

ANDREA GIUNTINI

I PROGETTI FERROVIARI DI COMUNICAZIONE FRA LA ROMAGNA E LA TOSCANA: RASSEGNA E NOTE CRITICHE

In uno scritto dedicato alle ferrovie il generale Manfredo Fanti si soffermava sulla necessità di attraversare l'Appennino con il maggior numero possibile di strade ferrate. L'ufficiale sosteneva l'esigenza di rendere la catena appenninica nel suo tratto centrale simile al manto di una zebra, tagliata cioè da numerose linee parallele fra loro (1).

La similitudine zoologica del militare, particolarmente attento al problema delle strade ferrate, testimonia un interesse nei confronti della questione ferroviaria appenninica, che fu effettivamente assai marcato a partire dagli anni immediatamente postunitari. L'Italia giunse all'unificazione con una dotazione ferroviaria estremamente esigua e completamente disorganica. I 1625 km complessivi tenevano la penisola assai distante dalle maggiori potenze economiche del tempo; inoltre le interruzioni fra i vari sistemi regionali e l'assenza totale di strade ferrate in alcune zone del regno abbassavano sensibilmente la funzionalità della rete. La prolungata frantumazione in tanti stati, tutti esponenti politiche ferroviarie diverse, e le difficili condizioni dei terreni unite alle asperità montuose costituivano i motivi più evidenti di una tale situazione. Si comprende quindi come una delle preoccupazioni principali, che i nuovi governanti non mancarono di annotare ai primi posti nel carnet degli impegni, fu proprio quella di stendere rotaie un po' dovunque, senza una logica programmatica, bensì sulla base del bisogno di unire urgente-

(1) Riportato da C. PULLÈ, *Le strade ferrate dell'Appennino congiunte alla difesa dello stato*, Modena 1872, p. 8.

mente le varie parti del paese che ancora non si conoscevano. Di qui lo sforzo costruttivo della Destra, che dal 1861 fu enorme e raggiunse l'obiettivo di disegnare una consistente ragnatela di vie ferrate sulla carta del giovane regno d'Italia.

Io vorrei che si pensasse sul serio — scriveva Bettino Ricasoli a Giuseppe Massari il 30 settembre 1859 — ai modi di torre da questo stato di miseria le strade ferrate italiane; vorrei vedere sorgere in questo lato un'influenza piemontese che lottasse con quella austriaca; vorrei che ci legassimo insieme con linee di strade ferrate, che proseguissero negli Stati romani; vorrei un gran sistema di ferrovie che togliessero le provincialità a quelle tante popolazioni italiane, che ancor non pensano che sono italiane, e insieme avessero efficacia di dare alle relazioni e al commercio italiano quella importanza che per la posizione d'Italia sembra poter tenere (2).

Durante questo periodo fu accentuato il carattere longitudinale del sistema ferroviario, un po' perché si voleva congiungere in tutta fretta il nord con il sud e un po' perché lo scavalcamento della lunga gioiata appennina richiedeva ancora una realizzazione di grande rilievo. L'accentuazione di questo carattere permise di collegare il settentrione con il meridione in tempi relativamente brevi, mentre allontanò ulteriormente l'Adriatico e il Tirreno. Se quindi la Destra poteva giustamente vantarsi di aver reso l'Italia una nazione ferroviaria, d'altro canto non era immune dall'accusa di aver operato in modo disordinato e poco riflettuto. L'esistenza di stretti legami fra protagonisti politici e padroni delle grandi compagnie ferroviarie, spesso gli stessi uomini, fornisce una prima immediata spiegazione delle opinabili scelte ferroviarie di quell'epoca e sulla direzione di molte delle linee anche principali.

Questa in sintesi la situazione ferroviaria italiana. Il problema di allacciare le linee toscane a quelle romagnole fu considerato quindi sì cruciale fin dal principio del dibattito sulla nascente rete nazionale, ma fu anche eluso a lungo.

Nel 1864 veniva finalmente aperta la Porrettana, l'ardita linea che Tommaso Cini aveva concepito e di cui Jean Luis Protche aveva diretto la costruzione. I lavori sull'importantissimo tronco ferroviario erano iniziati nei primi anni '50; la direzione era stata esplicitamente dettata dalla necessità degli austriaci di collegare il più speditamente possibile i porti

(2) *Carteggi di Bettino Ricasoli*, a cura di S. CAMERANI e M. NOBILI, Istituto Storico per l'Età Moderna e Contemporanea, VI, Roma 1953, p. 88.

di Trieste e Livorno. E fu sempre Vienna, affezionata alla linea anche per ragioni strategico-militari, a sollecitare la decisione sulla costruzione e lo stesso inizio dei lavori, che per anni rimasero bloccati per le previste e comprensibili difficoltà. Solo il genio del francese Protche e l'utilizzo della nuova macchina idropneumatica per lo scavo di gallerie già adottata per il traforo del Fréjus, permisero di coronare i lunghi sforzi. La linea, un vero miracolo di tecnica ferroviaria, si snoda lungo le valli dell'Ombrone e del Reno e sottopassa l'Appennino a Pracchia con una galleria elicoidale disegnata con straordinaria maestria. Ma il successo costruttivo non fu pari ai risultati offerti dal funzionamento della via, pure assunta al rango di tratto di congiunzione principale fra le strade ferrate del nord e quelle del sud. Il gran traffico stritolò ben presto la ferrovia, costruita a binario unico a causa delle strette gole, in cui era incassata; le ripide salite limitavano poi la velocità dei treni, già lenti per le frequenti curve quasi tutte con raggi molto limitati. L'usura delle macchine e il deterioramento dell'armamento, provocato dalle ricorrenti frane e dalle alluvioni, convinceranno infine della totale insufficienza e dell'impossibilità di sbrigare la mole di lavoro richiesta. Resse fino al 1934, anno di apertura della nuova Direttissima Bologna-Firenze, restando per lunghi anni uno dei tratti ferroviari più percorsi del paese.

Fra la Porrettana e la Roma-Ancona, l'altra transappennina dell'Italia centrale, vi era quindi spazio per una nuova linea, che si auspicava potesse alleggerire gli impegni delle altre due. Lo sbocco meridionale sarebbe caduto fra Firenze ed Arezzo, quello settentrionale presumibilmente fra Faenza e Cesena, ma i progetti poi allargarono il tratto comprendendovi anche Imola e Rimini.

La Roma-Ancona venne completata nel 1866. Tagliava gli Appennini al colle di Fossato e seguiva il tracciato già disegnato dai pontifici negli anni '40. Fu una delle prime linee approvate da Pio IX, poiché permetteva di unire i due porti di Ancona e Civitavecchia senza sconfinare.

Alla Tosco-Romagnola quindi era chiesto di porsi in modo equidistante fra le due linee appenniniche, criterio forse non troppo ortodosso, ma legittimo in un paese, che ancora aveva larghe zone intoccate dalla ferrovia. Sarebbe stata poi una linea italiana, ed è comprensibile anche questa necessità patriottica, contrapposta alla Porrettana voluta e imposta dall'Austria. Così il 10 gennaio 1860 veniva emanato un decreto, cui ne seguiva un altro il 27 marzo ad integrazione del precedente, nel quale si invitava a presentare progetti per una linea di congiunzione fra la Romagna e la Toscana al di sotto di Porretta chiunque ne fosse in possesso. Gli autori del decreto erano i due governi provvisori, quello emiliano e quello toscano. All'art. I del primo dei due decreti si legge che veniva

insediata appositamente una commissione per il giudizio sui progetti con «l'incarico di confrontare le diverse linee, che sono state, o possono essere studiate, tra Firenze e le Città della Romagna». Il giudizio, secondo il dettato dell'art. 3 del medesimo atto di governo, avrebbe tenuto conto «della ricchezza e della popolazione delle Provincie, che le linee presentate al suo esame dovranno traversare». I possessori dei progetti, identità probabilmente già nota agli estensori del bando, venivano invitati a presentarli con la promessa del rimborso delle spese vive «purché l'esattezza di essi studi sia constatata dalla Commissione stessa», come recitava l'art. 5.

Non furono pochi ad accogliere l'invito né tardarono a farlo, segno che in tanti si erano già provati a stendere un progetto di strada ferrata fra le due regioni, senza mai renderne pubblici i risultati.

Gli scopi che si prefiggevano gli autori del decreto erano chiari. La Tosco-Romagnola era una linea fondamentale per la messa in comunicazione dei porti adriatici e tirrenici del centro Italia, mentre poco importava la zona attraversata. Il valico andava scelto sulla base dell'orografia appennina e non dei punti mediani di passaggio. Avrebbe poi permesso di puntare verso est in attesa di una sperata estensione dei confini nazionali. Assumeva quindi il duplice aspetto di via regionale e nello stesso tempo si proponeva per la promozione a via di carattere nazionale, che un domani avrebbe potuto unire Roma con la Padana orientale e le Venezie.

I due governi misero a capo della commissione Antonio Giuliani, già regio commissario per le strade ferrate toscane, carica che aveva ereditato da Carlo Reishammer. La scelta non fu certo casuale; il Giuliani era senz'altro un tecnico esperto e competente (4), ma soprattutto aveva già studiato a fondo il problema ferroviario appennino alcuni anni prima in qualità di autore del progetto di transappennina Prato-Bologna per Montepiano, che poi era stato preferito al tragitto per Porretta (5). Insieme a lui vennero chiamati a far parte della commissione Francesco Renard e Girolamo Tarducci, quest'ultimo direttore della Centrale Tosca-

(3) Sulla Porrettana, e soprattutto sulla Direttissima Bologna-Firenze, di cui si parla più avanti, cf. l'opera dello scrivente *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze 1984.

(4) Aveva tra l'altro presieduto la commissione leopoldina incaricata di scegliere il miglior tracciato per la Firenze-Livorno.

(5) Cf. i suoi *Intorno alla strada ferrata dell'Italia Centrale nella sezione degli Appennini. Memoria e studi*, Prato 1852, seguito da una seconda e da una terza memoria; e ancora *Strada ferrata dell'Italia Centrale*, Prato 1852.

na, la ferrovia da Empoli a Siena. Furono poi aggregati al gruppo, su richiesta del governo emiliano, gli ingegneri Rapaccioli, Canevazzi e Brunelli.

Uno dei primi punti fermi stabiliti dalla commissione fu di privilegiare l'aspetto militare, obbligando cioè i proponenti dei vari percorsi a tenere in stretta considerazione l'esigenza della linea di funzionare da secondo binario rispetto alla Porrettana in caso di mobilitazione e di guerra. Il profilo militare non verrà mai trascurato, bensì continuamente messo in risalto durante l'intero arco della vicenda, nella quale gli intenti prudenziali rispettosi delle richieste del Ministero della Guerra assumeranno sempre toni rilevanti.

La commissione però non finì i propri lavori; non fu emesso un giudizio ufficiale sui progetti presentati, ma venne manifestata una certa preferenza nei confronti della linea per Faenza più che per quelle che conducevano ad Imola o a Forlì. Il Giuliani così si esprimeva nel 1862, al momento dello scioglimento della commissione, a proposito della Faentina: «La linea per la Sieve e per il Lamone si distende tra Pontassieve e Faenza sopra un terreno propizio, quanto altro mai, a stabilire una via ferrata attraverso agli ardui gioghi dell'Appennino: si ha ovunque un suolo stabile e, tranne brevi tronchi, non soverchiamente inclinato nel senso trasversale. Abbondano ovunque i materiali da costruzione, e le curve possono ottenersi con raggi non troppo frequentemente ristretti a metri 300", che poi negli studi successivi divennero 400. E proseguiva: «Se a questa linea volesse sostituirsi l'altra che va direttamente a Firenze per Pratolino(6), si avrebbero le medesime condizioni da Faenza fino alla Sieve»(7).

Il merito effettivo della commissione, e dei governi che la nominarono, fu di aprire ufficialmente la questione della Tosco-Romagnola. Gli eredi dei vecchi regnanti avevano tempestivamente recepito istanze levatesi da più parti, traducendole in una sorta di bando di concorso, che vide presentarsi moltissimi concorrenti, di una parte dei quali si hanno anche notizie risalenti a diversi anni prima. Questioni politiche di non poco conto però bloccarono quei progetti: da un lato permaneva la diffidenza

(6) Il tronco, di cui il Giuliani parlava in precedenza, era il Firenze-Borgo San Lorenzo via Pontassieve.

(7) Il giudizio del Giuliani è riportato in T. CALDERAI, *Il comitato promotore della ferrovia Tosco-Romagnola da Firenze a Faenza avanti e dopo la legge 29 luglio 1879. Sue ragioni contro il governo italiano*, Livorno 1882, p. 14.

del governo pontificio a permettere l'unione con gli stati confinanti (8), dall'altro stavano le pressioni dell'Austria, che preferiva tagliare l'Appennino più a Nord al fine di ottenere un collegamento diagonale con Livorno con l'intenzione di fare di Trieste l'unico porto adriatico in comunicazione col Tirreno. A nulla quindi valsero le richieste concernenti la costruzione di ferrovie di comunicazione con i porti di Ancona e Ravenna, che naufragarono di fronte allo scoglio della risolutezza del governo di Vienna.

Fra questi progetti va ricordato per primo, a causa della notorietà del suo ideatore, quello di una Firenze-Imola lungo la valle del Santerno, che l'inglese Stephenson studiò a lungo senza lasciarne però un progetto corredato degli indispensabili dati tecnici. Ne disegnò cioè soltanto una traccia, che soprattutto fu utilizzata dai suoi successori per le indicazioni geologiche contenutevi. Approfittando del momento di crisi che la Porrettana visse durante i primi anni della costruzione, Carlo Scarabelli cercò di riproporre l'Imolese in alternativa alla strada immaginata dal Cini, ma di nuovo le direttive politiche austriache non lasciarono spazio a ripensamenti (9). Il piano tecnico dello Scarabelli era più accurato di quello dell'illustre collega e quindi più convincente. Presentava una differenza rilevante rispetto all'inglese: intendeva infatti aggirare il colle di Pratolino, contrariamente all'idea esposta dallo Stephenson, che pensava di poterlo traforare, giungendo fino a Pontassieve e Dicomano per poi puntare verso occidentale.

Il primo invece a dimostrare di poter condurre il treno a Faenza fu il padre scolio Giovanni Antonelli. Gli studi gli vennero commissionati nel 1846 da due fiorentini, Giovanni Benericetti Talenti e Luigi Cesare Galli e dal marradese Jacopo Fabroni. Non appena stretto l'accordo, i tre si rivolsero a Faenza, dove trovarono immediatamente collaborazione. L'idea risaliva addirittura a quattro anni prima, quindi era più antica della Porrettana e della transappennina per Prato ed era già passata al

(8) Non furono rare le voci che si levarono, anche all'interno dello Stato Pontificio, per sollecitare sì la costruzione di una transappennina, ma tutta interna ai territori papali. La più autorevole di tali voci fu quella di B. BIASI, *Del danno che avrebbe allo Stato Pontificio da qualunque strada ferrata di comunicazione fra la Toscana e l'Adriatico. Lettera al cav. Angelo Galli*, Roma 1846 e *Sull'opportunità delle strade ferrate nello Stato Pontificio e sui modi per adottarle. Riflessioni*, Roma 1846. In entrambi gli scritti l'autore sosteneva l'utilità di un collegamento fra Ancona e Civitavecchia. Su posizioni simili si schierava anche F. MARANESI, *Circa l'unione dell'Adriatico col Mediterraneo e dello Stato Pontificio colla Toscana mediante strade di ferro*, Ferrara 1847.

(9) C. SCARABELLI, *Brevi considerazioni su la strada ferrata dell'Italia centrale pel tratto che si distende fra il Po e la Toscana*, Bologna 1856.

vaglio del celebre matematico Inghirami. L'11 agosto 1845 il gruppo aveva già dato alle stampe una memoria con l'illustrazione del percorso e la domanda di concessione rivolta al granduca. L'insuccesso dell'iniziativa convinse i promotori ad affidarsi all'Antonelli, il quale, coadiuvato dall'ingegnere di Marradi Giuseppe Bandini, lavorò con cura prima a tavolino e poi visitando i luoghi appenninici deputati ad ospitare la linea. Nell'agosto del 1846 erano pronti i risultati (10) e la compagnia fiorentino-faentina, che nel frattempo aveva assunto la fisionomia di comitato, li girava subito a Leopoldo, già impegnato però con i promotori della Porrettana. Due linee, considerando anche l'atteggiamento poco amichevole del legato pontificio a Bologna, erano effettivamente troppe.

L'Antonelli disegnò la propria linea con prudenza. Conosceva bene i rischi dei tunnel di montagna e per questo decise di far compiere alla ferrovia un lungo giro in uscita da Firenze, come già lo Scarabelli, di toccare Pontassieve e giungere a Borgo San Lorenzo, facendo a meno quindi di attraversare il temutissimo tratto intorno a Pratolino, dove aveva inizio il tronco in salita. Presentò comunque anche una possibilità di tragitto più breve, proprio attraverso Pratolino, su richiesta del conte Francesco Zauli Naldi di Faenza e del marchese Lotteringo Della Stufa, di Firenze. Il tunnel di valico, nel progetto dello scolopio, misurava 5 km, scelta ritenuta ardita, ma che l'autore aveva preferito piuttostoché approssimarsi ancor più verso la cima con curve sempre più strette.

I municipi di Firenze e di Ravenna si dichiararono pronti a votare sussidi per la realizzazione della Ferrovia, che richiedeva secondo i calcoli del religioso fiorentino una cifra intorno ai 21 milioni.

L'Antonelli studiò anche un progetto commissionatogli dal municipio d'Arezzo su una comunicazione ferroviaria con Ancona per la Romagna. Le condizioni oro-geologiche dei luoghi erano però particolarmente sfavorevoli, tanto che lo scolopio disegnò una linea che giungeva fino a 800 m. di altezza con una galleria di valico di 4 km. Ne risultava insomma una linea, che l'Antonelli stesso sconsigliava di costruire (11). Questo costituì il primo tentativo di Arezzo di sottrarre il capolinea della Tosco-Romagnola a Firenze. In quel periodo nella città toscana era viva l'agitazione intorno ad un possibile collegamento con la capitale del

(10) G. ANTONELLI, *Della triangolazione e livellazione relativa allo studio generale e fondamentale di una strada ferrata da Firenze a Marradi per la più breve congiunzione del Mediterraneo all'Adriatico*, Firenze 1846.

(11) ANTONELLI, *Di una strada ferrata centrale trasversale italiana. Rapporto*, Sansepolcro 1853.

Granducato e addirittura alla prosecuzione della stessa linea per Perugia e Roma. Arezzo sarebbe divenuto un nodo ferroviario di primaria importanza, superiore in quel caso anche a Firenze.

Un ultimo progetto transappenninico fu studiato e sottoposto al giudizio del granduca e del legato pontificio, quello relativo alla Forlivese. I principi Demidoff e Poniatowski, sudditi leopoldini, nel luglio 1845 ne chiedevano la concessione fino al confine con la Romagna di Terra del Sole, convinti poi di ottenere il permesso di proseguire fino a Forlì. Il marchese Ferdinando Panciatichi Ximenes si prestava a funzionare da finanziatore dell'impresa, sostenuta da «cospicui capitali e ragguardevoli capitalisti» (12), che sarebbero usciti allo scoperto al momento dell'affidamento della concessione. Il tracciato dei due nobili toscani toccava Pontassieve, San Godenzo, San Benedetto, Portico, Rocca San Casciano e Castrocaro.

Queste furono le tre proposte avanzate nel periodo che precedette l'unificazione.

La vivacità dimostrata già in questa prima fase da toscani e romagnoli è indiscutibilmente imparagonabile e ciò per le diverse condizioni politiche che caratterizzavano i due stati confinanti. Ai sudditi del papa non restò che appoggiarsi alle iniziative, che i vicini volta volta organizzavano, cercando poi di far breccia nel muro di diffidenza dei rappresentanti del pontefice nelle Legazioni. La situazione cambiò con l'elezione di Giovanni Maria Mastai Ferretti salito al soglio di Pietro con il nome di Pio IX nel 1846. Il nuovo papa abbandonò l'atteggiamento di totale ripulsa del suo predecessore Gregorio XVI, mostrandosi ben più disponibile nei confronti del «mostro di ferro». Resta il fatto che le cronache ferroviarie del tempo annotano soltanto di rado la presenza attiva di cittadini pontifici nelle vicende relative alle strade ferrate ed in special modo a quelle, il cui percorso non era interamente compreso nei territori dello stato. Non mancarono del tutto, è vero, ma le loro istanze furono per lo più soffocate, mentre i toscani godettero di una libertà d'azione quasi illimitata. Più lontani dal potere centrale emiliani e romagnoli ebbero le mani legate in misura minore rispetto ai sudditi di Pio IX della capitale, ma tale maggiore disinvoltura agli effetti pratici non si risolse in niente di concreto. Gli approcci fra le parti toscana ed emiliano-romagnola furono molti, meno numerose invece le iniziative indipendenti, quale quella del legato ravennate autore di una «Memoria per l'udienza di

(12) Archivio di Stato di Firenze, Capirotti di Finanza, f. 54.

Sua Santità li 17 maggio 1846» indirizzata al papa e contenente ben tre domande di concessione relative alla ferrovia che «dal confine toscano di Marradi nel Ravennate, comunichi per un lato con Faenza e Ravenna, e per l'altro da Imola, a Bologna» (13). Il rappresentante papale conosceva evidentemente i progetti in corso di elaborazione sull'altro versante.

Comunque tutti i tentativi di entrambe le parti non condussero a nessun risultato e quando le barriere caddero l'unica ferrovia interstatale decretata rimaneva la Porrettana. Il decreto del 1860 poi aprì le porte agli studi ferroviari di congiunzione prima repressi. Il poter varcare liberamente l'Appennino indusse moltissimi progettisti a misurarsi con la possibilità di collaborare con il nuovo governo, subito dimostratosi assai disponibile a sfruttare il nuovo mezzo di comunicazione, e piovvero le proposte più diverse, non suffragate spesso da studi di valore. La foga con cui il neonato regno si gettò nell'avventura ferroviaria si trasmise ai singoli, che presero a tempestarlo di richieste. Le numerosissime compagnie proprietarie delle linee sparse sul territorio italiano, ben ventidue, soffiarono sul fuoco dell'entusiasmo senza nascondere le mire di arricchimento che una tale corsa alla costruzione poteva facilitare. Fino alla regolamentazione del 1865, anno in cui lo stato promosse l'accorpamento delle tante società in un numero più limitato rendendo le nuove più solide e stabili finanziariamente, il mondo ferroviario visse una situazione di caos indescrivibile. Nello stesso anno della legge di regolamentazione poi venne trasferita la capitale a Firenze, cosa che fece rivedere completamente i piani ferroviari della città toscana.

Un elemento d'ordine era rappresentato dai militari, che subito ottennero di poter incidere sulle direzioni delle linee, cui imposero per quanto fu loro possibile percorsi funzionali alle strategie belliche. I militari chiedevano linee alternative a quelle litoranee, bersaglio possibile dei cannoneggiamenti nemici dal mare; e domandavano di privilegiare i problemi inerenti alla mobilitazione ed al rifornimento in caso di guerra. I timori dei militari non erano fuori luogo ed infatti furono costantemente oggetto di attenta considerazione: il regno era giovane ed ancora doveva trovare una salda collocazione sullo scacchiere internazionale e le questioni veneta e romana pesavano sui rapporti con due fra i maggiori stati europei dell'epoca. Non è un caso quindi che il 23 gennaio 1862 fosse nominata dal Ministero della Guerra una commissione permanente con il compito di vigilare ed organizzare la difesa dello stato, con il compito

(13) Archivio di Stato di Roma, Ministero dell'Interno, f. 434.

specifico, fra gli altri, di sorvegliare la nascita della rete ferroviaria italiana, accertando che non fosse tralasciata la creazione di un valido sistema di infrastrutture atte alla difesa.

Pressioni altrettanto potenti giunsero dagli ambienti finanziari, i cui stimoli erano non infrequentemente in contrasto con le reali esigenze del paese. Coincidenze non causali fra cariche dello stato e nell'ambito delle società ferroviarie contribuirono a vivacizzare talvolta oltre misura il mondo delle ferrovie in quest'epoca.

I risultati pratici della nomina della commissione presieduta dal Giuliani non si fecero attendere troppo. Allo Scarabelli come propugnatore dell'Imolese successe Pietro Ganzoni, che aveva recuperato l'antica traccia segnata dallo Stephenson, arricchendola di ulteriori adattamenti tecnici (14). Si affiancò al Ganzoni, con uno scritto solo per poi uscire di scena, Giuseppe Carloni (15). Nello stesso anno usciva un opuscolo anonimo (16), in cui venivano svolte argomentazioni molto simili ai precedenti, cioè fedeltà all'idea originaria dello Stephenson ripresa dallo Scarabelli, di seguire la valle del Santerno. Differentemente dagli altri il Ganzoni, nativo di Firenzuola, reputava possibile il sottopassaggio del colle di Pratolino e la vicina contropendenza, che invece spaventava molti tecnici. Lo studio sull'Imolese lo espose agli attacchi di padre Antonelli, che pure aveva studiato il percorso per Pratolino anni prima, a tal punto da indurlo a pubblicare un polemico opuscolo di risposta (17).

Prendeva corpo anche il progetto della Forlivese, avanzato quasi quindici anni prima e non più ripresentato. A definirne i caratteri era Luigi Fratti, convinto come Demidoff e Poniowski di tracciare la linea seguendo la via del Muraglione (18). Anch'egli ebbe un rapporto non del

(14) P. GANZONI, *Agli illustrissimi sig. Gonfaloniere e Consiglieri del Comune di Firenze (lettera relativa al progetto di un consorzio di comuni nell'intendimento di concorrere alla costruzione di una ferrovia da Firenze al centro della Romagna)*, Firenze 1860; *Illustrissimi Signori Gonfaloniere e Consiglieri del Comune di Firenzuola in Toscana. Rapporto sulla costruzione di una ferrovia per Pratolino, San Pietro a Sieve ed Imola forando l'Appennino al passo della Futa*, Firenze 1863; e *Preventivo presentato al Gonfaloniere e consiglieri del Comune di Firenzuola, del capitale occorrente per la costruzione di una ferrovia Firenze per Pratolino a S. Piero a Sieve ed Imola*, Firenze 1863.

(15) G. CARLONI, *Di un progetto di una via ferrata da Firenze alla Romagna per le valli della Sieve e del Santerno. Osservazioni*, Arezzo 1860.

(16) *Sulla via ferrata da Firenze alla Romagna. Aforismi di un anonimo*, Firenze 1860.

(17) GANZONI, *Considerazioni in replica alle varie recenti pubblicazioni sulla strada ferrata toscano-romagnola. Rapporto al municipio di Firenzuola*, Firenze 1863.

(18) L. FRATTI, *Brevi cenni intorno alla ferrovia centrale italiana. Proposta da Forlì per la valle del Rabbi a Pontassieve*, Forlì 1857; *A sua eccellenza sig. intendente di governo della Provincia di Forlì ed agli onorevoli membri del Municipale consiglio questa memoria perché nel loro senso di patria utilità giudicata ne propugnino la massima ossequioso raccomando*, Forlì

tutto amichevole con lo scoliope Antonelli (19), che lo accusò apertamente di falsare le cifre relative alla distanza e al costo di costruzione. La contesa mobilità numerosi desiderosi di entrare nell'olimpio dei progettisti ferroviari, che preferirono però pubblicare inizialmente i propri lavori nascosti dall'anonimato (20). Altri invece scesero in campo con l'animo, a seconda dei casi, del nemico o dell'alleato. Si registrano così interventi di Giovanni Arpinati (21) e del ravennate Antonio Monghini (22). Il primo apportava una modifica sostanziale alla Forlivese del Fratti, seguendola soltanto fino a Dicomano per poi andare verso il Casentino. L'Arpinati sedeva nel Consiglio Comunale di S. Sofia ed aveva quindi tutto l'interesse a portare la ferrovia verso le proprie zone (23).

L'elemento campanilistico prese inesorabilmente ad affiorare assai presto negli scritti dei vari autori. Partiti da considerazioni di natura economico-politica nazionale, finivano poi invariabilmente per proteggere gli interessi della propria provincia, spesso sostenuti finanziariamente dalle municipalità o da comitati composti da facoltosi disposti ad autotassarsi. Negli anni che seguono l'unità si allarga la prevalenza degli interessi specifici delle singole città e paesi e scompaiono le motivazioni più nobili. Quando poi cominciò a scatenarsi la lotta politica, la conquista dei collegi fu basata anche su campagne improntate sulla «fiducia ferroviaria» che ogni candidato era in grado di ispirare. A quel punto qualsiasi piccolo comune si sentì in diritto di cercare un posto al sole nel movimentato panorama ferroviario nazionale.

1859; *Della ferrovia più breve per l'unione di Livorno alla costa adriatica da Venezia ad Ancona. Discorso sulla linea Livorno-Firenze-Pontassieve-Sanbenedetto-Forlì-Ravenna*, Firenze 1860; e *Sulla linea ferrata da Livorno a Firenze-Pontassieve-S. Benedetto-Forlì-Ravenna*, 1861. Nei primi due scritti l'autore indicava il passaggio per Premilcuore anziché per Portico-S. Benedetto, scelta quest'ultima maturata in un secondo momento.

(19) FRATTI, *Considerazioni in risposta alla memoria pubblicata nel Febbraio 1861 dal professor Giovanni Antonelli intitolata «Delle vere condizioni degli andamenti per via ferrata da Firenze a Ravenna per Faenza e per Forlì»*, Forlì 1861.

(20) *Alcune considerazioni intorno al progetto di una nuova ferrovia che, congiungendo Firenze alle Romagne, metta capo a Forlì*, Firenze 1860; *Di una ferrovia da Firenze a Ravenna per Faenza e per Forlì*, 1861; e *Sull'andamento più breve a compire la ferrovia dei due mari*, Forlì 1863.

(21) G. ARPINATI, *Sulla strada ferrata da Firenze a Forlì*, Rocca San Casciano 1861; e *Sulla maggior utilità della linea di ferrovia da Firenze a Forlì per Pontassieve, Dicomano, Val del Casentino e Val del Bidente. Osservazioni statistiche ed economiche*, Firenze 1861.

(22) A. MONGHINI, *Di una strada ferrata diretta di congiunzione del Mediterraneo col'Adriatico per gli Appennini centrali a Ravenna. Discorso*, Firenze 1861.

(23) Alcuni anni prima aveva dato alle stampe un libretto in difesa dell'idea di costruire una strada rotabile da Stia a S. Sofia: *Cenni topografico-economici sull'apertura di una strada a ruote che servir deve di comunicazione al Casentino colla Romagna toscana e pontificia*, Rocca San Casciano 1854.

Meno contaminata delle altre dagli interessi campanilistici ed elettorali appare la figura di padre Antonelli. Tecnicamente di rango superiore ai più, il religioso fiorentino lavorò sempre in modo coscienzioso sostenendo tesi, che poi riusciva puntualmente a dimostrare. Non affezionato per motivi extraferroviari alla propria linea, l'Antonelli non si abbassò mai al livello di polemista di bassa lega, cosa che tanti predilessero, ma disegnò una linea difficile vincendo con le proprie capacità le non scarse nè lievi difficoltà opposte alla natura. Di fronte ad attacchi spesso poco garbati, lo scolio sapeva ribattere cifre alla mano, conquistandosi poco a poco la fama di vera e propria autorità nel settore. Risultò vincente anche la sua scelta di non puntare esclusivamente sulla brevità del percorso, come tutti gli altri tesero a fare facendosene un inutile vanto per la presunta minor spesa impegnata per la costruzione, bensì di tenere nel debito conto la conformazione dei terreni e ogni altra asperità nella realizzazione. Nel 1861 l'Antonelli pubblicava due opuscoli, nei quali concentrava il risultato di quindici anni di continue riflessioni al tavolo da lavoro e di attente ispezioni sugli impervi passi appenninici (24). Due anni dopo abbandonava definitivamente l'alternativa della Forlivese, che aveva ancora tenuto in vita nonostante la preferenza manifestata per la Faentina (25). In queste due redazioni del progetto l'Antonelli optava senza tentennamenti per il tracciato per Pontassieve-Dicomano, non fidandosi evidentemente della tenuta e della riuscita delle ingenti opere d'arte necessarie al percorso per Pratolino.

La presentazione dei primi scritti indusse l'autorità governativa a creare una seconda commissione, in sostituzione della precedente estinta, da cui ereditava lo scopo principale, alla quale doveva la sua formazione. Ne facevano parte quattro ispettori del Genio Civile: Biglia, Giordano, Passerini e Scotini. Relatore venne designato Passerini; alla morte dello Scotini subentrò Cavalletto. La commissione, la cui costituzione rientrava nel più vasto piano di generale riordinamento e regolamentazione delle ferrovie da parte dello stato, lavorò diversi anni con l'obietti-

(24) ANTONELLI, *Delle vere condizioni degli andamenti per via ferrata da Firenze a Ravenna per Faenza e per Forlì. Memoria*, Firenze 1861; e *Delle vere condizioni degli andamenti per via ferrata da Firenze a Ravenna per Faenza e per Forlì. Relazione alla R. Commissione incaricata di proporre la scelta di uno fra quelli ed altri analoghi andamenti di ferrovia*, Firenze 1861.

(25) ANTONELLI, *Del miglior andamento per via ferrata da Firenze alla Bassa Romagna e dei rapporti del medesimo con la più breve ferrovia trasversale e longitudinale centrale italiana. Memoria*, Firenze 1863.

vo di stabilire la migliore Tosco-Romagnola. Allo scoccare del settimo anno, il 28 luglio 1870, presentava un rapporto, *Studio comparativo dei diversi progetti di ferrovia sottoposti all'esame del Governo per una più diretta riunione di Firenze colla Romagna e le Marche*, nel quale veniva adombrata piuttosto nettamente una preferenza per la Faentina. Come si evince dal titolo non era neppure presa in considerazione l'ipotesi di far partire la linea da un'altra città toscana che non fosse Firenze.

La commissione apparve come un passo deciso del governo. Stimolò anche altri ad elaborare in fretta nuovi progetti con direzioni alternative, sempre su commissione di municipalità trascurate dai progetti esistenti o su invito di politici più o meno potenti (26). Nonostante l'impegno dello stato rivolto alla ristrutturazione del panorama societario, non mancarono dei suoi precisi segnali di coinvolgimento nella vicenda, che testimoniano quindi l'importanza del ruolo della linea nel futuro assetto della rete nazionale. Uno di questi segnali fu la divisione in due gruppi delle linee proposte sulla base dello sbocco. Ciò d'altro canto dimostra anche che ad un certo punto si pensò seriamente all'evenienza di costruire una linea Tosco-Romagnola, che non facesse capo a Firenze, giustificando il fatto con il bisogno di collegare più rapidamente possibile il centro e il meridione della penisola con il nord-est. Per quel che riguardava lo sbocco romagnolo invece tranne Imola, troppo a nord, tutte le altre città erano confacenti allo scopo.

Il momento politico, che vedeva al vertice lo scontro fra piemontesi e toscani per la guida dello stato, si rifletteva anche nella questione ferroviaria. Togliere Firenze da una linea, che nelle intenzioni non sarebbe stata seconda alla Porrettana, significava dare un serio colpo alle sue ambizioni di nodo ferroviario e cerniera fra nord e sud. La città toscana non riuscì ad opporre una valida strategia a questa manovra di aggiramento che si voleva fare ai suoi danni; né trovò alleanze al di là dell'Appennino, visto che i romagnoli stavano pensando che effettivamente la linea sarebbe potuta sboccare più a sud ancora anche per l'insormontabile difficoltà costituita da Pratolino, che faceva divergere il tracciato verso sud-est. Troppo impegnati a contrastare l'egemonia sabauda, che costerà loro l'accusa di prevaricazione municipalistica e di consorteria, i

(26) SCARABELLI, *Sulla convenienza di studiare una ferrovia da Cesena ad Arezzo. Cenni*, Bologna 1862; e *Studi per la ferrovia da Ferrara a Lugo, da Cesenatico a Cesena e da Cesena ad Arezzo*, Bologna 1864. La linea correva attraverso Bibbiena, Bagno di Romagna e Sassina.

leader politici dell'ex-Granducato perderanno di vista il dettaglio della questione non concedendole l'importanza meritata, lasciandola in pasto alle dispute elettorali e alle promesse di amministratori locali ansiosi di potere. Tale processo si rese palese negli anni di Firenze capitale, quando certi pudori scomparvero e la lotta fu condotta senza imbarazzi alla luce del sole.

Non meraviglia quindi che il gruppo che si mosse meglio fu quello «misto» guidato dal Benericetti Talenti, in cui l'accordo fra toscani e romagnoli fu perfetto ed equilibrate risultarono le varie spinte interne. Al fine di sveltire le pratiche d'appalto il gruppo nell'ottobre del 1863 si accordò con l'impresa modenese di Israel Guastalla, già distintasi in epoca preunitaria per aver avuto in mano alcuni tratti della Centrale Italiana. L'imprenditore fu assorbito dal comitato e fu elaborato un nuovo progetto ancor più circostanziato dal punto di vista tecnico. Il progetto giungeva nelle mani del ministro dei Lavori Pubblici Menabrea il 31 maggio 1864; era il primo riguardante la Tosco-Romagnola che arrivava sul tavolo del responsabile ferroviario nazionale. Gli studi brillavano per precisione e per profusione di dati e dettagli. Costavano di ben quarantasette metri di tela lucida, nei quali oltre al disegno della linea apparivano i progetti delle stazioni, dei ponti e di ogni altra opera d'arte. Il nuovo progetto era filiazione diretta di quello, che il padre Antonelli, aveva lasciato al comitato. Il mutamento al vertice del Ministero, Jacini successe a Menabrea, ritardò le pratiche.

Entrambi comunque avevano apprezzato il lavoro compiuto dal comitato, tanto che il nuovo ministro il 3 dicembre 1864 giungeva a promettere in Parlamento di presentare il progetto nella successiva sessione parlamentare. Due settimane dopo veniva inoltrata al ministro una formale domanda di concessione. Il Benericetti Talenti aveva cercato di rendere più gustoso il boccone riunendo un consorzio di comuni e province interessati appartenenti alle due regioni pronti ad intervenire anche con larghe sovvenzioni per facilitare e accelerare la decisione ministeriale. All'inizio del '64 il consorzio aveva già raccolto più di 3 milioni di lire e ancor più consistenti finanziamenti erano in attesa della concessione. Il ministro naturalmente gradì l'offerta e nel settembre del 1865 scrisse a Benericetti Talenti invitandolo ad una collaborazione più stretta con la commissione già nominata; ciò avveniva per il tramite dell'ing. Soldati, che per conto del comitato illustrava i luoghi della futura Faentina ai componenti della commissione. L'avvicinamento verso i giudicanti non fu gradito dai sostenitori delle altre linee, che peraltro da qualche anno, comprendendo che la Faentina partiva con un netto margine di vantag-

gio rispetto alle altre, avevano iniziato una campagna denigratoria del tutto disdicevole(27).

Il trasporto della capitale a Firenze e la contemporanea legge dei «grandi gruppi» del 1865 dettero un nuovo impulso alla vicenda. Una prima conseguenza fu l'apparizione di nuove proposte, su probabile suggerimento anche delle nuove più robuste compagnie ferroviarie, che trovatesi a gestire linee distanti fra loro e poco integrate, andavano a caccia di un aumento della funzionalità della propria rete cercando di aggiungerci i tasselli mancanti (28).

Una seconda conseguenza immediata, d'importanza assai più marcata, fu l'ostruzionismo effettuato nei confronti delle linee, che aggiravano Firenze, effettuato dai fiorentini facendo leva sull'aumentato potere al di fuori di una programmazione ferroviaria a livello nazionale. Il campanilismo stava vincendo senza sforzo la propria battaglia: così si esprimeva Pietro Ganzoni, che proponeva Castelbolognese come possibile capolinea della ferrovia in terra romagnola, rendendosi conto che la proposta di Imola non avrebbe avuto alcun successo: «Questo è l'unico punto sul quale potranno transigere i varj interessi municipali, il cui cozzo sino ad oggi è stato purtroppo uno dei principali impedimenti alla esecuzione di una linea ferrata in questi paesi» (29). Se consideriamo che le ferrovie costituivano una delle branche privilegiate dell'attività speculativa dei toscani e che il sistema dei trasporti nei vecchi territori di Leopoldo II era il più solido e il più funzionante insieme con quello piemontese, non è ardua la comprensione delle resistenze attuate dalla classe politica toscana nei confronti dello spostamento del capolinea da Firenze. Sfumando gradatamente il tono e la portata delle dispute politiche generali, i toscani contribuirono pesantemente a far sì che il confronto scendesse sulle questioni municipali, giocato su un terreno che spesso fu puramente personale. La speculazione e gli interessi nelle vicende finanziarie delle società ferroviarie, che avevano vissuto rigogliosamente al-

(27) Cf. Il libretto anonimo, ma probabilmente del comitato fiorentino-faentino, *Di una ferrovia da Firenze a Ravenna e all'Adriatico*, Firenze 1862.

(28) Vanno ricordati il Rimini-Arezzo per Bibbiena, il Rimini-Arezzo per la Val di Tevere, il Pesaro-Gubbio-Perugia, non pertinente alla presente rassegna, ma di fatto alternativo alla Tosco-Romagnola, e il Fano-Arezzo, presentato da A. PEYRON. *Al Parlamento italiano la presente memoria sulla ferrovia metaurena da Fano ad Arezzo per la più diretta congiunzione dell'Adriatico al Mediterraneo da Ancona e Livorno*, Pesaro 1865. Un libretto riassume lo stato della questione piuttosto efficacemente: G.B. BECCARI, *Della ferrovia trasversale occorrente all'Italia del centro. Memoria*, Firenze 1864.

(29) GANZONI, *Brevi considerazioni sulla ferrovia Tosco-Romagnola*, Firenze 1865, p. 2.

l'ombra del granduca, non avevano abbandonato i suoi più potenti ex sudditi. L'unica questione ferroviaria di rilievo del «decennio eroico» delle costruzioni ferroviarie rimane in realtà quella della nazionalizzazione, che provocherà lo scontro del marzo del 1876 e la defezione del gruppo toscano della Destra allo scopo di mantenere in vita i floridi interessi della regione nelle ferrovie. Nessun'altra contesa fu politicamente caratterizzante né meritò di esserlo.

Fra tentennamenti e trame speculative passarono ancora altri anni prima che la Faentina tornasse ad essere dibattuta. Antonio Zannoni, futuro autore del progetto in buona parte seguito per la realizzazione della Direttissima Bologna-Firenze, interveniva riaccendendo la miccia delle discussioni intorno alla linea (30). I suoi scritti volevano essere soltanto divulgativi, non erano studi tecnici approfonditi, rispondendo così alle esigenze del comitato, che aveva deciso di affidarsi ad un tecnico di rango per la ripresa dell'offensiva (31).

I sostenitori degli altri percorsi attesero il 1870 per rimettere fuori la testa. Il nuovo trasferimento della capitale costrinse il governo a rivedere i propri piani ferroviari, portando al centro della rete Roma. Firenze quindi tornava in secondo piano e come tale senza alcun diritto particolare sulla Tosco-Romagnola. Le linee che tagliavano in diagonale l'Appennino formandovi un angolo più acuto a questo punto divennero più funzionali alla creazione di un nodo ferroviario intorno alla vecchia capitale dello Stato Pontificio. Così il 3 dicembre 1870, consapevole del pericolo che la città stava correndo, il Consiglio Provinciale di Firenze nominava una commissione incaricandola di scegliere la linea di comunicazione con la Romagna ritenuta più conveniente e di riferire poi al Ministero (32). Venivano chiamati a farne parte politici e tecnici ferroviari, quali Cini, Ciardi, Andreucci, Nobili, Poggi e Piani. Una settimana dopo Bartolomeo Cini, a titolo personale, si esprimeva a favore della Faentina, cosa che poi avrebbe fatto anche la relazione finale della commissione. Negli stessi giorni veniva reso noto anche il risultato dei lavori

(30) A. ZANNONI, *Sulla ferrovia Tosco-Romagnola: proposte*, Faenza 1869; e *Sulla ferrovia Tosco-Romagnola Pontassieve-Faenza: proposte*, Bologna 1869.

(31) L'ingegnere bolognese aveva già fatto sentire la propria voce sulla «Gazzetta delle Romagne» del 24 dicembre 1863 in un articolo, il cui titolo riassumeva esplicitamente il contenuto: *Sull'inopportunità di nuovi studi ferroviari da Faenza a Firenze dopo quelli del ch. P. Antonelli*.

(32) Già l'anno precedente il Consiglio Comunale e quello Provinciale accettavano di votare sussidi per la Tosco-Romagnola a condizione però che lo sbocco fosse inderogabilmente a Firenze.

della commissione governativa guidata da Cavalletto dopo la morte di Scotini. Il testo della relazione terminava in modo eloquente: «perciò la linea Faentina, è a senso della Commissione, preferibile a tutte le altre, perché più di tutte economica e facile, e soddisfa tanto allo scopo per il quale si raccomandano le Linee Tosco-Romagnole, che a quello cui mirano le Tosco-Marchigiane». Stessi toni si ritrovano in una contemporanea relazione della «commissione per la difesa permanente dello Stato», che rintraccia nella Faentina quelle caratteristiche strategiche, che una linea così delicata non poteva non avere.

Dal punto di vista dei progetti l'annotazione più rilevante riguarda la nascita in questo periodo dell'Adriatico-Tiberina, il cui primo propugnatore fu Coriolano Monti (33). La linea tagliava la Romagna in prossimità di Cesena e scendeva spedita sfiorando la Toscana per puntare con determinazione verso Roma incurante dei territori e dei centri attraversati.

Firenze ne era abbondantemente esclusa, mentre Arezzo poteva a ragione sperare di poterla deviare a proprio favore. La proposta contò indubbiamente molti più seguaci in Romagna che in Toscana; Firenze naturalmente fece di tutto per osteggiarla. Domenico Solari, autore di una memoria per conto della Provincia di Firenze, scriveva: «Vistasi perduta nella congiunzione dell'Aretina con la Senese, muovesi e lavora con Cesena, onde intendersi su la questione della linea Cesena-Arezzo, la quale nell'attuale ansia febbrile di scorciare le distanze, che allontanano dalla definitiva capitale, ha moltiplicato le probabilità di successo, e ridestato conseguentemente il desiderio, il bisogno, che sentono quelle provincie di riunirsi con una ferrovia» (34). Parallelamente la città toscana operava dei tentativi di congiungersi con Fano, esclusa anch'essa dall'originario progetto della Adriatico-Tiberina (35). Era divenuta ormai una prassi che ad ogni apparire di un nuovo progetto le zone non comprese rispondessero immediatamente con controproposte dettate dalla paura dell'esclusione.

(33) C. MONTI, *Accorciatoje di strade ferrate da Bologna a Firenze e Roma e da Napoli a Firenze e Bologna*, Perugia 1871; e *Sistema delle strade ferrate italiane e delle comunicazioni con Roma, a proposito della congiunzione delle strade ferrate Aretina e Senese. Memoria*, Roma 1872.

(34) D. SOLARI, *Sulla congiunzione delle ferrovie umbro-aretina e centrale toscana. Scritti presentati ai consigli provinciali e comunali di Firenze dai municipi di Bucine ed altri riuniti in consorzio*, Firenze 1872, pp. 7 e 8.

(35) E. RIGHI, *Ferrovia metaurense da Fano per Arezzo per Montedale*, Fano 1872.

Il peso di Roma spostò il piatto della bilancia e l'Adriatico-Tiberina, che da Venezia conduceva alla nuova capitale, divenne inaspettatamente la favorita. La questione si prolungò anche attraverso la vicenda ben più spinosa del rinnovo delle convenzioni, sempre più legata a quella dell'esercizio della rete ferroviaria; anzi vide un accentuarsi del dibattito proporzionale al crescere dell'intensità dei toni della contesa politica. In sostanza la corsa all'elezione aprì le porte al mercanteggiamento dei voti sulle questioni ferroviarie di secondo ordine, quale la Tosco-Romagnola. Le consultazioni elettorali del 1874, che videro un dibattito dai toni più che vibranti, danno il suggello ad una pratica che nel campanilismo degli anni intercorsi dall'unità, aveva già trovato larga attuazione.

In quest'ordine di considerazioni rientra la riproposizione del progetto della Forlivese. Proseguiva l'opera del Fratti Luigi Mercanti, che nel suo progetto invitava a seguire l'andamento del fiume Bidente e a valicare l'Appennino a Poggio Scali, tenendo fermo l'eventuale alternativa del Bastione per il punto di scavalcamento (36). L'ingegnere di Sansepolcro lavorava per la Provincia e per il Comune di Arezzo, che a loro volta si muovevano di comune accordo con il municipio di Forlì. I due enti locali toscani avevano finanziato lo studio con il contributo dei molti piccoli comuni sparsi lungo la linea, specialmente sul versante romagnolo. Il progetto definitivo venne consegnato nel 1875 al Ministero (37); l'attenta considerazione, con cui fu esaminato, convinse i promotori a costituirsi in comitato, certamente la figura associativa più idonea per esercitare pressioni sull'autorità politica e per concentrare istanze e interessi spesso confusi e divergenti.

I consigli comunali venivano mobilitati e bombardati di richieste di aiuti in denaro in un clima di grande confusione, che talvolta induceva in errore gli stessi amministratori; successe più di una volta che venissero

(36) L. MERCANTI, *Ferrovie italiane. La vera linea centrale da sostituirsi alla Porrettana*, Firenze 1873; e *Ferrovie italiane. La vera linea centrale da sostituirsi alla Porrettana. Esame critico dei diversi progetti proposti*, Forlì 1874. L'autore aveva stampato due lavori sulla Forlì-Perugia poco tempo prima: *La rete ferroviaria italiana: progetto di una linea ferrata da Forlì a Perugia*, Firenze 1872 e *Progetto di una linea ferrata da Forlì a Perugia*, Sansepolcro 1872. Inoltre aveva curato anche un progetto per una strada rotabile nella stessa zona: *Progetto della strada Tosco-Tebro-Romagnola. Relazione riassuntiva*, Bibbiena 1870.

(37) Ne veniva pubblicata una versione più consona alla divulgazione: MERCANTI, *Progetto della linea ferrata Forlì-Arezzo. Relazione riassuntiva e documenti di corredo pubblicati a cura della commissione consorziale*, S. Giovanni Valdarno 1876.

concessi finanziamenti a più progetti diversi e fra loro incompatibili (38). Un altro pool di comuni venne formato per sostenere l'iniziativa riguardante l'Imolese e parallelamente venne costituito un comitato, appoggiato da un personaggio illustre come il gen. Menabrea. Gli studi furono commissionati a Girolamo Tarducci e a Pietro Ganzoni; a quest'ultimo venne affidato anche il compito di valutare la perforabilità del colle di Pratolino e l'agibilità della sua contropendenza. Se per le altre due linee, la Forlivese e la Faentina, il passaggio per Pontassieve-Dicomano veniva reputato un'alternativa difensiva, ma attuabile, rispetto al tragitto più breve per Pratolino, per l'Imolese la deviazione verso ovest avrebbe rappresentato un intollerabile allungamento del percorso. Quindi per i promotori di questa linea risultava necessario trovare il modo di puntare direttamente a Vaglia-S. Piero a Sieve con la minor spesa possibile per il tunnel sotto Pratolino.

Il 1876 è un anno cruciale per la vita politica italiana e riveste altrettanta importanza per la storia delle ferrovie (39). La caduta della Destra fu in gran parte dovuta alla dissidenza a favore degli avversari politici del gruppo toscano, che votò contro la formazione di appartenenza facendola cadere. Il progetto della Tosco-Romagnola ne uscì rinforzato: il passaggio allo stato della rete nazionale e della responsabilità diretta sulle nuove linee avrebbe probabilmente compromesso le speranze di una rapida realizzazione. L'atteggiamento della Destra toscana poi era sintomatico riguardo alle relazioni con le società ferroviarie, che grazie al progressivo processo di riordinamento attuato da parte dello stato, pur non migliorando i rapporti con quello, conobbero un indubbio irrobustimento e soprattutto una crescente infiltrazione nelle maglie del potere politico.

Testimonia la vitalità della vicenda il fatto che l'anno dopo la «rivoluzione» la questione della Tosco-Romagnola giunse in Parlamento, nell'ambito della discussione del bilancio di previsione per il 1877 del Mini-

(38) A questo proposito va ricordato un intervento di G. BENERICETTI TALENTI, *Sul corso alle spese di nuovi studi per una strada ferrata Tosco-Romagnola da Firenze ad Imola: riflessioni e proposta al consiglio provinciale di Firenze nell'adunanza del 18 febbraio 1875*, Firenze 1875. Tre anni dopo il promotore del comitato pro-faentina stigmatizzerà nuovamente un simile comportamento tenuto ancora dal consiglio comunale di Firenze: *Intorno alla Tosco-Romagnola Firenze-Faenza. Riflessioni*, Firenze 1878.

(39) Sulle vicende relative alla «rivoluzione parlamentare» del 18 marzo 1876 cf. l'esteso saggio di R. BERSELLI, *La questione ferroviaria e la «Rivoluzione Parlamentare» del 18 marzo 1876*, «Riv. Stor. Italiana», 1958, n. 2, pp. 188-238 e n. 3, pp. 376-420.

stero dei Lavori Pubblici (40). Gli oratori, che si misurarono numerosi sulla questione, palesarono l'esistenza di insanabili contrasti sulla scelta della linea, che non si giovò quindi di tale vetrina, la più adatta e la più prestigiosa per farsi conoscere oltre gli angusti limiti regionali. A Pietro Ganzoni non restava che commentare amaramente sulla «Gazzetta d'Italia» l'opportunità non convenientemente sfruttata (41).

L'interessamento governativo comunque non venne meno, tanto che il primo ministro Depretis il 23 agosto 1877 nominava la terza commissione della storia della Tosco-Romagnola, ponendone a capo ancora Cavalletto con lo scopo di non rompere con la continuità assicurata dai due precedenti consessi. E collocava la linea fra le costruende ferrovie di seconda categoria, per le quali la legge prevedeva un contributo statale pari ai 9/10 della somma necessaria alla costruzione lasciando il residuo a carico di comuni e province. Anche questa commissione non si discostò nel giudizio finale dalla già manifestata preferenza per la Faentina senza preclusione nei confronti dei due differenti sbocchi. Sulla base delle conclusioni della commissione anche il «Giornale dei Lavori pubblici e delle Strade Ferrate» prendeva posizione a favore della linea tra Firenze e Faenza.

Gli sviluppi della politica estera italiana favorirono il crescere d'intensità però del dibattito e della simpatia nei confronti dell'Adriatico-Tiberina, per la quale si era costituito un comitato a Città di Castello fin dal 1868. L'avvicinamento alle potenze centrali, che culminerà nel 1882 con la stipulazione del patto della Triplice Alleanza, costituì un veicolo comodissimo per i sostenitori della linea diretta da Venezia a Roma, che proprio nella capitale godeva di molti amici influenti pronti ad intervenire sull'autorità ministeriale. L'enfasi sul significato internazionale della linea contrapposta alla natura di mera comunicazione regionale rivestita da Faentina e Forlivese, l'Imolese aveva virtualmente perso ogni possibilità, dominava gli scritti di questi anni, ottenendo i consensi e il plauso attesi (42).

(40) Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, tornate del 4 e 5 giugno 1877.

(41) I quattro articoli apparsi sul giornale venivano raggruppati in un opuscolo: GANZONI, *La ferrovia Tosco-Romagnola al Parlamento italiano nel giugno 1877*, Firenze 1877.

(42) Cf. i lavori di C. MONTI, *Nuova strada ferrata nazionale ed internazionale della venezia e dell'Europa centrale a Roma e di secondo passaggio dell'Appennino*, Città di Castello 1877; *Ferrovia Tiberina. Lettera al Commend. Puccioni intorno al convegno promosso il 20 gennaio a Borgo S. Sepolcro*, Perugia 1877; e *Nuovo passaggio appennino per strada ferrata fra quelli esistenti di Pracchia e Fossato: lettera*, Sansepolcro 1877. E quello di G. A. ROMANO,

L'ondata di successo dell'Adriatico-Tiberina fece suonare il campanello d'allarme soprattutto per i forlivesi. La linea sarebbe passata per Cesena senza alcuna possibilità alternativa, mentre gli aretini ancora contavano di non essere preferiti a Sansepolcro, tappa toscana della linea. Si registra così un intensificarsi della letteratura sulla Forlivese e un deciso aumento delle pressioni sui giornali (43).

Le ipotesi di struttura della rete vertevano sulle due longitudinali Milano-Bologna-Roma e Venezia-Ferrara-Roma. Il governo avrebbe senza dubbio accolta una sola delle rappresentanti delle due direzioni, collocandola all'interno della legge in preparazione sulla costruzione delle ferrovie secondarie. In attesa dell'emanazione della legge la polemica si scatenò facendo assumere al dibattito toni vibranti (44). E si moltiplicarono le istanze inviate direttamente al vaglio del Parlamento, che di lì a poco sarebbe stato investito del problema (45).

La presentazione dello schema di legge sulle ferrovie complementari fu effettuata dal ministro romagnolo Alfredo Baccarini, la cui nomina ai

Di alcune ferrovie nazionali ed internazionali urgentemente reclamate dagli interessi italiani ed esame della parte che riguarda le costruzioni ferroviarie del progetto di legge n. 139 presentato al Parlamento il 22 novembre 1877, Venezia 1878.

(43) C. TOMASI CRUDELI, *Ferrovia Forlì-Arezzo: lettera al sig. Angelo Mascagni sindaco di Arezzo, Arezzo 1877*. L'autore era deputato per il collegio di Cortona, di cui cercò di difendere sempre strenuamente gli interessi. Cf. anche D. BURRONI, *Delle strade ferrate italiane e particolarmente della Direttissima dal Po a Roma. Studi e riflessioni*, Messina 1877; A. BOSCHI, *Ferrovia da Forlì a Firenze per le valli del Montone, del S. Godenzo e della Sieve. Considerazioni sulla necessità di ammetterla al concorso colle altre linee progettate attraverso l'Appennino e sui caratteri che essa riveste*, Rocca San Casciano 1878; G. B. VIGIANI, *Ancora sulla ferrovia Forlì-Arezzo, Arezzo 1878*; A. PANCRAZI, *Sulla ferrovia internazionale-militare Forlì-Arezzo. Lettera all'onorevole avv. Tommaso Minucci deputato al Parlamento, Firenze 1878*; V. FUNGHINI, *Ferrovia Forlì-Arezzo e Faenza-Firenze: osservazioni e rilievi, Arezzo 1878*; *Alla onorevole commissione incaricata di riferire sul progetto di legge per nuove costruzioni ferroviarie. Deliberazione adottata dal Consiglio Provinciale di Forlì il 17 settembre 1878 e relativa memoria della Deputazione Provinciale, Forlì 1878*; O. COLETTI, *Ferrovia da Cesena ad Arezzo per le valli del Savio e del Corsalone. Progetto studiato nel 1874 a cura del Municipio di Cesena pel nuovo valico dell'Appennino da Porretta a Fossato, Cesena 1878*.

(44) MONTI, *Origini, fasi e stato della nuova strada ferrata Adriaco-Tiberina, Roma 1879*; *Sulla nuova strada nazionale da Roma all'Adriatico: ragguagli e considerazioni, Roma 1880*; e *Congresso dei rappresentanti i corpi morali tenuto in Cesena il 9 marzo 1879 per propugnare l'attuazione della ferrovia Adriatico-Tiberina, Cesena 1879*.

(45) *Ferrovia Forlì-Arezzo. Petizione al Parlamento, Forlì 1879*; *Ferrovia Forlì-Arezzo. Ordine del giorno approvato alla Camera dei Deputati e discorsi e dichiarazioni degli onorevoli Guarini, Minucci e Fossombroni, Roma 1879*; e *Ferrovia Tosco-romagnola. Relazione al Parlamento nazionale presentata dal Collegio degli Architetti e Ingegneri di Firenze, Firenze 1879*. Il Collegio aveva nominato un'apposita commissione composta da Pietro Ganzoni, relatore, Enrico Au-Capitaine, Cesare Cipolletti, Brunellesco Tempestini ed Edoardo Vitta. La posizione dell'organo dei professionisti fiorentini più che parteggiare per una delle linee era soprattutto interessato alle sorti ferroviarie della città e invitava quindi i responsabili politici a non considerare linee che a loro volta non comprendessero Firenze come testa di linea.

Lavori Pubblici fu salutata con entusiasmo dai suoi conterranei ed in special modo dai faentini, i quali sapevano della predilezione del ministro verso la Faentina. Sulla scia della notizia dell'elezione del Baccarini a Faenza veniva formato un nuovo comitato con una grande riunione al Teatro Comunale, segno di un tangibile attaccamento di una buona fetta della popolazione alla ferrovia. La presidenza del comitato venne affidata al sindaco Gustavo Betti. Il 18 maggio 1878 Baccarini annunciava la costituzione di una nuova commissione, questa volta nell'ambito del Genio Civile, cui veniva affidato lo studio finale in preparazione della legge. Il 3 novembre i tecnici del Genio emettevano già il loro giudizio per bocca dell'on. Morana: non era una presa di posizione netta, ma certo costituiva un ulteriore parere a favore della Faentina (46), il cui sbocco appariva ancora a Pontassieve. Ma il fatto più rilevante era costituito dall'assunzione di contorni sempre più nitidi da parte della decisione ministeriale di giungere ad un'effettiva realizzazione della Tosco-Romagnola. Nonostante le notevoli pressioni e le molte spinte neppure troppo riguarde, che la commissione subì, il lavoro conclusivo sembrava alieno da coinvolgimenti affaristici o municipalistici poco chiari.

Pochi giorni prima la pubblicazione della relazione conclusiva, il 18 ottobre, il generale Bruzzo, alto ufficiale e ministro della Guerra, che aveva mantenuto i contatti con la vicenda a lungo, scriveva una lettera al presidente della Camera parlando in pratica a nome dell'elemento militare (47). I militari detenevano un ruolo assai importante e il loro peso era notevole ai fini della decisione finale; in mancanza di una programmazione statale adeguata nel settore ferroviario, le esigenze strategiche assumevano un ruolo di primo piano fino a contribuire a disegnare una mappa idonea delle strade ferrate del paese (48).

Giungeva infine il 29 maggio 1879, data storica per la Faentina, che in quel giorno veniva scelta ufficialmente. Nella discussione parlamenta-

(46) Non era di tutto avviso G. TARDUCCI, *Progetto della ferrovia Firenze-Imola: osservazioni sulla relazione della commissione*, Firenze 1879. Né a minor vigore era improntato l'opuscolo di V. CONTI, *Della necessità di un nuovo valico ferroviario dell'Appennino tra quello di Porretta e Fossato. Lettera all'ingegnere cav. Cesare Lugli deputato al Parlamento Nazionale*, Faenza 1878.

(47) Operazione poco gradita tanto che Bruzzo venne accusato di aver cambiato bandiera, dopo aver mostrato simpatia per la Forlivese: VIGIANI, *Nuovi rilievi sul valico ferroviario dell'Appennino fra Porretta e Fossato*, Arezzo 1879.

(48) Cf. anche lo scritto del colonnello Giorgio Pozzolini deciso a sostenere lo sbocco a Firenze della ferrovia proprio per ragioni strategiche opposte quindi a quelle di Bruzzo: G. POZZOLINI, *Lo sbocco meridionale della ferrovia faentina: studio*, Firenze 1880.

re si distinse in modo particolare il faentino conte Tommaso Gessi. Lo sbocco venne fissato a Pontassieve con una votazione che divise i due schieramenti di un solo voto in mezzo a gravi contrasti. L'imbarazzo dei fiorentini fu ovviamente enorme. Le loro proteste non fermarono Baccarini, che pochi giorni dopo la promulgazione della legge sceglieva come direttore dei lavori Girolamo Tarducci. Il Benericetti Talenti, già in possesso di un progetto studiato in ogni sua parte, non poteva che dolersi della decisione; il ministro il 31 ottobre gli rispondeva: «Il governo non troverebbe alcuna convenienza nello acquistare i vecchi progetti del Comitato Promotore della ferrovia Faenza-Pontassieve, che restano per conseguenza fin d'ora a disposizione dei legittimi proprietari. Quanto poi all'aprire trattative colla Impresa Guastalla per la concessione in appalto dei lavori della linea medesima, voi ben sapete che gli appalti di lavori da eseguirsi per conto dello Stato debbono darsi all'Asta pubblica, ed occorrerebbe perciò un'autorizzazione speciale, che per ora almeno non esiste, per fare quello che sarebbe vostro desiderio» (49).

Era evidentemente la presenza dell'impresa Guastalla che seccava Baccarini e non il progetto già pronto.

I fiorentini non accettarono lo sbocco a Pontassieve e riuscirono a riportare la questione in Parlamento (50); il 26 luglio, con una decisione a sorpresa, i senatori davano mandato perché fossero ripresi gli studi sul tratto dichiarato troppo difficile e scartato dal progetto, il Firenze-S. Piero a Sieve (51). La procedura amministrativa comunque teneva ancora conto dello sbocco indicato dalla prima votazione parlamentare. Le iscrizioni in bilancio relative alle spese per la costruzione della linea, ad esempio, parlano per gli anni 1880 e 1881 ancora di Faenza-Pontassieve. L'offensiva dei fiorentini però fu vigorosa e si sviluppò soprattutto sulle pagine dei giornali, in primo luogo da «La Nazione». I romagnoli dal canto loro non avevano niente da temere, mentre gli aretini e i romani tentavano di togliere a Firenze lo sbocco desiderato.

L'inizio degli anni '80 segnò anche la ripresa della questione della Direttissima Bologna-Firenze; nel 1880 morì il più attivo dei sostenitori della Faentina, Giovanni Benericetti Talenti, sostituito nelle vesti di presidente del comitato da Talete Calderai. I due avvenimenti, il primo so-

(49) Riportato in CALDERAI, op. cit., p. 29.

(50) Cf. l'opuscolo *La strada ferrata Faenza-Firenze al nuovo giudizio della Camera dei Deputati*, Firenze 1881.

(51) Commenta dettagliatamente le tornate parlamentari attinenti alla polemica lo scritto di F. BRIOSCHI, *Lo sbocco occidentale della ferrovia Faentina*, Roma 1881.

prattutto, scompigliarono i piani dei faentini. Il rischio consisteva in un continuo rimando da parte del governo finché la Direttissima non fosse stata preferita e della Faentina non se ne fosse fatto più di nulla (52). Invece tutto andò secondo copione. Fu riproposta al Senato la votazione sullo sbocco, il 22 febbraio 1881, e il parere della Camera fu ribaltato: la Faentina sarebbe partita da Firenze. I comuni compresi nel tragitto del primo progetto, dimenticati dalla seconda votazione, facevano quadrato per protestare. I sei sindaci di Pontassieve, Pelago, Dicomano, Vicchio, Londa e San Godenzo pubblicavano una breve memoria (53) nel tentativo di riappropriarsi della perduta ferrovia. I toni campanilistici ne caratterizzavano pesantemente il contenuto; i sindaci accusavano il Senato di aver voluto concedere a Firenze un contentino per il trasferimento della capitale a Roma. La stampa fiorentina reagì aspramente nei confronti del libretto, tanto da provocare una risentita appendice, il 19 marzo, e addirittura una terza memoria, il 5 maggio (54). Lo scopo di sollevare un vespaio di polemiche intorno alla questione del nuovo voto parlamentare fu pienamente raggiunto dall'iniziativa dei sindaci mugellani. Infastiditi dalla protesta, anche gli architetti e gli ingegneri fiorentini rispondevano alle pretese municipalistiche dei contestatori (55). La polemica si mitigò solamente quando un'impresa di tramways a vapore, rappresentata dall'ing. Famigli, avanzò la proposta di allacciare i paesi del basso Mugello con la stazione di Borgo San Lorenzo. Anni dopo il Mugello tentò di riprendersi il tratto Pontassieve-Borgo San Lorenzo; nel 1885 infatti il governo decise la costruzione di mille chilometri di linee secondarie di complemento a quelle principali (56). Ma la manovra non ebbe buon fine e la linea fu costruita soltanto in epoca fascista.

(52) Cf. le considerazioni a questo proposito di Antonio Zannoni, autore del progetto della Direttissima, che nello stesso tempo aveva lavorato anche al progetto della Faentina: ZANNONI, *Ferrovia Tosco-Romagnola, Faenza-Val di Sieve e di una ferrovia Direttissima Bologna-Roma. Considerazioni*, Bologna 1881.

(53) *Cenni comparativi sullo sbocco inferiore della ferrovia centrale italiana*, Firenze 1881.

(54) *Prima appendice all'opuscolo intitolato «Cenni comparativi sullo sbocco inferiore della ferrovia centrale italiana Faenza-Pontassieve»* Firenze 1881; e *Seconda appendice all'opuscolo intitolato «Cenni comparativi sullo sbocco inferiore della ferrovia centrale italiana Faenza-Pontassieve»*, Firenze 1881.

(55) *La ferrovia Tosco-Romagnola e l'opuscolo dei sei sindaci della Val di Sieve inferiore. Repliche della Commissione del Collegio degli Architetti e Ingegneri di Firenze*, Firenze 1881.

(56) Cf. G. PINI, *Linee che dovrebbero esser comprese nei mille chilometri di ferrovie complementari (Legge 27 aprile 1885)*, Firenze 1886.

A giochi ormai fatti usciva la relazione finale degli studi del Romano sull'Adriatico-Tiberina (57). La linea era considerata da molti anche alternativa alla Tosco-Romagnola e ne fu rimandata la discussione (58).

L'esecuzione della Faentina fu affidata a Girolamo Tarducci, che nel passato aveva avversato la linea. I ritardi ed i frequenti rallentamenti dei lavori divennero così motivo di critiche personali assai aspre. «Il Lamone» ricordava il 17 ottobre 1886, che il ministro Genala era atteso a giorni per una visita sui lavori, che però procedevano con estrema lentezza scontentando in pratica tutti. Per questo fu sostituito poco dopo da Nicolò Nicolari, cui ancora successe Alessandro Perego. Complessivamente la costruzione durò dal 28 novembre 1880 al 31 marzo 1893. La galleria degli Allocchi, la più lunga sulla linea con i suoi 3778,93 m., rappresentò l'opera di maggior rilievo insieme con il ponte sul torrente Trillero, realizzato dal Perego in soli cinquanta giorni con ben sei attacchi. L'apertura dei tronchi avvenne in quest'ordine: Faenza-Fognano 9 gennaio 1887, Fognano-Marradi 26 agosto 1888, Borgo San Lorenzo-Firenze 8 aprile 1890, Marradi-Borgo San Lorenzo 24 aprile 1893.

Durante la lunga opera di costruzione ancora alcuni autori affacciarono le loro proposte ferroviarie alternative (59); la contrastata vicenda della Tosco-Romagnola dopo più di vent'anni aveva trovato pace finalmente e poteva dichiararsi priva d'interesse. La rete ferroviaria nazionale era completata e non restava spazio se non ai piccoli tratti di raccordo di esclusiva portata locale (60). Il nuovo secolo poi vide un nuovo interesse verso la Direttissima, che la nuova azienda delle Ferrovie dello

(57) ROMANO, *Ferrovia Adriatico-Tiberina. Relazione economico-tecnica*, Verona 1882; e dello stesso autore *A difesa della ferrovia Adriatico-Tiberina da Venezia a Roma*, Roma 1884.

(58) Come affermano anche A. SARTI, *La ferrovia Adriatico-Tiberina e le sue emule Fabriano-S. Arcangelo e Direttissima Bologna-Roma: brevi considerazioni*, Roma 1884; e C. DE LORENZI, *Strada ferrata Adriatico-Tiberina. Variante Ravenna-Savignano-Cicognaia. Relazione*, Rimini, 1884.

(59) V. BIAGIOTTI, *Studio sommario per il completamento della ferrovia Arezzo-Forlì sulla traccia del progetto dell'ing. Luigi Mercanti*, Bibbiena 1889; e O. COLETTI, *Calcoli e confronti fra le linee Forlì-Arezzo, Cesena-Arezzo, Cesena-Perugia che concorrono a comporre la Direttissima Roma-Venezia. Relazione*, Cesena 1890.

(60) A. SILVESTRI, *Tracce d'avviso per un progetto di ferrovia Forlì-Stia a completamento della Forlì-Arezzo*, Rocca San Casciano 1888, e F. PAGNINI, *La ricongiunzione della Faentina alla Casentinese ovvero una ferrovia da Borgo S. Lorenzo a Stia riguardata come Strada Militare e di abbreviamento fra Venezia e Roma. Considerazioni*, Poppi 1890. Bisogna notare come all'epoca la Stia-Arezzo, compresa nelle linee di quarta categoria nella legge del 1879, era già stata costruita a cura di un consorzio costituito dal comune e dalla provincia di Arezzo e dai comuni del Casentino.

Stato, formata nel 1905, intendeva annoverare fra le sue prime realizzazioni. Nel 1908 la Direttissima fu decretata e solo i fautori della Forlivese non si arresero all'evidenza dei fatti, che li vedeva perdenti, e pretesero di tenere artificiosamente in vita la questione (61). L'ultimo progetto di un certo rilievo, commissionato dal comitato aretino per la ferrovia e presieduto dallo stesso sindaco Angelo Mascagni, fu quello curato da Luigi Naldoni. L'intenzione era di sfruttare il tronco esistente Arezzo-Stia per proporre addirittura una Direttissima da Bologna a Roma con l'attraversamento dell'Appennino all'altezza di Castelbolognese (62). La linea scendeva per il Santerno e tagliava la Faentina a Crespino per dirigersi poi verso San Godenzo e Dicomano. Di là puntava sulla Consuma e raggiungeva Stia. Forlì veniva quindi tradita dal nuovo progetto e non le restava che contare sul congiungimento diretto con l'Umbria verso Roma, ma la proposta non venne mai avanzata con convinzione (63). Quando le perplessità governative sulla direzione della Direttissima furono fugate, fu spazzato il campo da ogni remora (64). L'inizio dei lavori chiuse per sempre la questione.

(61) C. PISENTINI, *Ferrovia Forlì-Arezzo. Studi e raffronti*, Forlì 1902; VIGIANI, *La Direttissima da Milano, da Venezia, da Mestre a Roma per Forlì, S. Sofia, Pratovecchio, Stia, Arezzo, Stia* 1902; e *Progetti di ferrovie interessanti la provincia di Forlì per una linea diretta alla capitale. Considerazioni e raffronti colla linea Forlì-Arezzo-Roma di Luigi Mercanti*, Forlì 1903.

(62) L. NALDONI, *Comitato provinciale per la costruzione della ferrovia Direttissima Bologna-Roma mediante il prolungamento dell'attuale Arezzo-Stia. Relazione della Commissione incaricata di riferire sull'attendibilità del progetto*, Arezzo 1903; e dello stesso autore *La vera Direttissima fra Roma e l'Alta Italia*, Arezzo 1904. Suo probabilmente un opuscolo anonimo: *Una linea direttissima tra la bassa valle del Po e l'Italia centrale e meridionale*, Arezzo 1906. Cf. Anche G.F.G. Gamurrini, *La linea direttissima Bologna-Stia-Arezzo-Roma*, Arezzo 1906. Lo stesso autore rispolverava per l'occasione anche il vecchio progetto di Arezzo-Rimini: *Arezzo considerata nel suo aspetto strategico e la nuova ferrovia Arezzo-Rimini*, Arezzo 1907. E di Arezzo-Cesena: *Arezzo considerata nel suo aspetto strategico e la ferrovia Arezzo-Cesena*, Arezzo 1912.

(63) Gli unici tentativi furono quelli di G. PANZAVOLTA, *Sul problema ferroviario della Romagna: il tracciato toso-umbro-romagnolo*, Rocco San Casciano 1907; D. FIORENTINI, *Per una nuova direttissima fra il Nord d'Italia e Roma attraverso il Falterona*, Milano 1912; e T. MASI, *Memoria per una ferrovia umbro-tosco-romagnola*, Sansepolcro, 1913.

(64) Cf. A. BELLESI, *La Direttissima Bologna-Firenze. Valico di Montepiano o di Citerna?* Roma 1912; *La Direttissima Bologna-Firenze. Errore del valico di Montepiano e risposta alle eccezioni fatte al valico di Citerna*, Firenze 1913; e *Direttissima Bologna-Firenze. Il tracciato alto del Citerna preferibile a quello di Montepiano e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*, Firenze 1913.