

da **Approfondimenti** del 08 marzo 1998

Un po' di storia della Ferrovia Parma - Suzzara

di Alessandro Muratori

La letteratura ferroviaria nel nostro Paese è sempre stata piuttosto avara di informazioni. Lavori monografici risalenti all'epoca dell'apertura delle linee sono rari a trovarsi. Soltanto i giornali quotidiani locali rappresentavano una fonte generosa di notizie, offrendo una cronologia certamente più attenta e sensibile rispetto all'informazione di massa dei nostri tempi.

In quest'ottica risulta interessantissima la lettura (da microfilm) delle annate della Gazzetta di Mantova dell'epopea delle costruzioni ferroviarie, risalente agli anni del Postrisorgimento.

È infatti dopo la conclusione della fase storica delle guerre risorgimentali che Mantova vive una lunga "full immersion" nella questione ferrotranvia locale e regionale. In prima linea in ballo il completamento della Verona - Sant'Antonio Mantovano alla volta della città, Borgoforte, Suzzara e Modena.



1. Un tipico convoglio della vecchia Veneta, in sosta nel deposito-officina di Suzzara (Disegno Alberto Coduri)

Non viaggiavano ancora i primi treni lungo questa relazione trasversale, che già le Province di Mantova e Parma cominciavano a discutere dell'opportunità di congiungere la costruenda Parma - La Spezia con la Mantova - Modena, all'altezza di Borgoforte o di Suzzara, tramite una linea che passasse per Brescello o Boretto e Guastalla.

Due erano le motivazioni a favore: la necessità di un anello di collegamento fra il Brennero ed il Tirreno e l'utilità del servizio locale. Ragioni ancora di piena attualità, ad oltre un secolo di distanza.



2. Locomotiva 260 SV del 1877 e l'allora nuovo LDn 602 "Canarino", nel deposito-officina di Suzzara SV (Foto Licinio Bonat, 1954)

Dopo un iter lunghissimo di discussioni e proposte, al giovane Parlamento italiano l'onorevole Baccarini il 18 maggio 1878 presentava un piano generale per il riordino e l'ampliamento delle strade ferrate del Regno.

Il progetto venne tramutato nella legge 5002 del 29 luglio 1879, che prevedeva la ripartizione delle nuove linee ferroviarie in quattro categorie. In particolare per la quarta il Governo era autorizzato a costruirle col concorso delle Province e dei Comuni interessati.

Per la "nostra" Parma - Suzzara il 5 dicembre dello stesso anno 1879 si costituì un Consorzio, che elaborò un progetto per una linea a scartamento ridotto 950 mm che toccasse i centri intermedi di Sorbolo, Brescello, Boretto, Gualtieri, Guastalla e Luzzara.

Nel 1881 al Consorzio subentrò una Società anonima, che da una parte ebbe il merito di modificare i piani originari a favore di una relazione a scartamento normale, ma dall'altra rifiutò l'ingresso a Parma su binario indipendente dalla linea Parma - Piadena - Brescia, nella quale andava in tal modo a confluire al Bivio del Cristo.

L'apertura all'esercizio venne fissata al 27 dicembre 1883 e poco tempo dopo la Società anonima si trovò a lasciare il posto alla

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, familiariamente indicata come "Veneta".

Da principio, e per molti anni a venire, ci si accontentò del semplice ruolo locale della nuova relazione ferroviaria: tre sole andate e ritorno al giorno (mattina, mezzogiorno e tardo pomeriggio), affidate a cinque locomotivette a vapore col seguito di carrozze a terrazzini a due assi. Armamento leggero, velocità massima limitata a 50 km/h: tutt'un'altra realtà rispetto alle previsioni iniziali. Nessun servizio diretto a collegamento fra la linea del Brennero e la Parma - La Spezia, nessuna relazione senza trasbordo neppure fra Parma e Mantova.



Foto Alessandro Muratori

3. Un locale Parma-Suzzara effettuato dall'ADN 602 SV, ritratto in piena linea fra Codisotto e Suzzara, al confine tra Emilia-Romagna e Lombardia, presso il casello 45 (demolito da vari anni) (Foto Alessandro Muratori, 11 luglio 1976)

Già nel 1886 si avvertiva un certo malcontento per la qualità del servizio offerto, tanto è vero che da più parti si domandava il passaggio della Parma - Suzzara sotto lo Stato.

La "Veneta" riuscì a tenersi stretto questo suo talento sotterrato, anche grazie all'abnegazione dei suoi dipendenti. Basti pensare che all'epoca tutto il materiale rotabile era completamente affidato alle cure del personale del deposito - officina di Suzzara. Formidabili lavoratori, capaci di sbrigare qualsiasi incombenza, provvedevano alla grande revisione delle locomotive a vapore, così come alla banale riparazione dei cancelletti delle carrozze viaggiatori a terrazzini; sapevano da un lato forgiare i metalli, mentre allo stesso modo erano in grado di riparare la carrozzeria o rifare i sedili delle vetture, o ancora, sostituire gli assi ammalorati della cassa dei carri merci. Nelle officine di Suzzara, in ambienti non certo confortevoli e "a norma", si faceva di tutto, col massimo impegno.

Durante la prima guerra mondiale la linea della Veneta ebbe modo di dimostrare tutta la sua utilità, quale percorso più breve tra i fronti trentino e carsico ed i porti di Genova, La Spezia e Livorno. La ferrovia fece miracoli, riuscendo a sbrigare un'enorme mole di traffico.

Negli 1924 si iniziò un servizio di carrozze dirette fra il Brennero e La Spezia, via Suzzara - Parma. Ciò determinò una nuova attenzione verso la nostra ferrovia: ancora si parlò di passaggio sotto lo Stato, in quanto si riteneva che la gestione da parte di una società privata risultasse troppo onerosa per le Ferrovie dello Stato, che minacciaron più volte di deviare i convogli via Piadena, nonostante la maggior percorrenza di 12 km e la necessità dell'inversione di marcia nel nodo cremonese. La relazione diretta venne sospesa però soltanto nel 1938, nel clima di generale austerity cui in quegli anni il Paese dovette sottostare.

Il secondo conflitto mondiale colpì pesantemente la nostra ferrovia, che, dopo una lunga precarietà, conobbe una positiva stagione di ricostruzioni ed ammodernamenti negli anni Cinquanta. Vennero ricostruiti i fabbricati danneggiati, furono introdotte le automotrici Diesel, fecero la loro comparsa, alla fine, anche delle nuove locomotive Diesel - elettriche. L'armamento fu rafforzato e si poté elevare la velocità massima dei treni, riducendo i tempi di percorrenza.



Foto Alessandro Muratori

4. DE 424-08 con un Treno Speciale A.F.I. Suzzara-Parma, mentre lascia la stazione di Luzzara (Foto Alessandro Muratori, 30 giugno 1991)

Al principio degli anni Sessanta, per intuizione dell'allora Direttore d'Esercizio ing. Licinio Bonat, vennero ristabilite relazioni dirette senza trasbordo tra Parma e Verona, via Suzzara, con automotrici di tipo MAN. Dalla FIAT giunsero nuovi rotabili e si migliorò la sicurezza dell'esercizio, grazie ai primi PL automatici, con segnalazioni ottico - acustiche. La Parma - Suzzara era più che mai viva e vitale, pronta ad affrontare le sfide dell'enorme espansione della motorizzazione privata.

Negli anni Settanta si attuarono importanti interventi sull'armamento e venne rafforzato il parco delle locomotive Diesel destinate ai servizi merci. Successivamente si è registrata l'immissione di nuovo materiale rotabile per servizi viaggiatori (automotrici di tipo 668 e 663), mentre si sostituivano tutte le rotaie e l'opera d'arte principale di tutta la linea: il ponte sul torrente Cro-stolo presso Guastalla.

Nell'estate del 1983 la Parma - Suzzara vede riconosciuto il proprio ruolo d'itinerario preferenziale fra Verona e Parma, grazie all'instradamento dell'espresso "Freccia della Versilia" Verona - La Spezia, deviato a causa della temporanea interruzione della Parma - Piadena. Una simile occasione di rilancio si presenterà alla Ferrovia anche qualche anno più tardi, ma in questa seconda opportunità non ci si orientò come nel 1983.

La nostra linea non è rimasta tuttavia a poltrire sugli allori: ha ammodernato gli impianti di sicurezza, ha automatizzato gli incroci in tutte le stazioni, ha rilanciato il traffico merci alleggerendo la difficile strada statale parallela, ha predisposto un nuovo deposito - officina presso Guastalla.



Foto Carmen Passini

5. Un' automotrice Ad della serie 610 durante l'effettuazione di un regionale Suzzara-Parma, ripreso in piena linea nei pressi di Boretto (Foto Carmen Passini, 6 settembre 1992)

La funzione della Parma - Suzzara rimane oggi, come un tempo duplice: locale (per le merci ed i viaggiatori) ed a più ampio raggio. Servono ulteriori miglioramenti sugli impianti, un ricambio generazionale dei rotabili, l'intensificazione dei servizi, l'arricchimento dell'offerta con nuove relazioni dirette. La FPS può servire al pendolarismo (Parma è città universitaria), al turismo di scambio con le città d'arte vicine (Mantova e Ferrara), alle relazioni di transito a media distanza, ai servizi merci. Un contributo ad una nuova considerazione della ferrovia deriva anche dalla sponsorizzazione del look dei rotabili, dall'effettuazione di treni speciali in collaborazione con associazioni feramatoriali o con realtà fortemente radicate sul territorio (musei, amanti della bicicletta, amici del Po, trattorie e ristoranti).

La Parma - Suzzara fa viaggiare i propri treni da 115 anni, ma avrà senz'altro ancora molto da dire per tanto tempo ancora, col concorso di tutte le forze che fino ad oggi l'hanno lucidamente sostenuta.

Alessandro Muratori - 08 marzo 1998

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003