Belpasso. Così scriveva Trehwella: «Lo sviluppo della linea secondo il progetto Fantacchiotti sarebbe da Misterbianco a Paternò di km 11,500, e secondo la proposta Lauria di km 14,500. Differenza chilometrica: 3 km» (Trehwella 1886, lettera del 9 aprile).

Il 30 marzo 1886, tuttavia, il consigliere provinciale di Paternò Consiglio indirizzava una lettera aperta al presidente del consiglio di amministrazione del Consorzio, ribadendo quanto già deliberato dal Comune di Paternò il 29 aprile 1882 contro eventuali prolungamenti della linea, «di restare nel consorzio della Ferrovia Circum-etrnea con l'espressa condizione che sia conservata la linea deliberata dal Consiglio Provinciale, senz'altro il tracciato direttissimo da Catania-Misterbianco-Paternò subisca spostamento di sorta» (Consiglio 1886, lettera aperta). Riuscendo ad attirare il consenso della maggioranza dei rappresentanti, nella seduta del 19 aprile 1886 il consiglio di amministrazione invitava Trehwella ad attenersi al tracciato più breve. Il 28 aprile successivo, l'assemblea generale del Consorzio proponeva la nomina di una commissione per studiare una soluzione di compromesso negli interessi di tutti i comuni interessati. Il 12 giugno, visto il telegramma del sindaco di Centuripe, viste le deliberazioni dei comuni di Bronte, Paternò, Biancavilla, Nicosia e del Circolo degli operai di Paternò, che chiedevano la realizzazione della linea più breve da Catania a Paternò, l'assemblea generale del Consorzio votò e approvò a maggioranza le considerazioni del consiglio di amministrazione per cui sarebbe stato «più conveniente la linea più breve, come quella che risponde di più agli interessi di Misterbianco, Paternò, S.M di Licodia, Biancavilla, Adrano» (Assemblea generale del Consorzio 1886, seduta del 12 giugno).

Il 2 giugno 1889 il governo con regio decreto dava in concessione al Consorzio la costruzione e l'esercizio della linea Circumetrnea in base al progetto della via diretta da Paternò a Misterbianco che era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 12 ottobre 1887 con il seguente parere:

Quanto al tracciato diretto fra Paternò e Misterbianco, ha espresso l'avviso, che esso si sviluppa in condizioni planimetriche ed altimetriche migliori del corrispondente tracciato, che sale a Belpasso – E perciò, pur considerando che col tracciato per Belpasso si porterebbe un qualche vantaggio a questo paese, avuto anche riguardo alla minore spesa, ha opinato che sia fra i due preferibile quello diretto fra Paternò e Misterbianco. (Assemblea generale del Consorzio 1890, seduta dell'8 febbraio)

Così, il comune di Belpasso, nella seduta del Consiglio comunale del 12 luglio 1889 deliberava di presentare formale ricorso al governo e al ministero, invitando ogni singolo deputato nazionale o comune limitrofo a sposare la causa di Belpasso. Tra i comuni a sostenere il reclamo di Belpasso vi furono Nicolosi, Trecastagni e Camprotondo che deliberarono il 17 gennaio 1890 di «far caldi voti presso i rappresentanti del Consorzio della Circum Etrnea» (Consiglio comunale di Belpasso 1889) per modificare il tracciato della linea in favore di Belpasso e di «tutti i comuni che lo circondano a brevissima distanza». Il giorno seguente, anche i comuni di Pedara e San Pietro Clarenza deliberavano di sostenere le richieste di Belpasso.

Negli stessi giorni, anche le associazioni e le società di mutuo soccorso locali di Belpasso manifestarono il loro pieno sostegno alla causa del loro paese, indirizzando ai rappresentanti del Consorzio apposite deliberazioni. Il 15 gennaio, la Confederazione delle Società Belpassesì guidata dal presidente Francesco Aiello sotto-

lineava che Belpasso era uno dei «primi Comuni commerciali della Provincia» (Confederazione delle Società Belpassesi 1890, seduta del 15 gennaio); mentre lo stesso giorno, la società La Fenicia, guidata sempre da Aiello, oltre all'aspetto economico, prendeva in considerazione anche il numero di abitanti e l'estensione del territorio comunale. La Società Salvator Dottor Apa, retta dal presidente Pietro Toscano faceva ricorso ad argomentazioni universali. Queste erano le parole del segretario ingegner Domenico Asero:

Or bene, quali furono i mezzi che svilupparono il commercio nel mondo terraqueo? Non v'è bisogno, signori Soci che lo dica a voi, sono state le industrie, sono state le grandi scoperte, sono state le macchine a vapore. [...] Le nazioni europee quali l'Inghilterra, la Germania, la Francia, la nostra Italia per mezzo delle ferrovie in pochi anni, hanno fatto salire il commercio di uno dei più alti scalini. L'Italia, ossia la nostra patria, ha ancora da compiere alcuni altri tronchi ferroviari. [...] Ove la Circum Etnea non passerà pel nostro paese [...] Belpasso cesserà di essere quel paese di villeggiatura, Belpasso rimarrà sepolto vivo nella tomba del deserto. (Società Salvatore Dottor Apa 1890, seduta del 18 gennaio)

Dal fronte opposto, il comune di Paternò il 2 febbraio 1890 ricordava attraverso il Consiglio comunale che il Consorzio aveva respinto le «iperboliche» pretese del comune di Belpasso e che il ministero dei lavori pubblici aveva approvato la direttissima Catania-Paternò, escludendo «definitivamente la pretesa di Belpasso» (Consiglio comunale di Paternò 1890, delibera 356). Il dibattito della seduta dell'8 febbraio 1890 dell'assemblea generale del Consorzio fu molto acceso e divenne, inoltre, necessario ripercorrere tutte le tappe della questione visto il gran numero di nuovi rappresentanti. Il presidente del consiglio di amministrazione, Quattrocchi, riteneva che ogni differente risoluzione sarebbe stata motivo di ritardi nell'avvio dei lavori e che quindi bisognava respingere definitivamente il reclamo del comune di Belpasso. San Giuliano, pertanto, propose il seguente ordine del giorno che venne approvato all'unanimità:

Il Consorzio invita il Consiglio d'Amministrazione a studiare il modo di far sì che, senza ritardare ad alcun costo, il principio dei lavori, si tolga possibilmente al Comune di Belpasso ogni motivo di lagnanza, anche nell'estremo caso, esonerandolo dal Consorzio o riducendone la quota di concorso, qualora non si trovi soluzione migliore. (Assemblea generale del Consorzio 1890, seduta dell'8 febbraio)

5. Conclusioni

Il 18 aprile 1890 l'Assemblea dei delegati pose fine alla questione deliberando la realizzazione di una stazione-fermata nel «punto dello Piano della Tavola, vicino allo sbocco dello Stradale di Belpasso, quindi di Camporotondo, San Pietro Clarenza e Motta S. Anastasia» (Assemblea generale del Consorzio 1890, seduta del 18 aprile).

L'anno precedente, il 23 maggio 1889, il governo aveva già affidato tramite il Consorzio la costruzione e l'esercizio della Circumetnea alla Società Siciliana di Lavori Pubblici. Il contratto sottoscritto tra il governo, il Consorzio e Trehwella, prevedeva che lo Stato si facesse carico dei 6/10 della spesa, compreso il materiale rotabile, mentre il Consorzio concorresse ai 4/10. L'importo totale previsto era di 15 milioni e 300 mila lire (Calabrese 1998). Il regio decreto del 25 luglio 1891 metteva fine, inoltre, alle ulteriori polemiche sul tracciato da seguire all'interno della città di Catania. La linea, infatti, sarebbe passata da nord, dirigendosi verso sud-est dopo la stazione Borgo, la quale sarebbe stata dotata di uffici e deposito locomotive, per raggiungere alla fine il porto dal Gaito (Sergi 1993). Il 2 febbraio 1895 venne inaugurato il primo tratto ferroviario, quello che da Catania Borgo giungeva a Adrano, lungo 35 km circa. La tratta catanese Borgo – Gaito fu aperta invece il 13 marzo dello stesso anno. Successivamente, vennero inaugurate le tratte Adrano – Bronte il 2 giugno, Castiglione – Giarre il 1° luglio, Giarre – Riposto il 25 novembre dell'anno successivo. Infine, il collegamento da Catania Gaito al porto venne aperto il 10 luglio 1898. Come ricorda Giuseppe Sergi (1993, p. 45), l'intera linea, compreso il raccordo con il porto venne realizzata in un totale di 3392 giorni.



Figura 4. Locomotiva FCE n. 10 Mascalci, al traino di alcuni carri tramoggia in stazione di Paternò negli anni 1960. Fonte: Bollettino Graf n. 4 del dicembre 1978, p. 171.

A causa delle condizioni economiche e commerciali sfavorevoli di fine secolo la linea FCE disattese le originali aspettative in termini di movimento delle merci, tanto che ad appena 20 anni dall'inaugurazione le condizioni amministrative del Consorzio di gestione raggiunsero un picco negativo (Spina 2015). A partire dagli anni Venti si decise di aprire maggiormente i servizi in funzione delle esigenze dei flussi degli studenti, con agevolazioni tariffarie e la creazione di nuove fermate per favorire la mobilità dei pendolari per motivi di studio. Come ricorda Spina (2015) questa tendenza divenne una componente caratterizzante tutto il XX secolo, con la scomparsa del trasporto merci entro la fine degli anni Settanta.

Il mancato collegamento con i paesi del Bosco, invece, vanificò la vocazione metropolitana di Catania (Di Gregorio 1987). Negli anni successivi alla messa in esercizio della FCE, quando la città di Catania si stava dotando di una rete tramviaria, si cercò di aggiungere una linea extra-urbana per raggiungere il versante meridionale dell'Etna. Tuttavia, le società costruttrici allora si rifiutarono di realizzare tale prolungamento per motivi economici. A oggi, nonostante le mutate condizioni dei paesi dell'ex Bosco etneo, divenuti negli ultimi 60 anni una periferia del capoluogo, con notevoli flussi giornalieri di traffico privato verso Catania e con una popolazione di oltre 150 mila abitanti, non si è riusciti a concretizzare quell'idea già lungimirante alla fine dell'Ottocento di collegare Catania al suo hinterland nord.

Fonti

Archivio di Stato di Catania:

- Fondo Ferrovia Circumetnea;
- Fondo Prefettura.

Archivio storico del Comune di Misterbianco.

Archivio storico del Comune di Mascalucia.

Archivio storico dell'Assemblea Regionale Siciliana.

Archivio storico della Camera dei Deputati.

Biblioteca Regionale Universitaria di Catania.

Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia.

Riferimenti bibliografici

Aa.Vv.

1884 *Brevi osservazioni sulla variante proposta dal municipio di Belpasso al tracciato della Ferrovia Circumetnea*, Tipografia Fratelli Galati, Catania.

Aa.Vv.

1887 *Sopra una variante per Mascalucia al tracciato della Circum-Etnea*, Galatola, Catania.

Aiello D.

2017 *Per la storia di Mascalucia. Nuove ricerche d'archivio (sec. XVII-XIX)*, Giacche, Bracchi.

Barone G.

1998 *Lo Stato a Mezzogiorno. Ferrovie, reti urbane, emigrazioni*, Donzelli, Roma.

2014 *Le Camere di Commercio e i "Mezzogiorni". I quattro tempi dell'economia meridionale*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Calabrese G. et al.

1998 *Imprese e capitali stranieri a Catania tra '800 e '900*, Biancavilla, Placido Dell'Etna.

Canciuolo G.

2016 *Le ferrovie siciliane tra arretratezza e sviluppo (secoli XIX-XX)*, Giuseppe Maimone Editore, Catania.

2018 *Le strade ferrate siciliane: una società in movimento (secoli XIX-XX)*, «Meridiana», n. 91.

Di Gregorio P.

1987 *Socialismo municipale e industria elettrica a Catania in età giolittiana*, «Italia Contemporanea», n. 168.

Giuffrida R.

1962 *Il problema ferroviario in Sicilia dal 1860 al 1895*, Feltrinelli, Milano.

Lupo S.

1990 *Il giardino degli aranci*, Marsilio, Venezia.

Maggi S.

2005 *Storia dei trasporti in Italia*, il Mulino, Bologna.

2017 *Le ferrovie*, il Mulino, Bologna.

Pappa G.

2023 *Un collegamento ferroviario tra Catania e i paesi dell'Etna Sud*, Giuseppe Maimone Editore, San Gregorio di Catania.

Sergi G.

1993 *La Ferrovia Circumetnea. Cento anni intorno al vulcano*, Zangara-Stampa, Siracusa.

Spina

2015 *La Circumetnea. Dalla modernizzazione progettata al fallimento degli ideali*, Archivio Storico Siracusano, serie IV, vol. VII.

Ufficio tecnico dei L.L.P.P. del Comune di Catania

1890 *Relazione del progetto di variante Misterbianco-Catania nella Ferrovia Circum-Etnea*, Catania, Galatola.

