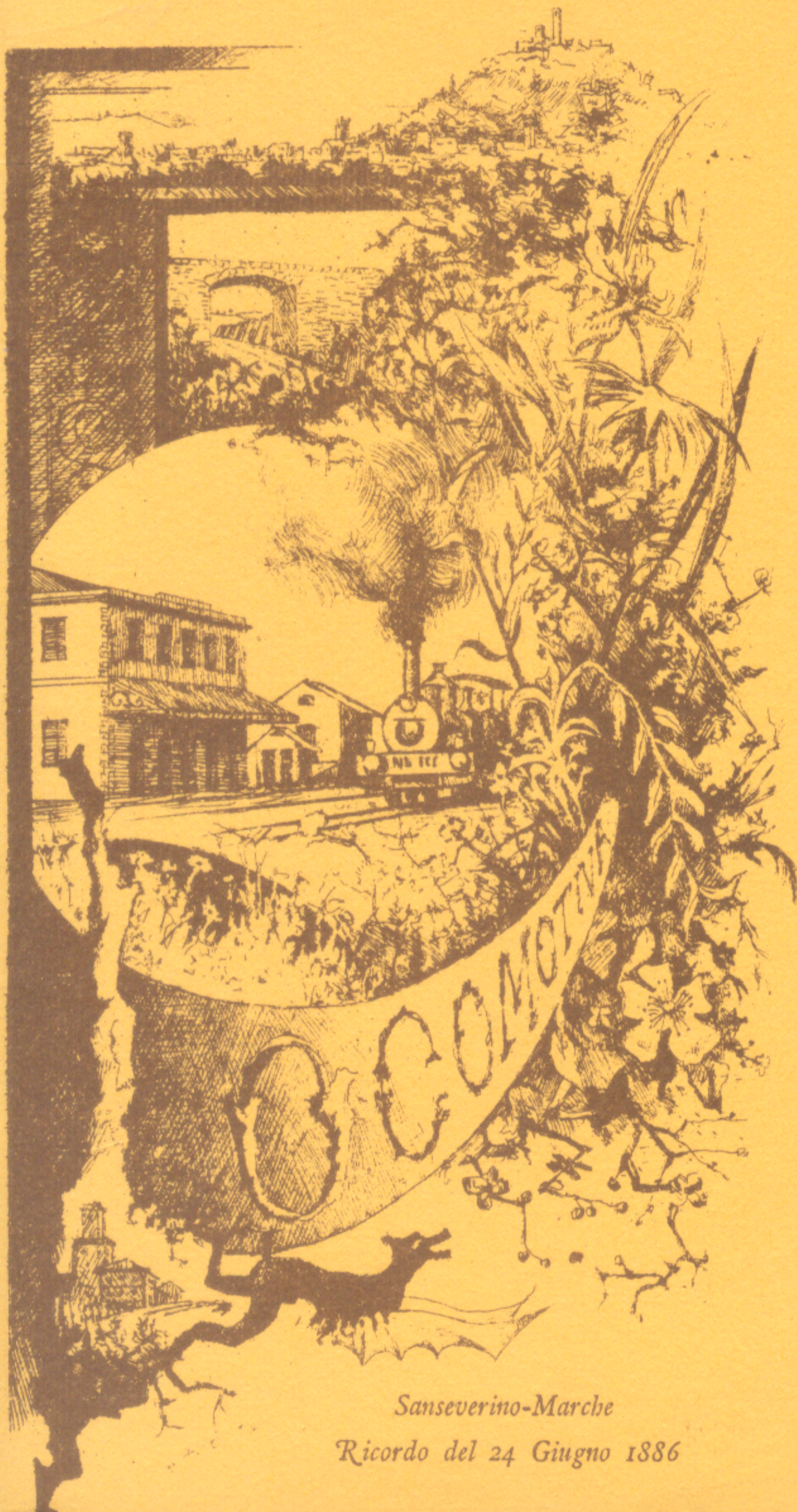


Raoul Paciaroni

Cento  
anni fa  
il treno  
a  
Sanseverino



*Sanseverino-Marche*

*Ricordo del 24 Giugno 1886*

RAOUL PACIARONI

Cento anni fa  
il treno a Sanseverino



CITTÀ DI SAN SEVERINO MARCHE

1986

Pubblicazione a cura del Comune di San Severino Marche  
Tiratura limitata a n. 500 copie

*Design:* Arnaldo Bellabarba

*Fotografie:* Archivio Storico Comunale, Biblioteca Comunale, Collezione Ciamarra

*Stampa:* Tipolito Bellabarba di San Severino Marche - Giugno 1986

*(in copertina)*

Frontespizio del lavoro poetico di G. Agostinucci «Locomotiva», illustrato dal pittore sanseverinate Amedeo Romagnoli e stampato in occasione dell'apertura della ferrovia Castelraimondo - Sanseverino.

## UNA FERROVIA DA SALVARE

Il 24 giugno 1886 la vaporiera giungeva nella nostra città: il tronco ferroviario Castelraimondo - San Severino veniva infatti solennemente inaugurato con grande orgoglio dei nostri concittadini che quel giorno vedevano finalmente soddisfatti desideri e speranze di lunghi anni.

A un secolo di distanza dalla sua apertura, la ferrovia, invece di essere potenziata, come ci si attenderebbe, rischia di essere soppressa. La legge finanziaria per il 1985 prevede infatti, nel triennio '85 - '88, la soppressione dei cosiddetti "rami secchi", cioè di quelle tratte interne o secondarie giudicate improduttive e quindi cancellabili senza danno per l'economia e le esigenze sociali del Paese.

Nella Marche sono quattro le tratte minacciate di soppressione e fra queste la Albacina - Civitanova che più da vicino ci riguarda. La realizzazione di tale deprecabile ipotesi porterebbe all'aggravamento del sistema dei trasporti nell'entroterra, già carente di efficienti infrastrutture viarie, ed aprirebbe un futuro incerto per la mobilità dei cittadini residenti a fini di lavoro, di studio, di turismo e di utilizzo delle strutture socio - sanitarie e amministrative.

Inoltre ciò arrecherebbe un colpo durissimo a tutta la realtà economica e produttiva

del maceratese, già molto provata a livello occupazionale, e rappresenterebbe una ulteriore mortificazione per quelle popolazioni che con tenacia rimangono nelle nostre zone. Più che sopprimere si dovrebbe quindi cercare di modificare strutturalmente questo sistema e non buttar via un patrimonio sociale che è di tutta la collettività.

Bisognerebbe cercare di vedere se sia possibile, senza grossi investimenti e con poche modifiche, un recupero funzionale di questa ferrovia per altri utenti e per altri servizi. Perché ad esempio non pensare ad un utilizzo della ferrovia per far confluire al COSMARI i rifiuti di tutte le città interessate da Civitanova a Fabriano? Credo che con un minimo di tronco aggiuntivo si realizzerebbe un servizio di grande utilità, con notevole risparmio di denaro pubblico.

Non possiamo perdere la ferrovia, e tutti insieme - Enti Locali, Provincia, Regione, lavoratori e utenti - dobbiamo cercare di scongiurare questa evenienza, vigilando, partecipando e rappresentando all'autorità centrale la necessità del mantenimento della ferrovia in quanto servizio sociale indispensabile.

Con questo auspicio celebriamo il centenario, certi che le nostre aspettative verranno tenute nella dovuta considerazione.

IL SINDACO  
Adriano Vissani



Progetto iniziale (1846) della ferrovia Roma - Ancona passante per Sanseverino.

*«Il terribile mostro, che il 24 Giugno 1886 dalle gole del Potenza scese, sbuffando e fischiando, in questa vallata e mansueto si venne a fermare alle porte di Sanseverino, vi portava, sotto rudi apparenze, il saluto della grande madre italiana, e coll'arrestare che fece il suo corso colà dove si toccano il campo boario ed il pubblico passeggio volle significare che veniva a profferirvi il potente suo dorso perché voi vi deponeste largo tributo di merci e di viaggiatori. E Sanseverino ben consapevole che quel nero mostro, fortuna dei paesi industriali, è per gli infingardi rovina e castigo, andò preparando alla propria Stazione ferroviaria tale un contributo, che oggi questa è una delle poche attive nella linea, che da Albacina per 85 Km. scende al porto di Civitanova, e forse tra qualche lustro potrà essere la prima senza contrasto».*

Queste parole enfatiche e piene di speranza venivano pronunciate dal prof. Annibale Buattini in una famosa conferenza tenuta al Teatro Feronia nel novembre 1889, tre anni dopo l'arrivo del primo treno a Sanseverino. Ad un secolo esatto da quella storica data cre-

diamo doveroso ricordare, se pur sommariamente, le vicende travagliate della nascita di questa ferrovia che tuttora svolge, non proprio come si augurava il Buattini, la sua insostituibile funzione.

Con sovrana disposizione di papa Pio IX del 7 novembre 1846 e relativa notifica del cardinal Gizzi, era stato deliberato il piano generale delle linee ferroviarie da costruirsi nello Stato Pontificio. Il piano comprendeva, tra le altre, anche una linea *«che da Roma, correndo i luoghi più popolosi dell'Umbria, com'è principalmente Foligno e la valle del fiume Potenza, mette in Ancona».*

È questo il primo documento ufficiale in cui compare la localizzazione del tratto marchigiano della ferrovia Roma - Ancona, a favore della valle del Potenza, ma senza che fosse ancora definita la località di attraversamento degli Appennini tra l'Umbria e le Marche. Sulla scelta del percorso migliore per la strada ferrata, si svolse intorno a quegli anni un ampio ed articolato dibattito al quale parteciparono con capacità ed animosità le autorità tecnico - politiche dello Stato e gli ammini-

stratori di quei Comuni che avrebbero potuto essere interessati dal passaggio della ferrovia.

Benché il decreto pontificio indicasse inequivocabilmente la valle del Potenza, fin d'allora le nostre città cominciarono a preoccuparsi per il timore che tale importante via di comunicazione fra il Tirreno e l'Adriatico prendesse piuttosto l'andamento della vallata dell'Esino anziché quello dell'antica via maestra Foligno, Nocera Umbra, Pioraco, Sanseverino, Recanati, Ancona, e così questi paesi dovessero essere tagliati fuori da una così grande occasione di commerci e di guadagni.

Intanto si addensava il turbine degli eventi politici e sorgeva il memorabile anno 1848. A Roma e in tutto lo Stato Pontificio ci fu la ben nota insurrezione che portò alla proclamazione della Repubblica Romana; i sovvertimenti politici paralizzarono le attività dello Stato, ritardando così inevitabilmente l'esecuzione del progetto. Riportato al potere l'antico governo ad opera dell'esercito francese, si tornò nuovamente a parlare della ferrovia.

Sappiamo dunque che nel 1852 una società di capitalisti francesi, rappresentata dal cav. Bufarini di Montemarciano, aprì con il Governo trattative dirette ad ottenere la concessione di quella ferrovia, dichiarando di assumerne a proprie spese gli studi relativi. Quindi fu espressamente chiamato un ingegnere straniero, un certo Michel, perché si fosse occupato del progetto della ferrovia Roma - Ancona, ma passante per la valle dell'Esino.

Nel 1853 il Michel fu anche nominato in-

gegner governativo, con l'incarico di studiare anzitutto la linea per il Potenza. Ma essendo egli legato precedentemente alla società francese, anche come socio, i suoi studi furono chiaramente partigiani e nei risultati espone al Governo che il passaggio per Poggio Sorifa alla valle del Potenza era impraticabile e che invece convenisse rintracciare un'altra via più opportuna e come tale indicava quella per l'Esino. I forti interessi economici connessi alla costruzione della ferrovia fecero il resto per l'approvazione di quest'ultimo progetto e nel 1861 era già compiuto il traforo dell'Appennino tra Fossato e Fabriano.

I notabili, le municipalità di Matelica, Sanseverino, Tolentino, Macerata e quanti altri in quel tempo avevano voce in capitolo, appena venuti a sapere che la ferrovia non sarebbe più passata per le loro contrade, non mancarono di osteggiare fieramente il nuovo percorso e di battersi per il progetto originario. Si tentò anche presso il nuovo Governo italiano di far sì che la ferrovia prendesse la piega verso la provincia maceratese, ma tutto riuscì vano: la linea Roma Ancona, che sarebbe dovuta passare per la valle del Potenza, seguì invece il corso dell'Esino e andò a far capo sull'Adriatico a Falconara.

Perduta la battaglia, la Provincia di Macerata si adoperò per la realizzazione di una sua ferrovia provinciale che subito dopo Fabriano, ad Albacina, piegasse a sud - est per congiungersi poi con la linea Adriatica, conseguendo così, sia pure tardivamente e con una strada ferrata necessariamente secondaria, la vecchia aspirazione di un collegamento ferro-

viario con Roma, da una parte, e con l'Adriatico dall'altra. Ma neppure tali ambizioni, così ridimensionate, ebbero vita facile, perché due erano i percorsi possibili ed alternativi della nuova linea: quello lungo il corso del Potenza e quello lungo la vallata del fiume Chienti.

La città di Tolentino si impegnò a far da mediatore e nella riunione pubblica del 29 agosto 1863 propose una soluzione di compromesso, ossia l'idea di una linea che doveva staccarsi da Porto Civitanova, toccare Macerata, seguire il Chienti fino a Tolentino, quindi proseguire per il Potenza congiungendo Sanseverino, Castelraimondo, Matelica, Albacina.

Il Consiglio Provinciale, che voleva la ferrovia ad ogni costo, nel 1864, visto che nessun aiuto a tal proposito si poteva sperare dal Governo, pervenne a deliberare la costruzione della linea Albacina - Civitanova coi soli mezzi di una Società per azioni; la Provincia vi concorreva per 1.800.000 lire e garantiva il 5% nel capitale di altre 3.300.000 lire. Il 28 maggio 1864 fu spedita una circolare che raccomandava ai municipi, alle congregazioni di carità e a tutti i cittadini della Provincia, di voler sottoscrivere le azioni con slancio.

Ma le difficoltà finanziarie, aggravate dalla guerra del 1866, fecero sbollire gli entusiasmi iniziali e, dopo un lungo succedersi di commissioni e di studi, di proposte e di controproposte, nel 1875 il Consiglio Provinciale aderì ad una richiesta del Comune di Macerata che proponeva la costruzione del tronco da Civitanova per Macerata fino al Casone Antici presso Tolentino, e stanziò a tal fine, nel bi-

lancio 1876, la somma di lire 100.000, ripromettendosi inoltre di assumere l'esercizio della linea quando fosse terminata.

Qui nacquero le ire. Mentre i Maceratesi credevano che l'arrestarsi di tale tronco al Casone Antici, ossia in un punto da dove la ferrovia avrebbe potuto proseguire tanto per il Potenza (sarebbe riuscita a Berta), quanto per l'alto Chienti (Caldarola), avrebbe tenuto in rispetto geloso e supplichevole le popolazioni delle due valli, invece nell'alto Potenza, i cui abitanti ormai reputavano di aver acquisito il diritto al passaggio della linea, nacque una forte agitazione contro la concessione fatta dalla Provincia al Comune di Macerata. Più frequenti e risolte furono le proteste dei Sanseverinati e del loro sindaco, il cav. Giuseppe Coletti, cosicché fino al 1878 non se ne fece nulla.

In mezzo a tante lotte e a tanta discordia, per fortuna dell'intera linea provinciale, sorse il progetto del ministro Baccarini, il quale chiedeva al Parlamento un forte assegno per le ferrovie secondarie e stabiliva che ogni capoluogo di provincia dovesse essere ricongiunto alla rete ferroviaria del Regno. Subito la Società Operaia di Sanseverino domandò al Consiglio Provinciale che deliberasse la richiesta al Governo del tronco Albacina - Macerata come linea di congiunzione del capoluogo, ma il Consiglio, nella seduta del 5 settembre 1878, con grande meraviglia di tutti respinse tale proposta.

Radunandosi però di nuovo nel mese seguente ed udita una elaboratissima relazione del suo presidente, il sanseverinate comm.





*Strada di accesso alla stazione ferroviaria in una fotografia degli inizi del secolo.*

Tarquinio Gentili di Rovellone, alla fine si deliberò di chiedere che la linea di congiunzione del capoluogo fosse appunto il tronco Albacina - Sanseverino - Casone Antici - Macerata, che il tronco Macerata - Porto Civitanova fosse dichiarato di IV categoria e che in ogni modo la Provincia, seguendo l'obiettivo della linea intera, dovesse mantenere i propri impegni riguardo a questo tronco.

Composto così ogni litigio, furono pregati di recarsi a Roma, verso la fine del 1879, l'avv. Tarquinio Gentili di Rovellone e il sig. Cesare Papi, per le trattative con il Ministero; e difatti, anche per i premurosi uffici dell'on. Giovan Battista Pericoli, deputato di Sanseverino, il Governo ed il Parlamento non solo appagarono i lunghi desideri della provincia di Macerata, ma anzi il tronco da Albacina al capoluogo passò alla II categoria e l'altro alla III, di modo che la spesa dell'intera linea fu sostenuta quasi tutta dallo Stato.

E la ferrovia, piano piano, divenne una realtà: la Società Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, il 25 ottobre 1884 aprì al traffico il tratto Albacina - Matelica, cui fece seguire il 25 novembre dello stesso anno quello da Porto Civitanova a Pausula (oggi Corridonia). Poi, proseguendo per tronchi, così come previsto dal progetto, il 15 settembre 1885 toccò al tratto Matelica - Castelraimondo, il 22 maggio 1886 a quello Pausula - Macerata e il 24 giugno 1886 a quello Castelraimondo - Sanseverino. La linea fu completata il 23 dicembre 1888 con la inaugurazione del tronco Macerata - Sanseverino.

Vediamo ora più da vicino gli avvenimenti e le difficoltà che precedettero l'arrivo del primo treno a Sanseverino. Compiuto e posto in esercizio il tronco iniziale Albacina - Matelica, l'Ufficio Tecnico per la ferrovia venne a stabilirsi a Sanseverino nei primi mesi del 1885, mentre già dall'anno precedente erano stati occupati ed espropriati i fondi sui quali sarebbe passata la strada ferrata: dopo tanti anni di speranze deluse si passava così alla fase operativa.

Nel settembre del 1885 la linea ferroviaria veniva prolungata fino a Castelraimondo e si annunciava per la successiva primavera l'apertura della tratta Castelraimondo - Sanseverino. Nel corso dei lavori si dovette purtroppo registrare anche una disgrazia in cui perse la vita un operaio di Sanseverino, tal Palombarini dipendente dell'impresa costruttrice Medici, il quale rimase schiacciato sotto una frana del terreno su cui lavorava il 27 luglio 1885.

Nel frattempo che la ferrovia avanzava, si costruiva alla periferia della città l'edificio della stazione ferroviaria, il cui prospetto veniva munito di una elegante tettoia metallica (*marquise*) per rendere più comoda l'attesa dei viaggiatori. La grossa spesa di 6.300 lire per la costruzione di questa pensilina fu sostenuta per metà dal Comune e per l'altra metà dall'Amministrazione Governativa delle Ferrovie. Il Comune provvedeva anche a far costruire un'ampia strada di accesso alla stazione, illuminata di notte con sette fanali a petrolio posti su colonne di ghisa, che furono ac-

quistati in Ancona dallo Stabilimento Metallurgico Cattro per la somma di 710 lire.

Nel maggio dell'anno 1886 lo stato dei lavori appariva completamente soddisfacente: erano infatti imminenti il collaudo e l'apertura del tronco di linea da Castelraimondo a Sanseverino. Il primo treno aveva toccato la nostra stazione fin dal 15 del mese, ma si era trattato solo di una corsa di prova. Ad ogni modo il sindaco Coletti aveva telegrafato euforico al Prefetto di Macerata: «*Questa mane ore 9 antimerid. giunta macchina nostra stazione con vagoni trasporto n. 10. Popolazione esultante grande concorso*».

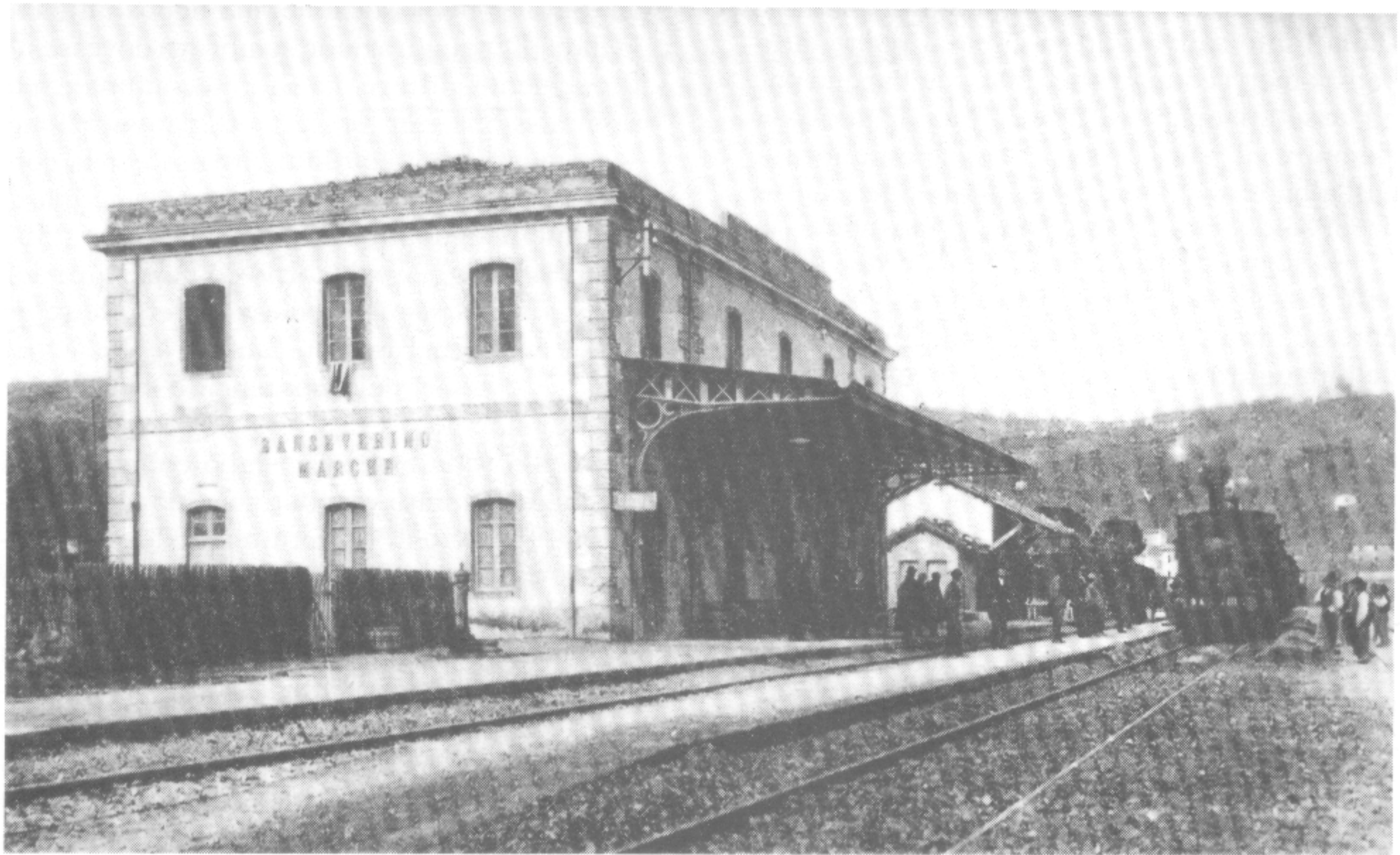
Alla fine del mese già era stata fatta la visita di ricognizione della ferrovia con l'intervento dell'ispettore governativo Muzi, dell'ing. Coppola della Direzione Tecnica di Macerata, dei rappresentanti l'impresa costruttrice Medici e delle autorità cittadine. Il deputato al Parlamento, on. Carlo Luzi di Sanseverino, al banchetto che si diede in quella occasione nella sala del Municipio pronunciò un lungo discorso sull'argomento della nuova ferrovia e dell'impulso che essa avrebbe dato ai commerci e alle industrie della nostra Provincia.

La nuova linea doveva essere aperta all'esercizio il giorno 6 giugno, ma con sorpresa e rincrescimento unanimi la direzione della Rete Adriatica non aderì alla proposta della direzione tecnica governativa per la sollecita attivazione del tronco. Si prese a pretesto il fatto che la nuova stazione di Sanseverino mancava di uno stabile rifornitore d'acqua, e intanto, nell'attesa che questo si costruisse, bisognava ritardare l'inaugurazione.

Il commissario governativo Muzi era disposto a far effettuare l'apertura per il giorno 15, ma voleva almeno un rifornitore provvisorio come si era fatto l'anno prima a Castelraimondo. L'11 giugno il sindaco Coletti scriveva alla direzione tecnica di Macerata chiedendo un rifornitore provvisorio, ma questo al momento non era disponibile; si rivolgeva allora all'ispettore governativo delle ferrovie ad Ancona chiedendo che approvvigionasse, in luogo del rifornitore, un vagone cisterna provvisorio per quattro o cinque giorni onde ottenere l'apertura della ferrovia almeno per la domenica 20 giugno.

Questi ritardi portavano un danno sensibile a tutta la Provincia. Con l'apertura del tronco Castelraimondo - Sanseverino sarebbero state molto agevolate ed abbreviate le comunicazioni di Macerata con Roma e quelle del circondario di Camerino con Macerata. La Direzione delle Poste aveva già provveduto ad una messaggeria diretta da Sanseverino a Macerata per il Passo di Treia, grazie alla quale prendendo la corsa da Castelraimondo a Sanseverino il viaggio per Macerata veniva ad accorciarsi di oltre due ore. Il mulino Natalini di Sanseverino che spediva 4 vagoni di farina al giorno verso Roma, restava così costretto a prolungare la spedizione con carri fino a Castelraimondo, e soprattutto l'impresa costruttrice del tronco fra Sanseverino e Tolentino perdeva per altro tempo i benefici di valersi della nuova linea per il trasporto dei materiali con ritardo nei lavori.

Alla costruenda ferrovia erano impiegate anche alcune centinaia di operai locali, tra



*La stazione ferroviaria di Sanseverino come appariva agli inizi del '900.*

cui molte donne e ragazzi. E qui mi piace ricordare - perdonino i lettori il riferimento personale - come tra quei ragazzi ci fosse anche il mio nonno Alberico Paciaroni, allora quattordicenne: egli era addetto a portare l'acqua da bere ai muratori che stavano edificando il grandioso viadotto di S. Bartolomeo. Dalla fonte saliva fino in cima al ponte, alto ben 34 metri e lungo oltre 200, con l'acqua per gli assetati operai e quindi giù di nuovo a riempire il suo brocchetto, ripetutamente dall'alba al tramonto per il meschino salario di un soldo, cioè 5 centesimi, al giorno!

Il sogno dei settempedani di veder giungere il treno nella loro città sembrava non si potesse mai avverare. Un ennesimo rinvio dell'inaugurazione è spiegato in una lettera dell'on. Luzi diretta al sindaco Coletti in data 13 giugno 1886:

*«Sono stato questa mattina al Ministero, il Ministro era in corte per la firma reale; ho parlato col segretario di Gabinetto che m'ha mandato dal Capo Divisione de' lavori ferroviari. Abbiamo vista la posizione e rilevato che la causa del ritardo non proviene dalla mancanza del rifornitore, ma dalla non compiuta piattaforma, la quale, se prevedesi che non possa esser messa in attività per dopo domani, importa che non sia tenuta la Società Adriatica di aprire lo esercizio al pubblico. Potrebbe però detta Società (volendo) per qualche giorno far lavorare la locomobile e convoglio a ritroso, massimamente per i soli passeggeri. Resta presso il Ministero stabilito che appena la piattaforma sia posta in istato di servizio, l'apertura del tronco si debba fare immediatamente».*

Intanto gli ultimi ostacoli venivano rimossi: l'ing. Muzzioli, che era il direttore dei lavori di questo tronco ferroviario, assicurava che per il giorno 22 il rifornitore sarebbe stato compiuto a Castelraimondo, la piattaforma era pronta al suo posto e nulla mancava da farsi nella stazione, ma nonostante ciò la data di inaugurazione sembrava dovesse ulteriormente slittare. La Giunta comunale e la Commissione per le feste d'inaugurazione, scoraggiati per i continui rinvii e per la contraddittorietà delle notizie, pensavano già di rimandare ogni pubblica dimostrazione stabilita per festeggiare il giorno dell'apertura della ferrovia al seguente mese di settembre, in cui erano programmate anche le feste per l'inaugurazione del monumento a Bartolomeo Eustachio.

Nella seduta del Consiglio comunale del 17 giugno fu dato mandato al sindaco di spedire al Prefetto di Macerata e al direttore generale Coppola il seguente telegramma: *«Il Consiglio riunito in sessione straordinaria lamenta la incertezza avveratasi fino ad ora sull'apertura della ferrovia, e facendosi interprete dei sentimenti della intera popolazione, nulla affatto soddisfatta anch'essa delle dubbiezze passate, invita il signor Sindaco ad interessare il sig. Prefetto, o chi altro di ragione, a far che sia fissato un termine assoluto e definitivo».*

Il prefetto Taccari rispondeva rassicurando con questo telegramma due giorni dopo: *«Lunedì 21 seguirà visita per costatare lavori eseguiti codesto tronco, dopo verifica fatta risultato sarà certo favorevole e così si stabi-*

# ORARIO 1.° GIUGNO 1886

## Modificazioni da attivarsi col giorno 15 Giugno 1886

### LINEA S. SEVERINO-FABRIANO

(Apertura del tronco Castelraimondo Camerino-S. Severino).

#### Convogli da S. SEVERINO a FABRIANO

Ascesa per mille	Distanze		N.° delle		STAZIONI	CONVOGLI ORDINARI			CONVOGLI FACOLTATIVI		
	progres- sive da S. Severino	parziali	Cambio- niere	Garelle		VIAGGIATORI			MILITARI E MERCI		
						783 Omnibus	787 Misto	819 Misto	2701	2705	2739
	Km.	Km.			Categoria	VII	VII	VII	VIII	VIII	VIII
						ant.	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.
					S. Severino . . .	784 2702	2708				
15		9.5				6.50	3.40	10.45	2.30	10.20	7.35
	9.470				Gagliole . . .	7.12 7.13	4.2 4.4	11.7 11.9	2.55	10.46	8.1
5		2.0			Castelraimondo Camerino . . .	7.20 Cat. IV 7.24	4.11 Cat. VI 4.17	11.16 Cat. VI 11.22	3.2 Cat. VII 3.11	10.54 Cat. VII 786 11.13	8.9 Cat. VII 820 8.23
22		7.1			Matelica . . .	7.38 7.42	4.32 4.40	11.37 11.45 2740	3.28 3.36	11.30 11.50	8.40 8.50
	18.634				Cerreto d' Esi . . .	7.58 7.59	4.58 5.—	12.3 12.5	3.55	12.9 12.20	9.9
	27.129				Albacina . . . Rifornitore	8.8 8.18	5.9 5.19	12.14 12.42	4.5 ant.	12.3 pom.	9.20 pom.
40		8.6			FABRIANO . . . Rifornitore	8.40 786	5.50 766 820	1.13 2686			
	39.543					ant.	ant.	ant.			

#### Convogli da FABRIANO a S. SEVERINO

Ascesa per mille	Distanze		N.° delle		STAZIONI	CONVOGLI ORDINARI			CONVOGLI FACOLTATIVI		
	Progres- sive da Fabriano	parziali	Cambio- niere	Garelle		VIAGGIATORI			MILITARI E MERCI		
						784 Omnibus	786 Misto	820 Misto	2702	2708	2740
	Km.	Km.			Categoria	IV	VI	VI	VII	VII	VII
						ant.	ant.	ant.			
					FABRIANO . . . Rifornitore	80 2681	783	787			
		8.6				5.10	9.18	6.20			
	8.567				Albacina . . . Rifornitore	5.26 5.31	9.37 9.47	6.39 7.4	2701		
15		3.8			Cerreto d' Esi . . .	5.40 5.41	9.56 9.58	7.13 7.15	4.40	2.15	11.10
18		8.5			Matelica . . . . .	5.57 Cat. VII 6.—	10.16 Cat. VIII 10.26	7.33 Cat. VIII 7.41	4.59 Cat. VIII 5.7	2.34 Cat. VIII 2.42	11.29 Cat. VIII 819 11.37
18		7.1			Castelraimondo Camerino . . .	6.17 6.20	10.46 10.54 2705	8.1 8.9 2739	5.27 5.32	3.2 3.4	11.57 12.2
	28.044				Gagliole . . . . .	6.27 6.28	11.2 11.4	8.17 8.19	5.39	3.11	12.9
	30.073				S. Severino . . .	6.50 783 2702	11.30	8.45	6.5 784 783	3.5 787	12.35
	39.543					ant.	ant.	ant.	ant.	ant.	ant.

Il primo orario della linea Sanseverino - Fabriano che doveva entrare in vigore dal 15 giugno 1886.

*lirà giorno apertura che giusto di lei desiderio questo direttore ha dimandato fissarsi per 24 corrente».*

Come preannunciato, il 21 giugno fu eseguito dai tecnici l'ultimo sopralluogo alla ferrovia e, trovato tutto in regola, fu dato il nullaosta per la sospirata inaugurazione. Lo stesso giorno il sindaco Coletti fece affiggere a Sanseverino e nei paesi limitrofi un manifesto nel quale si leggeva:

*«Nel giorno 24 corrente mese sarà aperto al pubblico servizio il tronco di Ferrovia CASTELRAIMONDO - SANSEVERINO. Il nostro desiderio di lunghi anni è finalmente soddisfatto. Questo potentissimo mezzo di commercio e di civiltà porterà anche da noi i suoi benefici effetti. Bene a ragione abbiamo quindi motivo di inaugurare questo fausto avvenimento con le seguenti festive dimostrazioni: i Concerti Musicali di Tolentino, di Castelraimondo, che graziosamente favoriscono, uniti alla nostra Banda Civica allietteranno la Città, la quale sarà imbandierata sino alla Stazione. Nell'Aula municipale saranno invitati i Personaggi che onoreranno la nostra festa. La illuminazione della Piazza ed un fuoco di valente Pirotecnico che verrà ivi incendiato, chiuderà la inaugurazione di questa Ferrovia».*

Nei due giorni seguenti frenetici furono i preparativi perché la festa d'inaugurazione riuscisse nel migliore dei modi. L'organizzazione del pranzo per gli ospiti più illustri fu affidata al sig. Pietro Ragni del «Grand Hôtel Royal Vittoria» di Ancona. Inviti furono spediti ai sindaci dei centri vicini e alle più alte personalità politiche del maceratese, molte

delle quali, anche in considerazione dell'avviso tardivo, non potendo intervenire, si scusarono con telegrammi.

Per lo stesso motivo l'on. Carlo Luzi, che tanto si era adoperato per sollecitare l'apertura della ferrovia, non potendo intervenire alla cerimonia, così scriveva al sindaco Coletti il 23 giugno:

*«Ill.mo Sig. Sindaco, sono dolente di non poter venire all'apertura del tronco ferroviario Castel Raimondo - S. Severino che tanto si è fatta desiderare, e nemmeno il M.se Costa ha creduto poter moversi perché venerdì vi sarà probabilmente la discussione dell'Esercizio Provvisorio. Auguro al mio paese che l'apertura della strada ferrata sia l'impulso di quelle opere industriali, su cui mercè la forza motrice che ci ha donato la madre natura dobbiamo fare assegnamento unico impiegandoci tutte le nostre forze intellettuali, materiali ed economiche. Quantunque lontano condivido con i miei concittadini la gioia d'una giornata che corona le premure perseverate per lunghi anni, alle quali, per quanto mi fu possibile, ho preso parte non inutile».*

Finalmente arrivò l'attesissimo 24 giugno 1886, giovedì, festa del Corpus Domini: tutta Sanseverino partecipò con slancio e con tripudianti manifestazioni di gioia all'inaugurazione della «*chemin de fer*» e all'arrivo della prima macchina a vapore. La cronaca dello storico avvenimento la trascriviamo integralmente da una corrispondenza pubblicata sul giornale «Chienti e Potenza»:

*«Sanseverino. La vaporiera, questo mostro potente di comunicazione, finalmente jeri*



# MUNICIPIO DI SANSEVERINO-MARCHE

## AVVISO

Nel giorno 24 corrente mese sarà aperto al pubblico servizio il tronco di Ferrovia CASTELRAIMONDO-SANSEVERINO.

Il nostro desiderio di lunghi anni è finalmente soddisfatto. Questo potentissimo mezzo di commercio e di civiltà porterà anche da noi i suoi benefici effetti.

Bene a ragione abbiamo quindi motivo di inaugurare questo fausto avvenimento con le seguenti festive dimostrazioni:

I Concerti Musicali di Tolentino, di Castelraimondo, che graziosamente favoriscono, uniti alla nostra Banda Civica allietteranno la Città, la quale sarà imbandierata sino alla Stazione.

Nell'Aula municipale saranno invitati i Personaggi che onoreranno la nostra festa.

La illuminazione della Piazza ed un fuoco di valente Pirotecnico che verrà ivi incendiato, chiuderà la inaugurazione di questa Ferrovia.

*Sanseverino-Marche 21 Giugno 1886.*

IL SINDACO

*Cav. GIUSEPPE COLETTI*

Tip. Comunale 1886.

*Manifesto del Comune annunciante l'apertura della ferrovia Castelraimondo - Sanseverino.*



solcava il territorio Settempedano: il tronco ferroviario Castelraimondo - Sanseverino Marche veniva solennemente inaugurato, ed aperto al pubblico servizio.

La città per tale avvenimento pavesata a festa, la piazza grande, le vie Eustachi e del pubblico giardino ornate con bandiere, pennoni, corone, presentavano un aspetto insolito. Fin dalle prime ore del mattino il movimento della cittadinanza, il continuo arrivo dei forestieri, ed il concorso delle Bande delle vicine Tolentino e Castelraimondo, unite a quella cittadina, ne testimoniavano la generale soddisfazione.

Alle ore 11 ant. la rappresentanza municipale, quella della Banca, tutte le autorità cittadine, la società operaja precedute dalle relative bandiere partono dal palazzo Comunale, e con alla testa le tre Bande musicali vanno a schierarsi dinanzi la stazione. Pochi minuti dopo si ode il fischio, i concerti intonano un inno, giunge il treno! Un urrà generale parte dalla immensa e plaudente folla; le signore sventolano i fazzoletti: Sanseverino è concatenata col mondo civile!

L'alto personale tecnico, appena sceso, vien ricevuto dai rappresentanti il municipio, ed insieme agli altri di Tolentino e Castelraimondo, condotto nelle sale municipali, ov'era imbandito e pronto un lauto banchetto.

Allo champagne sorge primo l'egregio sindaco cav. Giuseppe Coletti, che facendosi interprete dei sentimenti cittadini porge le più sentite grazie agl'ingegneri direttori, capi sezione, costruttori, signori Coppola, Muzzioli, Carlotti, un brindisi ed un saluto agl'ingegneri

ispettori Melosi, Jacoboni, Gentilini, ai rappresentanti dell'ispettorato governativo, e dei comuni limitrofi ed agl'intervenuti tutti. Rispondono applauditissimi in vario senso i signori cav. Coppola, cav. Benadducci sindaco di Tolentino, il direttore della Banca nazionale sedente in Macerata, il comm. Gentili, ed ultimo il prof. Milelli, che con una forbita poesia chiuse la serie dei discorsi.

Nelle ore pomerid. tutta la popolazione si reca nel pubblico giardino, ove i tre concerti sono a rallegrare con le loro melodie l'elegante passeggio: e nella sera si vedono le principali vie della città illuminate, mentre nella piazza grande alla presenza di più migliaia di persone venne incendiato un grandioso fuoco di artificio.

Nessuna disgrazia turbò la festa, la quale anzi riuscì stupenda; e più lo sarebbe stata se tutti, o almeno la maggior parte de' deputati al Parlamento del nostro collegio, avessero potuto tener l'invito.

Chiudo questa povera corrispondenza tributando una parola di sincero elogio all'egregio cav. Coletti, il quale amantissimo dell'utile e del decoro della patria si distingue in tutte le circostanze con zelo pari alla capacità (G.)».

La giornata del 24 giugno 1886 fu trascorsa dai settempedani in un clima di particolare festosità. L'arrivo del primo treno ispirò anche alcuni lavori poetici che inneggiavano a questa macchina portentosa simbolo di ingegno, di progresso e di civiltà. I versi più interessanti, intitolati appunto "Locomotiva", furono scritti dal prof. Domenico Milelli, allora insegnante nel locale ginnasio, ed illustrati

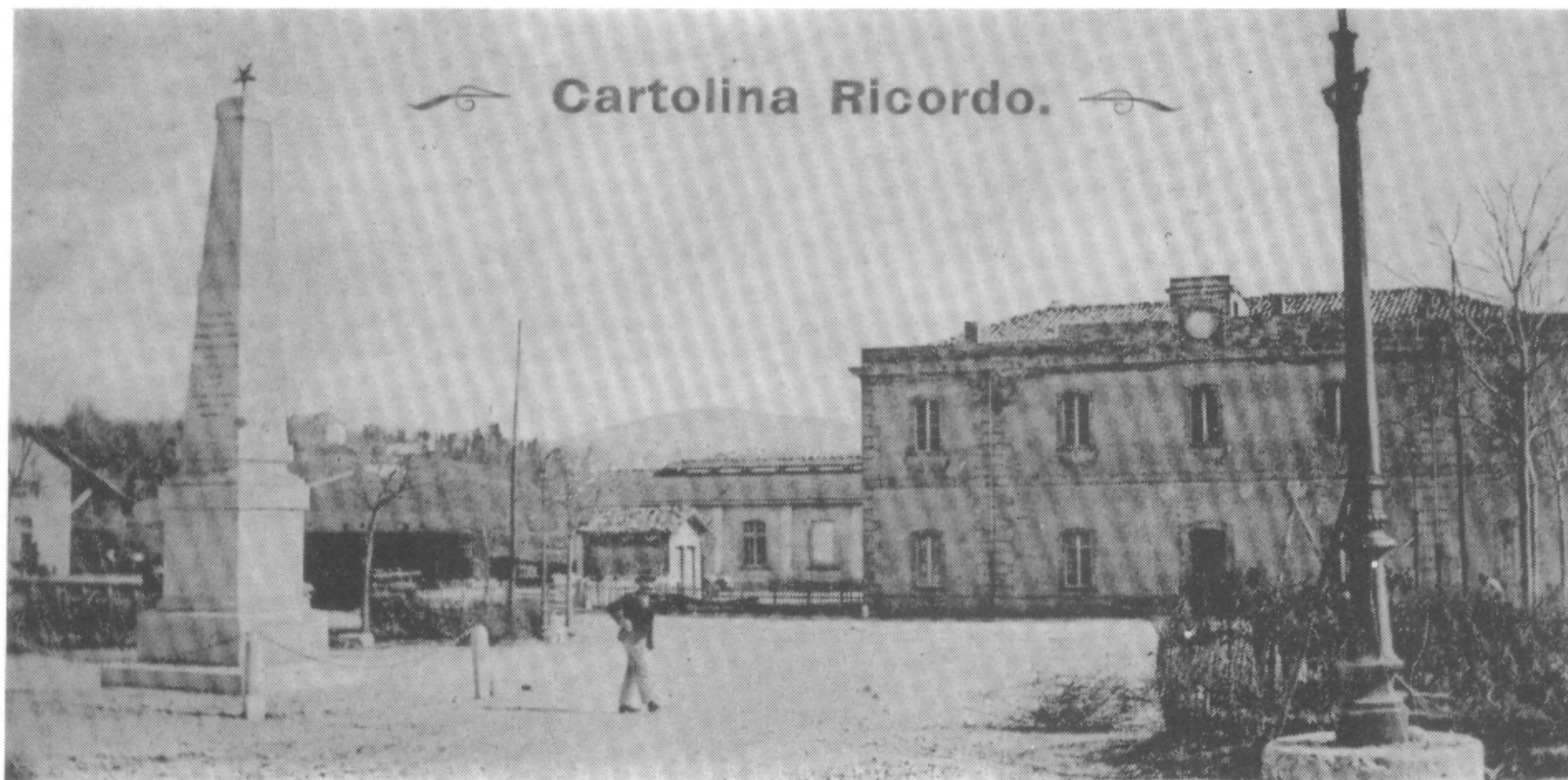
dal pittore sanseverinate Amedeo Romagnoli. Il componimento, dedicato a Luigi Medici titolare dell'impresa che aveva costruito la ferrovia, era un po' l'inno dell'avvenimento: *«Fuggite o folgori, venti ululate, le immani ei svincola braccia ferrate e fischia; e, indomito di loco in loco passa terribile signor del foco»*.

Una seconda ode per l'inaugurazione della ferrovia fu composta dal prof. Giangiuseppe Agostinucci, già insegnante nel ginnasio di Urbino e, al tempo, vice segretario comunale di Sanseverino, che la dedicò agli operai settempedani. Infine anche il giovane storico Vittorio Emanuele Aleandri scrisse una poesia sull'arrivo del primo treno dedicandola al sindaco Giuseppe Coletti. Tutti e tre i compo-

nimenti furono stampati nella tipografia di Costantino Bellabarba.

Quei versi esprimevano anche il profondo moto d'orgoglio che si levava dai petti dei cittadini che in quel giorno vedevano il coronamento di antiche aspirazione e speranze.

L'apertura della ferrovia segnò certamente per Sanseverino, oltre che il raggiungimento di una meta agognata per oltre un quarantennio, il ristabilimento, sia pure attraverso una via secondaria, di un collegamento organico con Roma e con il resto d'Italia; ciò non si ridusse ad un fatto tecnico di estremo interesse ma ebbe immensa importanza d'ordine industriale e commerciale per lo sviluppo della nostra città.



*Il piazzale della stazione in una cartolina postale del 1901.*

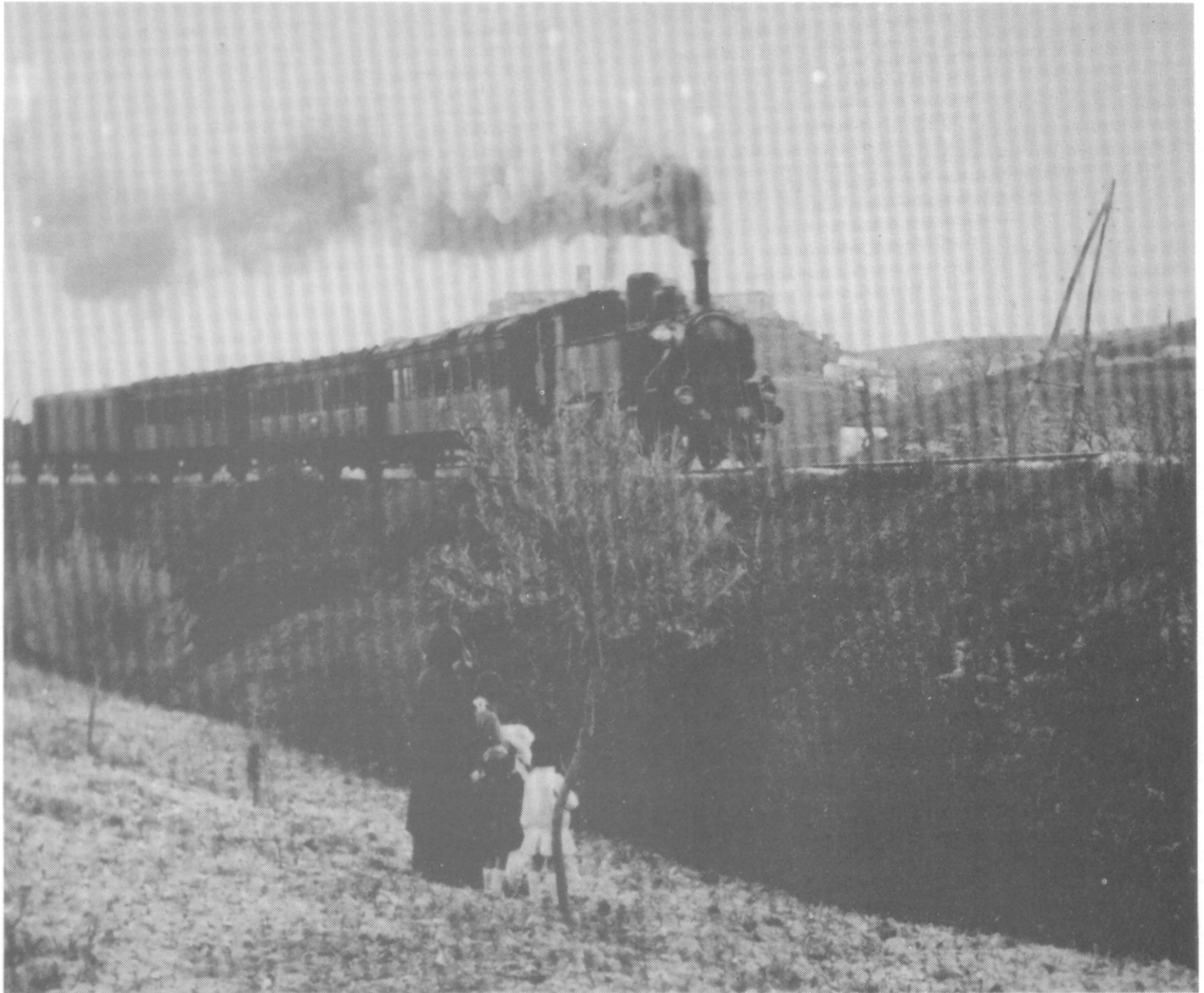
## NOTA BIBLIOGRAFICA

Per un più approfondito studio delle vicende della ferrovia nel Maceratese, oltre ai giornali locali del tempo e al vasto materiale documentario disseminato negli archivi pubblici, si rinvia alle seguenti pubblicazioni: A. BRAGA, *Sulle strade ferrate pontificie. Pensieri*, Roma 1846; R. CAMPITELLI, *Discorso intorno le strade ferrate per gli Stati Pontifici*, Ancona 1846; A. GALLI, *Sull'opportunità delle strade ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle. Riflessioni*, Roma 1846; C. RAVIOLI, *Breve cenno sull'ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontifici per servire al commercio ecc.*, Roma 1846; A. RUTILI GENTILI, *Idea sul migliore andamento di una strada ferrata dall'Adriatico al Mediterraneo*, Foligno 1846; G. MARCUCCI, *Osservazioni sull'andamento della strada ferrata dal porto di Ancona a Foligno*, Sanseverino 1846; *Documenti statistici pubblicati dalla Presidenza Generale del Censimento onde illustrare le questioni relative alle strade ferrate dello Stato Pontificio preceduti da alcune considerazioni*, Ancona 1847; G. MARCUCCI, *Lettera sul passaggio degli Appennini colla linea ferrata fra le Marche e l'Umbria per la valle del fiume Potenza*, Sanseverino 1847; M. MARTINI, *Dimostrazione comparativa del tronco Appennino di via ferrata secondo l'andamento del Chiagio e lettera in accompagnamento del presidente della sezione tecnica umbro-perugina*, Perugia 1847; D. PRUNELLI, *Le strade ferrate nello Stato Pontificio*, Ancona 1847; A. RUTILI GENTILI, *Livellazione per la strada ferrata da Foligno a Castel-Raimondo percorrendo le valli del Topino e del Potenza in conformità della notificazione della Suprema Segreteria di Stato del dì 27 novembre 1846 ecc.*, Roma 1847; FLGN., *Osservazioni sopra alcune critiche riguardanti il varco dell'Appennino per la Valle Topino - Potenza progettato dall'ingegnere Rutili*, Foligno 1847; A. RUTILI GENTILI, *Risposta ad alcuni articoli e memorie pubblicate in Roma ed in Perugia contro l'andamento della strada ferrata per le valli del Topino e del Potenza*, Roma 1847; C. MONTI, *Dell'andamento più conveniente sotto l'aspetto tecnico statistico ed economico della ferrata vertebrale nell'Umbria e nelle Marche*, Perugia 1848; A. ANGELUCCI, *Della strada ferrata centrale negli Stati Romani, e specialmente del tratto nella Valle Esina a Fabriano e Fossato. Considerazioni*, in «Enciclopedia

Contemporanea» di Fano, disp. 20 e 30 settembre 1856; C. MONTI, *Dell'andamento della strada ferrata da Roma ad Ancona particolarmente nell'Umbria*, Todi 1856; E. TAMBRONI ARMAROLI, *Intorno ad alcune censure dirette alle Provincie delle Marche le quali s'interessarono per ciò che le riguarda allo adempimento della sovrana notificazione 7 novembre 1846 sulle strade ferrate pontificie. Memoria*, Macerata 1857; A. ANGELUCCI, *Risposta dell'architetto Angelo Angelucci da Todi alla Memoria del sig. conte Ernesto Tambroni Armaroli membro della Commissione Amministrativa della Provincia di Macerata intorno ad alcune censure dirette alle Provincie del Piceno nella questione sulla scelta della valle del Potenza per la linea della ferrovia principale dello Stato*, Fano 1857; *Brevi considerazioni sulla preferenza dovuta alla valle del Potenza per l'andamento della ferrovia da Fabriano ad Ancona*, Macerata 1862; *La ferrovia per il Potenza o per l'Esino*, in «Il Vessillo delle Marche», n. 12 del 31 gennaio 1862; A. ANGELUCCI, *Della ferrovia da Fossato ad Ancona per l'Esino o per il Potenza. Risposta dell'architetto Angelo Angelucci all'articolo del Vessillo delle Marche. Ab una disce omnes!* ..., Torino 1862; A. ANGELUCCI, *Della ferrovia da Fabriano ad Ancona per l'Esino o per il Potenza. Notizie, disamina e conclusione*, Torino 1862; E. TAMBRONI ARMAROLI, *Intorno alla ferrovia da Fossato ad Ancona per l'Esino o per il Potenza. Replica*, Macerata 1862; *Relazione al Consiglio Provinciale di Macerata sul progetto finanziario per la costruzione della ferrovia Chiento - Potenza*, Macerata 1864; T. GENTILI DI ROVELLONE, *Relazione sul progetto della ferrovia Chiento - Potenza letta al Consiglio Provinciale di Macerata dal signor avvocato Tarquinio Gentili conte di Rovellone nell'adunanza straordinaria del 9 maggio 1864*, Macerata 1864; T. GENTILI DI ROVELLONE, *Relazione al Consiglio Comunale di Sanseverino - Marche dello Assessore Sig. Avv. Tarquinio Gentili di Rovellone letta nella straordinaria Adunanza del 18 Luglio 1864 sullo acquisto di azioni da farsi dal Comune per l'effettuazione della linea Chiento - Potenza*, Sanseverino Marche 1864; *Intorno al nuovo progetto di ferrovia dalla stazione del Porto Civitanova - Marche a quella di Foligno nell'Umbria. Relazione della Commissione speciale al Consiglio della Provin-*

cia di Macerata con documenti, Macerata 1871; *Appendice alla Relazione della Commissione speciale al Consiglio della Provincia di Macerata intorno al progetto di strada ferrata dalla stazione di Porto Civitanova a quella di Nocera per Foligno*, Macerata 1871; *Relazione della Giunta Municipale di Recanati al Consiglio della Città stessa letta nella tornata del 22 giugno 1876 intorno alla controversia col Consiglio Provinciale circa la costruzione della ferrovia maceratese*, Recanati 1876; F. FRANCOLINI, *I progetti delle strade ferrate nelle Marche e le loro relazioni con quelli dell'Umbria*, Milano 1878 (estratto dal «Politecnico», Gior. dell'Ing. Arch. Civ. ed Industr., anno XXVII); T. GENTILI DI ROVELLONE, *La questione ferroviaria innanzi al Consiglio provinciale di Macerata*, Macerata 1878; *Relazione della Commissione del Consiglio comunale di Tolentino e deliberazione del Consiglio stesso sulla domanda del Comune di Sanseverino - Marche per adesione alla petizione al Parlamento Nazionale votata da quel Consiglio perché venga anteposto il tronco ferroviario Albacina - Macerata al tronco Civitanova - Macerata nel collegamento del Capoluogo della Provincia ad una delle reti principali*, Tolentino 1878; *Relazione della Commissione comunale di Tolentino sulla costruenda linea ferrata Albacina - Porto Civitanova*, Tolentino 1878; *Municipio di Fabriano. Per quali ragioni la ferrovia per Macerata - Civitanova dovrebbe distaccarsi dalla stazione di Fabriano anziché da quella di Albacina*, Fabriano 1879; G. B. PERICOLI, *Discorso pronunciato dal deputato G. B. Pericoli nella seduta del 4 giugno 1879 per raccomandare il trasporto in prima categoria di strada ferrata delle linee Albacina - Macerata, Ascoli - S. Benedetto del Tronto e Teramo - Giulianova*, Roma 1879; G. ZUCCONI, *La ferrovia Fabriano - Macerata e una strana richiesta a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici. Lettera dell'onorevole Zucconi al Direttore dell'Appennino*, Camerino 1880; T. GENTILI DI ROVELLONE, *Sulla ferrovia Macerata - Piediripa*, Macerata 1883; *A Sua Eccellenza il Sig. Ministro dei Lavori Pubblici. Sulla ferrovia Macerata - Sforzacosta - Tolentino. Memoria del Municipio di Sanginesio con le adesioni di altri 38 Comuni*, Macerata 1884; L. COPPOLA, *Risposta alla prima parte di un discorso*

*dell'ex - deputato comm. Assuero Tartufari*, Macerata 1886; A. BUATTINI, *L'avvenire di Sanseverino. Discorso letto il 3 novembre 1889 nel Teatro Feronia per la distribuzione dei premi agli alunni delle scuole comunali*, Sanseverino Marche 1890, pp. 15-18; L. BORIONI - R. PERUGINI, *La Provincia di Macerata. Cenni storici, amministrativi, statistici*, Macerata 1906, pp. 151-176; O. MARCACCINI, *Breve storia della Ferrovia Albacina - Civitanova*, in «L'Appennino Camerte», n. 37 del 10 settembre 1960, p. 4; G. ROBERT, *Cento anni fa: nasce il Regno d'Italia e comincia a formarsi la rete ferroviaria dell'attuale Compartimento di Ancona*, supplemento alla «Rivista di Ancona», III (1960), n. 6, pp. I - XXVIII; M. SQUADRONI, *Un argomento di viva attualità. Come nacque la ferrovia Albacina - Macerata - Civitanova Marche*, in «Il Resto del Carlino» (Cronaca di Macerata), del 29 settembre 1961, p. 4; M. SQUADRONI, *Il 24 Giugno 1886. Cento bandiere sul primo treno che giunse alla stazione di San Severino*, in «Il Resto del Carlino» (Cronaca di Macerata), del 30 gennaio 1962, p. 4; A. ARRA, *Il tronco ferroviario Civitanova Marche - Albacina*, in «Notiziario Economico» (della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Macerata), XX (1966), n. 8, pp. 3 - 6; A. CHIARAVALLOTTI, *Le strade ferrate nello Stato Pontificio dal 1829 al 1870*, Roma 1969; A. MELELLI, *La ferrovia Ancona - Roma*, Bologna 1973; R. PACIARONI, *C'era una volta un progetto*, in «L'Appennino Camerte», n. 13 del 6 aprile 1974, p. 4; C. LACCHÈ, *Le ferrovie delle Marche dopo il 1860*, estratto da «Ingegneria Ferroviaria», n. 4, aprile 1975; S. MARAVALLE, *Alla scoperta delle nostre linee. La Civitanova - Albacina*, in «Voci della rotaia», XX (1977), n. 11, pp. 14 - 17; A. MINETTI, *La ferrovia Falconara - Fossato: dalla progettazione ai primi effetti sul territorio*, in «Nelle Marche Centrali», a cura di S. Anselmi, Jesi 1979, Vol. II, pp. 1041 - 1086; G. PIANGATELLI, *Vicende ed umori privati e pubblici del mondo politico maceratese attraverso l'archivio Luzi (1847 - 1896)*, in «Studi Maceratesi», XV (1979), pp. 370 - 380; V. GIANANGELI, *Prime infrastrutture moderne a Macerata e nel Maceratese tra l'Unità e la fine del secolo*, in «Studi Maceratesi», XV (1979), pp. 629 - 661; C. CERIOLI, *Da Camerino al mondo. Per una storia dei trasporti nelle Marche*, Salò 1985, pp. 85 - 93.



*La locomotiva riparte, lasciandosi alle spalle le torri di Sanseverino. Da una fotografia del 1925.*

