

# S.A.F.R.E.

Via Nobili, 3  
42011 Bagnolo in Piano RE  
Presidente Riccardo Bedogni  
tel. 0522 691769  
e-mail [vapore@safre.it](mailto:vapore@safre.it)



## CENNI STORICI SULLA FERROVIA REGGIO-CIANO IN OCCASIONE DEL CENTENARIO

Scrivere in poche righe della Reggio-Ciano è una cosa assai difficile, perché questa non è una semplice ferrovia che collega due località ma è un incredibile connubio di politica e società, lavoro e tecnica che, probabilmente, non trova nel mondo uguale riscontro.

In tutte le nazioni l'epoca d'oro dello sviluppo ferroviario, sostenuto dal grande capitale privato, si colloca nella seconda metà dell'800, giungendo, sempre meno vigoroso, fino ai primi del '900.

Così era stato anche nella nostra provincia dove, dopo la costruzione della linea Milano-Bologna nel 1859, si dovette attendere fino al 1887 per vedere realizzata una rete locale, quale valido supporto allo sviluppo del territorio, consentendo il rapido movimento di persone e merci.

In quell'anno infatti è aperta al traffico la linea Reggio-Guastalla, con diramazione Bagnolo-Carpi e, poco dopo, sarà convertita allo scartamento normale la Reggio-Sassuolo, già in parte esistente fino a Scandiano, formando una rete di oltre 70 km gestita dalla SAFRE, la Società Anonima delle Ferrovie di Reggio Emilia, nata col capitale di grandi banche del Nord Italia.

Il lato sud-ovest della provincia rimaneva però ancora scoperto, anche se di una ferrovia in Val d'Enza si parlava da molti anni, addirittura dal 1865, quale tratta di una ipotetica linea da Reggio alla Spezia; poi nel 1878 e 1886 sorsero dei comitati che prevedevano la costruzione di una tranvia, molto più economica rispetto ad una ferrovia, ma una serie infinita di diatribe sui possibili percorsi e sui paesi da servire, paralizzarono ogni progetto.

Intanto, mentre a Reggio si discuteva, nella vicina Parma si passava rapidamente ai fatti e, nel 1901, veniva aperta la tranvia a vapore Parma-Montecchio, avvicinando così agli interessi della città ducale il popoloso comune reggiano (anche se poi la linea ebbe vita breve, in quanto fu soppressa già nel 1934).

A questo punto ci si rese conto che la costruzione della ferrovia Reggio-Ciano non poteva essere ulteriormente differita e la Provincia di Reggio Emilia diede incarico alla SAFRE di realizzare il progetto di una ferrovia da Reggio a Ciano d'Enza, passando da Cavriago, Bibbiano e S. Polo, con l'aggiunta di una diramazione da Barco a Montecchio.

Le cose, per vari motivi, non furono in ogni caso spedite: innanzi tutto si era ormai alla fine dell'epoca delle grandi costruzioni ferroviarie e il capitale privato non riusciva più a trovare una soddisfacente remunerazione in tali opere, richiedendo l'intervento dello Stato, in secondo luogo la Provincia, anche seguendo disposizioni del Governo, intendeva affidare gran parte di lavori ad imprese cooperative, visti i buoni precedenti in fatto di appalti per la manutenzione delle strade provinciali.

Su questo punto però le trattative tra la SAFRE, rappresentata da Giuseppe Menada, e la Provincia si interruppero agli inizi del 1904.

Lasciamo un momento la ferrovia per tuffarci nella situazione sociale dell'800: in questo secolo l'industria era in pieno sviluppo, grazie alla macchina a vapore, ai progressi della metallurgia e della tecnica. La vita nelle campagne era durissima e povera e moltissimi lavoratori vennero impiegati nelle grandi fabbriche, trovando però condizioni di lavoro altrettanto gravose.

Il tutto a vantaggio di un piccolo numero di persone che detenevano immense risorse economiche.

Lo stato miserevole di tante persone non lasciava insensibili alcune persone illuminate.

Fra questi **Robert Owen**, proprietario, agli inizi dell'800, di una filanda in Inghilterra dove riutilizzava una parte degli utili per finanziare una serie di riforme sociali e didattiche studiate per migliorare la qualità della vita dei suoi operai. Owen fu il primo ad utilizzare la parola cooperazione

contrapponendola a competizione e teorizzò una società basata sulla giustizia, equità e solidarietà.

La prima vera esperienza di cooperativa nasce nella città di inglese di **Rochdale**, dove nel 1844, per opera di 29 soci, nasce la prima cooperativa di consumo, la "Rochdale Society of Equitable Pioneers". Una società aperta a tutti, democratica (un solo voto per ogni socio), senza distinzioni politiche e religiose, il cui compito, oltre a fornire un servizio era quello di creare un'educazione cooperativa.

In terra reggiana, l'avvento dei socialisti e la predicazione di Camillo Prampolini avevano favorito la diffusione dell'ideale di cooperazione contribuendo alla creazione di numerose piccole cooperative di consumatori e di lavoratori (specialmente braccianti, muratori, ecc..).

Furono proprio queste ultime, visto lo stallo delle trattative per costruire la Reggio-Ciano, a decidere di federarsi per tentare di aggiudicarsi l'appalto, imbarcandosi in un'impresa ritenuta da molti al limite dell'impossibile. Fu così che, il 16 ottobre 1904, nacque il CCLP, Consorzio delle Cooperative di Lavoro e Produzione, riunendo 27 piccole cooperative, con lo scopo di costruire e gestire la ferrovia.

Vi furono ancora ostacoli da superare, di tipo economico ma anche per la diffidenza da parte dello Stato a concedere fondi ad un soggetto giuridico del tutto nuovo, come il CCLP (anche se pare non fosse estranea la SAFRE che utilizzo i suoi legami politico/amministrativi per ostacolare il CCLP).

Per non dilatare troppo i tempi, nel 1907 il CCLP fece una mossa che sapeva di azzardo: iniziò a costruire la ferrovia a proprio rischio, prima ancora che arrivassero i fondi promessi (3.900.000 lire) e, anche in questo caso, possiamo dire che la scommessa fu vinta il 9 ottobre 1910, quando il treno fece il suo ingresso trionfale alla stazione di Ciano.

Il servizio iniziò con due locomotive a tre assi, costruite dalle Officine di Saronno, cui si aggiunse una piccola macchina a due assi per il servizio sul breve tronco Barco Montecchio, 17 carrozze viaggiatori e 60 carri merci. La sigla sociale presente sui rotabili era FRC (Ferrovia Reggio Ciano).

Le locomotive avevano una targa col nome e si chiamavano: **CANOSSA, OWEN** e **LASSALLE** a memoria imperitura del fatto che gli ideali della cooperazione avevano permesso l'arrivo della ferrovia ai piedi dei colli famosi in tutto il mondo per le gesta di Matilde di Canossa.

Il **15** gennaio 1911 veniva realizzato il breve collegamento fra le stazioni di Reggio S. Stefano e Reggio Emilia FS, collegando Ciano col resto d'Italia e d'Europa.

Sempre in quegli anni si aggiunsero altre due locomotive a tre assi, denominate **A. COSTA** e **ROCHDALE**, che furono acquistate dalle Officine Meccaniche Reggiane, nate proprio grazie ad un'idea del presidente della SAFRE Giuseppe Menda.

Questo a dimostrare che la società cooperativa e quella capitalistica potevano, in qualche modo, essere utili una all'altra.

Va anche detto che, nel 1905, poco prima del passaggio allo Stato delle grandi reti ferroviarie, proprio Giuseppe Menada propose l'unificazione delle linee secondarie emiliane (Parma-Suzzara e Suzzara Ferrara) per presentarsi con una società dotata di maggiori potenzialità e redditività; un'intuizione che anticipava di quasi 100 anni la nascita dell'attuale Ferrovie Emilia Romagna!

Anche se non prevista da Menada, una prima parziale unificazione ci fu in provincia di Reggio, nel 1936, quando la SAFRE fallì e l'intera rete locale fu rilevata dal Consorzio Cooperativo (ormai controllato dal fascismo) che gestiva la Reggio-Ciano e la Reggio-Boretto (terminata nel 1927), fondendosi nel CCFR, il Consorzio Cooperativo Ferrovie Reggiane.

Ricostruite dopo le distruzioni belliche, le Ferrovie Reggiane attraversarono il difficile decennio 1950/60, che vide la soppressione di decine di linee ferroviarie minori in tutta Italia; la Reggio-Ciano tuttavia sopravvisse perdendo però il tronco Barco- Montecchio, chiuso nel 1955 assieme alla Bagnolo-Carpi e alla Reggio-Boretto.

Sulla rete rimasta (ancora oggi esistente) il CCFR continuò a fornire un servizio più che dignitoso fino al 1975, anno in cui subentrò l'ACT che, a sua volta, ha ceduto recentemente linee e mezzi alla società regionale FER. Una bella storia di uomini, lavoro e tecnica il cui ricordo è fondamentale per capire le radici della nostra terra e mantenere viva una memoria che è base e linfa per il futuro.

E' proprio questo il senso che ha portato l'ACT a voler restaurare la locomotiva a vapore n. 7; una macchina simbolica che ha prestato servizio sotto la SAFRE, poi ceduta alla FRC, passata infine al CCFR e, ciliegina sulla torta, fu quella che trainò l'ultimo treno a vapore regolare sulle Ferrovie Reggiane, il 31 maggio 1959, proprio sulla Reggio-Ciano!

Alberto Sgarbi  
Sodalizio Amici Ferrovie Reggio Emilia

Queste note sono state ricavate dalle seguenti fonti:

G. Magnanini – I trasporti Pubblici a Reggio Emilia – Ed Analisi 1985

G. Savi – Riv. Tutto Treno Storia – Ed Duegi, numeri vari.

A. Canovi –Cento anni CCPL – Ed F. Motta 2004