

DANIELE STERPOS

LA «SOLUZIONE FAENTINA»
PER LE COMUNICAZIONI
TRA FIRENZE E LA ROMAGNA TOSCANA
DALLE PRIME PROPOSTE SETTECENTESCHE
ALLA CREAZIONE DELLA ROTABILE

Le comunicazioni stradali rappresentarono a lungo la principale caratteristica negativa della Romagna toscana, anzi di tutti i possessi del granducato nel versante adriatico, che lo Zuccagni Orlandini nel suo grande *Atlante geografico fisico e storico* (1832) opportunamente raggruppava sotto un'unica denominazione: Valli Transpennine. Basterà ricordare che ancora nel 1750 il predetto territorio non aveva che qualche tratto di strada rotabile, nella parte pianeggiante: nessuna carrozzabile attraversava l'Appennino tosco-emiliano, dalla Cisa a Bocca Serriola, suoi limiti geografici. A soffrirne non erano soltanto le popolazioni delle predette valli, ma anche, nel complesso, lo Stato toscano, impossibilitato a controllare una vasta zona periferica del suo territorio e a mantenere adeguati contatti con la pianura Padana e con l'Europa centro settentrionale, incominciando dall'Austria alla quale si trovava dinasticamente legato dopo l'insediamento dei Lorena a Firenze. La situazione venne a modificarsi soltanto nella seconda metà del secolo XVIII, cioè nell'età dell'illuminismo e delle riforme, quando anche la rete stradale italiana fece ciò che si usa dire un salto di qualità.

Nella lenta e complicata vicenda dei progetti e dei lavori per «aprire alle ruote» l'Appennino appartenente al granducato, mi propongo di seguire la parte avuta dalla «soluzione faentina» ossia quella comportante l'utilizzazione della via naturale che attraverso le successive valli del La-

mone, dell'Elsa, del Faltona e del Mugnone unisce la romagnola Faenza al capoluogo toscano. E ciò non solo per una particolare attenzione verso Marradi che ci ospita, situata proprio sul Lamone, ma anche perché detta «soluzione faentina» si appoggiava ai precedenti più remoti. Infatti una Faenza-Firenze, insieme ad una Parma-Lucca (*a Parma Lucam m.p.C*) risulta l'unica transappenninica documentata nell'età romana: la fonte è, come noto, l'Itinerario Antonino che assegna alla via due stazioni intermedie: *In Castello* a 25 miglia (km 37 circa) da Faenza e *Anneiano* dopo altre 25 miglia e 20 miglia prima di Firenze, stazioni corrispondenti secondo molti studiosi (e anche secondo me) rispettivamente a Marradi e a Borgo San Lorenzo.

La prima storica rottura con l'arma di una carrozzabile del diaframma montuoso tra il Nord Italia e le regioni centrali e meridionali avvenne con la costruzione, per opera dei due governi interessati, il toscano e il pontificio, della Bologna-Firenze attraverso il passo della Futa, ultimata verso il 1764. Due anni dopo incominciarono i lavori per una seconda transappenninica rotabile, la Modena-passo di Boscolungo (ora Abetone)-Pistoia, frutto di accordi politici ed economici fra Vienna, Modena e Firenze. Le strade regie e postali della Futa e dell'Abetone miglioravano radicalmente il collegamento di Firenze con l'Italia padana e con l'Europa, ma non quello con la Romagna toscana e al di là di essa con i porti adriatici dello Stato pontificio. L'uomo che regnava allora in Toscana, Pietro Leopoldo d'Asburgo Lorena, un sovrano aperto e riformatore, dimostrò di ritenere le vie di comunicazione elementi essenziali del buongoverno: sono opera sua, oltre alla già ricordata Pistoia-Abetone, la costruzione della «traversa di Valdinievole» e l'ammodernamento della Firenze-Arezzo, della Firenze-Pisa-Livorno, della Siena-Valdichiana e della Siena-Grosseto (1). Pietro Leopoldo sapeva bene quanto fosse carente la viabilità dei suoi possedimenti romagnoli, se dopo averli visitati nel 1777 scriveva: «I mali della Romagna sono la sua situazione, la difficoltà delle strade per la loro natura e situazione impraticabile per 4 mesi dell'anno e poi poco servibile anche d'estate, fuori che con piccole somme e non altrimenti che a cavallo e in molti luoghi anche neppure a cavallo, ed inoltre l'impossibilità di ridurle migliori, il che leva ogni traffico e comunicazione» (2).

(1) Lo sviluppo della viabilità toscana nella seconda metà del secolo XVIII è ricostruito, in base alla documentazione originale, in D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze 1977.

(2) PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, II, Firenze 1979, p. 362. Notizie specifiche della strada faentina, che ne dimo-

D'altra parte le popolazioni interessate non mancavano di ricordare al sovrano il grave problema con suppliche ed appelli che per la soluzione faentina prendevano le mosse assai da lontano. Leggiamo in una fonte autorevole, la relazione di Pietro Ferroni al granduca datata 7 febbraio 1791, di cui parleremo: «Alla strada nuova per la Romagna diede impulso ed eccitamento sopra d'ogn'altra sino dal 1756 l'istanza di quei di Marradi e Faenza per aprire una comunicazione facile e praticabile colle ruote dalla capitale della Toscana sino al porto del Po di Primaro sull'Adriatico. Si faceva allora sperare, per agevolare la costruzione non solamente un canale naviglio disteso da Faenza al Primaro ed alimentato dall'acque del fiume Amone, ma di più la costruzione di una stada nuova calessabile nel territorio di Brisighella posto in mezzo tra quelli di Marradi e Faenza» (3).

C'erano dunque la disponibilità del sovrano e le istanze della base: con tutto ciò solo dopo molti anni di governo leopoldino si arrivò a un atto concreto: il motuproprio sovrano del 5 ottobre 1782 che ordinava l'apertura di una barrociabile da Pontassieve a San Godenzo. Ciò equivaleva a incominciare una strada rotabile da Firenze alla Romagna, perché Pontassieve era collegata direttamente alla capitale e San Godenzo stava al piede dei monti fra i quali, dall'altra parte, si apre la valle del Montone, dove il granducato raggiungeva la massima penetrazione in Romagna arrivando a meno di 10 chilometri dalla via Emilia. Sopra San Godenzo esiste anche un buon valico tra i due versanti: la Colla di Pratiiglioni.

Il motuproprio del 5 ottobre 1782 metteva da parte il tracciato faentino, ma la partita non era chiusa in quanto per proseguire oltre San Godenzo non esisteva ancora un progetto. E si arrivò quasi al compimento del tronco ordinato dal detto motuproprio senza decidere nulla in propo-

strano l'assoluta inadeguatezza quando avvenne il viaggio del granduca, sono in ARCHIVIO DI STATO, FIRENZE (d'ora in poi A.S.F.) *Carte Gianni*, F. 18, quaderno «Memorie o siano ricordi per la gita di Romagna e Val di Tevere Toscana». Vi leggiamo fra l'altro: «Per andare da Firenze a Marradi bisognerebbe potere mutare i cavalli a Ronta oppure dormire a Ronta e la mattina dopo andare a Marradi. Da Ronta a Marradi è buon cammino fino alla Madonna dei tre fiumi. Ivi comincia la salita e la strada in molti luoghi stretta e pericolosa di montagna, sino al segno che in alcuni luoghi malamente passa un uomo a cavallo... In pochi luoghi si ha la spalletta che difende dal precipizio. Tra Ronta e Marradi i luoghi di possibile stazione per riposare o rinfrescarvi semplicemente sono Casaglia o Crespino... Da Crespino a Marradi qualche porzione solamente di strada è pericolosa, intendendo ciò sempre con relazione e proporzione alle strade di montagna e semplicemente passeggiabili... Da Ronta a Marradi finalmente, saranno circa a miglia tredici vere che richiederanno circa cinque ore di cammino e sino a sei supposto un rinfresco e riposo per i cavalli...».

(3) A.S.F., *Segreteria Finanze*, 118, Affari 1794.

sito. L'ingegnere Giuseppe Salvetti, direttore dei lavori, voleva passare da Pratiglioni e San Benedetto, ma altri reclamavano percorsi diversi; per esempio la comunità di Premilcuore proponeva un tracciato per la valle del Rabbi. A questo punto nacquero anche dei sospetti, avvalorati da denunce, che ci fossero stati nel lavoro errori tecnici e irregolarità amministrative e la costruzione entrò in crisi (4).

Il granduca nell'estate del 1786, sospesi i lavori, ordinò un sopralluogo a un suo stimato e fedele collaboratore, Pietro Ferroni, «matematico regio», professore universitario di meccanica e geometria; l'uomo al quale il governo ricorreva da anni per la soluzione dei più delicati problemi tecnici relativi alle opere pubbliche. Pietro Leopoldo voleva un rapporto sui lavori fatti e sul programma futuro e per il secondo punto lo zelante Ferroni non si limitò a percorrere la valle del Montone, ma passò anche nelle montagne adiacenti, alla ricerca di eventuali alternative. Cito dalla sua inedita autobiografia: «Tornando addietro volli avere sott'occhio le Alpi singole mugellane, arrapicandomi dalle radici sino al crin loro e passeggiandovi onde tener buon conto all'aspetto dei due Mari, delle pieghe o gole più favorevoli della prescelta a superare quei gioghi. Tali furono le Alpi di Corella, della Faltona e di Razuolo alle Belle Prata, salendo più su del Tempietto della Madonna dei Tre Fiumi, dopo usciti di Ronta». Il Ferroni quindi non trascurava la soluzione faentina, ma l'impressione che ebbe nella relativa ricognizione fu cattiva: «Da questo itinerario penoso dell'Appennino, ricavai ed esposi al sovrano che in questa porzione della sua gran catena, non impossibile ma costosissima sarebbe stata la strada».

Intanto era passato per quell'anno il tempo adatto ai lavori della strada di Romagna. A stagione nuova, e cioè il 5 marzo 1787, Pietro Leopoldo ordinò che si completasse il tronco fino al Ponticino di San Godenzo e che per il seguito gli si facessero «convenienti proposizioni» sul preciso andamento. A proporre dovevano essere il Salvetti e il Ferroni, dopo avere visitato insieme il territorio interessato. Successivi ordini precisarono così il compito dei due esperti: «Il Ferroni e Salvetti si porteranno nel corso dell'estate a esaminare se la suddetta strada deve continuare dal Ponticino per Portico alla Rocca San Casciano, o da Portico e

(4) Per le vicende narrate da questo punto fino all'intervento, come superperito, di Vittorio Fossombroni (a. 1794), cf. STERPOS, *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma 1973, con indicazione delle fonti edite e inedite. Nel presente studio però sono state fatte a volte citazioni più ampie dalla medesima documentazione, volendo riportare tutto quanto concerneva il tracciato faentino.

Premilcuore alla Rocca San Casciano o sivvero dal Casentino per Camaldoli e Bagno o per Partina a Santa Sofia». Occorre qui ricordare che il granduca aveva ordinato una nuova strada anche per il Casentino, altra zona della Toscana poverissima di rotabili; proprio il Ferroni ne aveva progettato il primo tronco da Pontassieve al passo della Consuma: e adesso un modo per arrivare in Romagna poteva anche essere di prolungare la costruenda strada Casentinese.

Premesso ciò, torniamo alla consegna data al Salvetti e al Ferroni. Essa imponeva l'esame di quattro tracciati. Primo: da San Godenzo, superando l'Alpe di San Benedetto e scendendo lungo il Montone, a Rocca San Casciano. Secondo: ancora da San Godenzo a Rocca, ma per la valle del Rabbi, con spostamento finale in quella del Montone. Terzo: da Pontassieve al Casentino con la strada progettata della Consuma e dal Casentino a Santa Sofia attraverso i monti di Camaldoli. Quarto: passando per il Casentino e dirigendosi a Santa Sofia come sopra, ma scavalcando l'Alpe di Bagno. Elementi da valutare erano l'importanza dei centri serviti, la conformazione dei territori attraversati, i possibili prolungamenti nello Stato pontificio e i punti della costa ai quali si dirigevano. Quest'ultima cosa venne prescritta formalmente in successive disposizioni (insieme allo studio del progetto di un canale navigabile Forlì-Ravenna) e derivava dal desiderio di ottenere con la rotabile di Romagna il collegamento Tirreno-Adriatico, la «strada dei Due Mari».

La spedizione topografica gravò tutta sulle spalle del Ferroni, perché Salvetti non si fece vedere che un paio di giorni, a Camaldoli. Vari elementi dimostrano l'eccezionale serietà dell'impresa: il tempo impiegato che fu di quattro mesi, la consistenza dell'équipe del Ferroni (due ingegneri, due «capimaestri stradioti», un disegnatore di piante topografiche, un «dipintore paesista» oltre, naturalmente, al «picciolo famulato») e la vastità della zona ispezionata: una quantità di vallate appenniniche e tutti i porti e porticciuoli da Goro ad Ancona. Il materiale raccolto era enorme e il Ferroni non poté dare la sua risposta al granduca che in una serie di relazioni, nell'arco di ben sei anni.

Il primo documento, dopo un rapporto orale, fu una specie di sommario della perizia completa in preparazione. In tale «prodromo», datato 18 maggio 1788, si risponde anche a una recente supplica della comunità di Marradi passata dal granduca al Ferroni. Il concetto è questo: quando sarà stata fatta la barrocciabile secondo il tracciato più razionale, quello del Rabbi e di Premilcuore, vari centri romagnoli potranno raccordarsi con essa e fra tali centri Modigliana, che i marradesi stessi dicono facilmente raggiungibile dal loro paese. Marradi, dunque, sarà in qualche modo collegata con la rotabile a Firenze, e per gli scambi ordi-

nari potrà continuare a servirsi della mulattiera esistente. Il Ferroni si esprime con un sarcasmo che dimostra la decisione assoluta di non lasciarsi influenzare: «Farebbe anche comodo la strada nuova ai cavalieri e dame delicatissime di Marradi, che dicono essere stanche ormai di porre le loro membra sopra la ruvida sella. Imperocché effettuato quel ramo di poca spesa... che descrivono i Marradini nella supplica, per arrivare a Modigliana, conseguirebbero questi una strada interamente barrocciabile, sebbene più lunga, da Firenze a Marradi. D'altra parte la strada di vero traffico e non di comodo per i Marradesi sarà sempre la mulattiera di Casaglia, che trova a Ronta la via barrocciabile per Firenze». E la conclusione è inesorabile: «Di qui, la supplica ingiunta di quei di Marradi chiede ancor essa da se medesima di essere risolta col visto»: che è quanto dire, cestinata.

La posizione del «matematico regio» nei riguardi del tracciato faentino si chiarisce anche meglio nelle altre relazioni della sua spedizione romagnola che, come si è detto, il Ferroni fa successivamente e in particolare in quella ampissima del 7 febbraio 1791, dove nell'articolo 1 si esamina la soluzione proposta per la strada di Romagna dai marradesi e dai faentini. Essa aveva come presupposto l'imminente costruzione di un tronco calessabile attraverso Brisighella e l'apertura di un canale navigabile Faenza-Primaro. Ora il canale e la strada sono fatti, perciò se la Toscana decidesse per la «linea di Faenza» con poco lavoro sarebbe assicurata la comunicazione «parte per acqua e parte per terra coll'Adriatico». In realtà — dice il Ferroni — la strada di Brisighella ha parecchi difetti. Quanto al canale, avendolo visitato durante la spedizione in Romagna assieme al conte Zanelli, promotore dell'opera, l'ha trovato in condizioni disastrose: «ho veduto — recita testualmente la relazione del 7 febbraio 1791 — già pieno di torba il porticciolo di Porta Pia, rinterrato pressoché tutto il canale, piene di sedimento limoso le vasche de' suoi sostegni, di modo che sebbene trascorresi il canale con una barca piatta con poco o niun carico... non mi sarebbe riuscito di navigarlo se l'acque non fossero state a bella posta tenute sì alte da traboccare in alcuni luoghi dagli argini tra i quali è ristretto». Ma se anche la strada di Brisighella e il canale Zanelli fossero più che efficienti, la soluzione faentina per il Ferroni resterebbe inaccettabile, sia come strada dei Due Mari, perché il porto a cui tende è troppo lontano, e si raggiunge addirittura meglio con le rotabili dell'Abetone e della Futa, sia come strada per la Romagna toscana, perché ne servirebbe «solo una parte, a una delle estremità». Questa ultima frase la dice lunga sulle ragioni dell'antipatia ferroniana per il tracciato di Faenza e per i suoi sostenitori: il «matematico regio» diventava assolutamente intransigente quando sentiva di difendere l'interesse

generale contro i municipalismi. La sua naturale superbia lo portava allora anche a uscire dalla spassionata burocratica correttezza che, come tecnico, gli competeva.

Dopo la relazione del 7 febbraio 1791 nella quale egli prendeva come si è visto posizione contro la strada faentina, Pietro Ferroni, perché restasse definito il «preciso andamento» degli altri quattro tracciati in predicato doveva ancora eseguire per ognuno di essi il disegno dettagliato in pianta e il preventivo. Lo fece per i primi due (relazioni del 28 settembre 1792 e del 2 dicembre 1793) e poi, convinto che fra questi due già ci fosse la soluzione più conveniente, chiese e ottenne di essere esonerato dal restante lavoro. Il Ferroni consigliava il tracciato Pontassieve-Ponticino-San Godenzo-Cavallino-Passo dei Tre Faggi-Premilcuore-Galeata, e cioè quello del Rabbi che nello Stato pontificio poteva proseguire per Civitella, Meldola e Cesena. Colla sua realizzazione la congiungente Tirreno-Adriatico sarebbe andata da Livorno a Cesenatico: 145 miglia di distanza e 5 giorni di viaggio, in carrozza.

Al compimento della missione Ferroni non seguì come si potrebbe credere la ripresa dei lavori per la strada di Romagna: il granduca (che dal 1790 non era più Pietro Leopoldo, ma suo figlio Ferdinando III), ordinò semplicemente di raccogliere il materiale relativo per farglielo presente «a tempo più opportuno». Ma pochi mesi dopo la questione venne riproposta e stavolta in seguito alle istanze di Borgo San Lorenzo e Marradi perché si rendesse «commerciabile» la strada di comunicazione finallora praticata tra la Toscana e Faenza. Avendo Ferdinando III prese in «benigna considerazione» queste «precì» che erano accompagnate da offerte di contribuzione (6000 scudi per Marradi e 12000 per Borgo San Lorenzo ma con qualche riserva), il 2 aprile 1794 fu dato incarico all'ingegner Neri Zocchi di compilare il progetto e la perizia di una carreggiabile sulle tracce dell'esistente mulattiera da Borgo San Lorenzo al confine pontificio. Lo Zocchi eseguì il tutto in poco più di un mese. La strada progettata partiva da Borgo San Lorenzo, passava dal ponte di Rimorto, Ronta, Madonna dei Tre Fiumi, Razzolo, Casa dell'Alpe, Casaglia, Crespino, Fantino, Camorano, Biforco e giungeva a Marradi. Su questo percorso si trattava per lo più di allargare il piano stradale esistente. Oltre Marradi c'erano due possibilità: passare sulla destra del Lamone e raggiungere il confine pontificio a Marignano o passare sulla sinistra, arrivando al confine predetto quasi subito, presso la chiesa di Campora. La cosa interessava la comunità di Brisighella, destinata a contribuire ai lavori di proseguimento in territorio pontificio. Brisighella voleva che i toscani costruissero più strada possibile e sosteneva il percorso di Marignano, Marradi, per i motivi opposti, stava per quello di

Campora. Lo Zocchi se la cavò facendo una doppia previsione: da Borgo San Lorenzo a Campora (22 miglia e 818 braccia, spesa scudi 109.000) e da Borgo San Lorenzo a Marignano (25 miglia e 489 braccia, spesa scudi 110.500).

L'improvvisa, ma seria riproposta di una transappenninica rotabile attraverso Borgo San Lorenzo e Marradi scatenò la reazione di quanti avevano interessi e speranze diverse. Quattordici comunità, Portico, Rocca San Casciano, Dovadola, Terra del Sole, Modigliana, Tredozio, Premilcuore, Galeata, San Godenzo, Dicomano, Londa, Pontassieve, Bagno e Sorbano nel maggio-giugno 1794 chiesero, con vivaci suppli- che, munite di documentazione e corroborate da offerte di contributi, la realizzazione della rotabile Ponticino-San Benedetto-Terra del Sole. I quattordici non erano completamente d'accordo sul tracciato (Modigliana, Tredozio, Galeata e Premilcuore non lo volevano lungo il Montone), ma dovendo scegliere tra la linea «centrale» San Godenzo-San Benedetto e quella «angolare» Borgo San Lorenzo-Marradi stavano tutti per la prima. Davanti a questa levata di scudi il granduca non trovò di meglio che ordinare un nuovo esame comparativo dei tracciati più richiesti: quello di Marradi progettato dallo Zocchi e i due del Montone e del Rabbi per i quali aveva lavorato il Ferroni. Incaricato della cosa non fu il «matematico regio» tenuto in disparte dal successore di Pietro Leopoldo, ma un uomo che rappresentava il suo opposto, nella scienza e nella vita: il cavaliere Vittorio Fossombroni, allora soprintendente alla bonifica della Valdichiana. A lui naturalmente fu consegnato anche il materiale della famosa spedizione romagnola del 1787; egli non doveva però giudicare solo «sugli atti» ma anche con adeguate osservazioni «sulla faccia dei luoghi».

Purtroppo il Fossombroni non esaurì il suo compito prima del fatale anno 1796, che portò in Italia gli eserciti della Francia rivoluzionaria, dando il via, anche nel piccolo Stato toscano a una serie di turbamenti culminati nel volontario esilio di Ferdinando III (1799). Della strada di Romagna si continuò a parlare, ma senza nulla concretizzare, anzi sotto il governo francese fu scelto (decreto napoleonico del 23 aprile 1810) per la progettata strada dei Due Mari un tracciato che escludeva la Romagna: quello Arezzo-Sansepolcro-Monte Casale-Valle del Metauro-Fano, sul quale s'incominciò anche a lavorare.

Fu il granduca Ferdinando III, quando, caduto Napoleone, recuperò il suo trono, a fare qualcosa per la Romagna toscana e in particolare per la strada faentina ordinando, con successivi atti tra il 1816 e il 1822, di «ridurre carreggiabile» due lunghi tronchi, uno tra il confine pontificio e Crespino e uno sopra la Madonna dei Tre Fiumi. Secondo il

documento che ci dà queste notizie, l'operazione sarebbe stata compiuta su tutto il percorso se alcuni contribuenti locali non si fossero opposti «per vana paura di sottoporre a rovinosa spesa la comunità e per amore di quelle vecchie dottrine per cui nella diminuzione delle spese di trasporto e nelle facilitate comunicazioni altro non vedevano che un danno per i vettori» (5). Da altra fonte risulta che nel 1817 l'ingegner Guasti progettò la riduzione a carreggiabile del tronco Marradi-Crespino, sulla traccia dell'antico lavoro dello Zocchi, e che nel 1820 fece lo stesso per il tronco Razzolo-Ronta un giovane ingegnere molto abile, che proveniva dalla scuola napoleonica di Ponti e Strade di Parigi: Alessandro Manetti (6). Si trattava comunque di interventi parziali, non inseriti in un disegno organico per dare alla Romagna toscana la sospirata rotabile.

Il problema viene lasciato in eredità da Ferdinando III al successore, quel Leopoldo II destinato ad essere l'ultimo granduca, che lo affrontò risolutamente solo nel 1831. È infatti del 3 ottobre di quell'anno un rescritto nel quale il granduca, aderendo «al desiderio in ogni tempo mostrato dai fedelissimi sudditi della Romagna» dispone che quest'ultima «sia posta in una facile e permanente comunicazione con la capitale» mediante una rotabile di cui fissa l'andamento «in genere» (Pontassieve-San Godenzo-Rocca San Casciano-Terra del Sole), demandando all'ingegner Manetti di determinare sollecitamente quello «in specie» (7). Pochi giorni dopo, ricevuta la relazione del Manetti, Leopoldo II stabilisce «che la nuova strada rotabile della Romagna, staccandosi dal Ponticino, attraversi l'Appennino nella Colla di Pratiglioni sull'Alpe di San Benedetto e si diriga per la valle del Montone alla Rocca». Vinceva così il tracciato di San Benedetto, con grande scorno del «partito faentino» e soprattutto dei marradesi le cui proteste irritarono vivamente il sovrano, come dice questa lettera della segreteria di Finanze al provveditore della Camera di soprintendenza comunitativa, data 10 novembre 1831:

S.A.R.E.I. cui è pervenuta la deliberazione del Consiglio Generale della Comunità di Marradi in data 17 ottobre p.p. nella quale sono consegnate varie rimostranze sul sovrano rescritto del 3 del mese stesso che comandò rendersi ruotabile la strada provinciale di Romagna, non attesa l'enunciata deliberazione ha ordinato farsi sentire al Consiglio predetto che rimane ad esso inibito di

(5) A.S.F., *Acque e strade*, 310, Lettera del gonfaloniere di Borgo San Lorenzo al direttore del Corpo degli ingegneri del settembre 1836.

(6) Risulta, a suo luogo, dal documento citato nella nota 11.

(7) A.S.F., *Segreteria Finanze 1814-46*, 1856, Protocollo straordinario dall'ottobre a tutto novembre 1831, n. 3.

più tornare ad occuparsi dell'oggetto nella deliberazione medesima contemplato. E poiché il gonfaloniere della divisata Comunità di Marradi, Carlo Scalini, nel rassegnare a S.A.R. la mentovata deliberazione si è inoltre permesso di farsi l'organo della trasmissione al R. Trono di una memoria in stampa e colletizia contro cui ricorrono gravi motivi di censura e di repressione così l'I.E.R.A.S. ha prescritto che il prefato Carlo Scalini resti immediatamente destituito da quella carica (8).

La rotabile per San Godenzo e San Benedetto, detta in seguito del Muraglione, venne abilmente realizzata dal Manetti nel termine fissato di quattro anni e dalla stessa lapide commemorativa posta al valico fu consacrata come strada base della Romagna toscana e settore appenninico del tramite fra i Due Mari. I sostenitori del tracciato faentino erano sconfitti nelle principali ambizioni, ma non si arresero quanto alla richiesta di una propria rotabile per Firenze. Nello stesso anno 1836 in cui la strada del Muraglione veniva aperta, il magistrato della Comunità di Marradi, con deliberazione del 22 agosto e quello di Borgo San Lorenzo con deliberazione del 2 settembre, si rivolsero a Leopoldo II perché fosse fatto quanto ancora mancava alla trasformazione in rotabile della Faentina, offrendo un contributo, rispettivamente di 12.000 e di 20.000 scudi. Ad essi si unì Palazzuolo impegnandosi per 10.000 lire (9).

Leopoldo II in data 11 novembre 1836 manifestò attraverso la segreteria di Finanze «la disposizione di approvare il progetto, di condurre a termine la strada rotabile per l'Appennino di Casaglia, riservandosi di dare disposizioni per il finanziamento, dopo che una dettagliata perizia avesse stabilito la spesa». La cosa spettava al provveditore della Camera di soprintendenza comunitativa, che si rivolse all'ingegnere del Compartimento competente per territorio, Lorenzo Balocchi, il quale in data 20 febbraio 1838 firmò il progetto e il preventivo (10). Non ho potuto ritrovare questi documenti e li conosco solo dalle minute e da notizie indirette, che non rispondono a tutti gli interrogativi.

Le caratteristiche generali erano, comunque, le seguenti. Lunghezza della strada da costruire e trasformare: braccia 117.951; costo previsto Lire 739.971; larghezza media 8-10 braccia (metri 4,65-5,80), pendenze massime non superiori all'otto e mezzo per cento. Molte le opere d'arte

(8) Ibid., n. 73.

(9) A.S.F., *Acque e strade*, 310, Estratto dal registro delle deliberazioni del Magistrato del comune di Borgo San Lorenzo, ordinanza VII, deliberazione del 2 settembre 1836.

(10) Ibid., Lettera del provveditore della Camera di soprintendenza comunitativa al direttore del Corpo degli ingegneri, datata 6 marzo 1838.

(85 ponti), ma tutte modeste. La strada veniva divisa in dieci sezioni. La prima andava dal confine di Stato, situato al ponte di Marignano, fino all'ingresso di Marradi; i lavori consistevano solo in allargamenti: il più importante era quello del ponte di Popolano. La seconda sezione, tutta all'interno di Marradi, prevedeva altri allargamenti e lo sbassamento del ponte sul Lamone mediante costruzione di una volta nuova per renderne la montata meno ripida. La terza (Marradi-Crespino) consisteva nella costruzione della rotabile secondo il tracciato già stabilito nel 1817 ed era la più costosa di tutte: spesa prevista 137.373 lire. La quarta, quinta, e sesta sezione, da Crespino a Razzolo e dal Lamone all'Elsa, comprendevano la salita alla «sommità dell'Alpe di Casaglia» e la susseguente discesa. La strada praticamente era tutta da costruire, senza utilizzazione di elementi preesistenti. La salita veniva sviluppata «profittando di tutti i risalti del monte e delle cavità dei burroni che lo solcano», escludendo le «riprese», cioè i tornanti, e con pendenze tra il cinque e il sei e mezzo per cento. Nella discesa la pendenza arrivava al sette e mezzo per cento e c'erano due tornanti, uno dei quali un po' stretto. La settima sezione (Razzolo-Ronta) seguiva un progetto del Manetti del 1820 e il suo percorso con esposizione poco favorevole era determinato dalla necessità di toccare Razzolo. Nell'ottava sezione Ronta-Borgo San Lorenzo c'era un unico lavoro da fare: la rettificazione della salita in prossimità di Borgo. La spesa prevista era la più bassa: 14.725 lire. La sezione nona andava da Borgo San Lorenzo al confine della comunità di Fiesole; era previsto l'abbandono del tratto allora praticato da Borgo San Lorenzo stessa fino all'oratorio di Polcanto, attraverso le Salaiole, da sostituire con la strada passante per Faltona, debitamente ammodernata. L'ultimo tratto, dal confine della comunità di Fiesole al Ponte Rosso di Firenze, comprendeva due soli lavori importanti: la rettificazione della salita dell'Olmo e la costruzione di un ponte sul Mugnone (11).

Il progetto Balocchi doveva essere sottoposto al consiglio degli Ingegneri presieduto dal Manetti, che nel frattempo era diventato il numero uno del granducato nel campo della viabilità, come direttore generale di Acque e Strade. Data l'importanza dell'opera, egli volle inviare, nel maggio 1838 un consigliere sul posto, che fu quel Francesco Guasti di cui già abbiamo parlato. Compiuta questa ispezione, il Consiglio, nella adunanza del 15 giugno 1838, prese le sue decisioni. Il progetto Baloc-

(11) La descrizione del tracciato e dei lavori proposti dall'ing. Balocchi è presa dal rapporto che su di essi fece Francesco Guasti in data 11 maggio 1838, collocato Ibid.

chi venne approvato «in genere, nel rapporto dell'arte» e cioè col solo vincolo di alcune lievi correzioni. Ma il Consiglio fissò anche un ordine di priorità fra le varie parti della strada in caso di realizzazione, mettendo al primo posto il tronco Marradi-Ronta e all'ultimo quello Borgo San Lorenzo-Firenze, giudicato «non di assoluta necessità per aprire una comunicazione al commercio tra la valle del Lamone e Firenze» (12). Qualche mese più tardi, il 5 ottobre, l'opera ebbe l'approvazione sovrana, escluse però le due ultime sezioni e con riduzione della spesa a Lire 648.041 (scudi 92.577) da ripartirsi in egual misura, fra il Regio Erario, il Consorzio provinciale del Compartimento fiorentino e le comunità attraversate dalla strada e cioè Borgo San Lorenzo e Marradi, che venivano autorizzate a contrarre allo scopo un prestito con interesse fino al cinque per cento. Contestualmente il granduca dichiarava «inattendibili» le istanze fattegli per una variante che dalla sommità dell'Alpe di Casaglia andasse a Vicchio, passando dalle parti di Gattaia (13).

Si passò quindi alla realizzazione. Il granduca aveva prescritto che la direzione dei lavori fosse affidata al progettista Balocchi e così avvenne, ma per non sottrarlo troppo ai suoi compiti originari, un altro ingegnere venne incaricato della vigilanza permanente «in loco», e fu Francesco Del Greco, già collaboratore del Manetti nella strada del Muraglione ora in servizio a Roccastrada: ebbe lo stipendio di lire 10,6,8 al giorno, con l'obbligo di mantenere il cavallo che gli occorreva per i trasferimenti (14). Nel febbraio del 1839 si ebbe la gara di appalto e anche la prima delusione perché solo quattro sezioni vennero accollate: per la seconda (tratto entro Marradi), per la quinta e la sesta (zona di valico) e per l'ottava, giudicate evidentemente poco convenienti, non vi furono offerte. Marradi rischiava di perdere la strada e tale minaccia «scosse gli animi di diversi della terra e li sospinse a formare l'ardita risoluzione di assumere sopra di loro il carico dei rifiutati lavori» (15). In parole povere, i marradesi formarono una società presieduta da Carlo Scalini e chiesero l'appalto dei tronchi ancora liberi, che venne loro concesso con un lieve ribasso sul costo della perizia.

(12) A.S.F., *Acque e strade*, 1428, Consiglio degli ingegneri, Protocollo delle deliberazioni anno 1838, Adunanza del 15 giugno 1838. Intervenero Alessandro Manetti, Gaetano Giorgini e Francesco Guasti.

(13) A.S.F., *Acque e strade*, 310, Lettera della segreteria di Finanze al sovrintendente della Camera delle comunità e al direttore del Corpo degli ingegneri, datata 5 ottobre 1838.

(14) A.S.F., *Acque e strade*, 1428, Adunanza del 3 dicembre 1838.

(15) A.S.F., *Acque e strade*, 310, Istanza dei marradesi al granduca senza data né firma, ma su cui è scritto «699 del 42». Da questo documento derivano le altre notizie che do sulla vicenda degli appalti.

Si era così giunti alla primavera del 1839 e l'inizio dell'opera diventava urgente anche per dare lavoro ai molti braccianti disoccupati. Nell'ultima decade di aprile il Balocchi e il Del Greco, dopo avere ispezionato tutto il percorso, giungevano a Marradi per aprire i cantieri. Ma «una dirottissima e continua pioggia» li tenne per quattro giorni «sequestrati» in paese, senza poter far altro che ricevere gli operai i quali, conosciuto il loro arrivo, accorrevano in folla per essere assunti. Il tempo si rimise il 29 aprile e i due ingegneri, divisi il compito, fecero mettere mano alla strada (16). Quando il Balocchi ripartì per Firenze il 3 di maggio si lavorava già in quattro sezioni: nella terza a Fantino, nella quinta a Casaglia, nella sesta alla Casa dell'Alpe e nella settima presso Ronta. Gli uomini impiegati erano 355; li dirigeva naturalmente il Del Greco, coadiuvato da due assistenti scelti fra sette aspiranti, ed erano Francesco Strigelli di Palazzuolo e Vincenzo Franceschini di Borgo San Lorenzo (17).

Nei tronchi restanti vi furono, per vari motivi, dei ritardi anche notevoli. L'impresario della quarta sezione, Francesco Moriani, chiese un rinvio di due mesi, perché «ammalato di dolori articolari» e incominciò di fatto ai primi di luglio (18).

I lavori della seconda sezione, ritenuti meno urgenti e che davano luogo a reclami (si svolgevano nell'interno di Marradi), non cominciarono che il 6 aprile dell'anno dopo. Per la prima sezione l'accollatario Romanelli fece sapere al Balocchi che per l'allargamento del ponte di Popolano che rappresentava quasi tutto il suo lavoro, non gli restava più tempo prima dell'inverno; si sarebbe mosso a stagione nuova, cioè nel 1840. Gli fu concesso, ma anche l'anno dopo non fece nulla fino a giugno inoltrato. Pure nel 1840, di marzo, venne iniziata l'ottava sezione, che però a giugno fu sospesa e non più ripresa per quell'anno. Con i lavori cominciarono anche gli incidenti. Verso il 20 di maggio del '39 un bracciante fu schiacciato da una smotta del terreno e dovè essere portato «con grande pena» all'ospedale di Santa Maria Nuova a Firenze. Il Balocchi chiese allora che venissero predisposti due locali, a Marradi e a Borgo

(16) Ibid., Lettera del Balocchi al Manetti da Marradi, datata 2 maggio 1839.

(17) Ibid., Lettera del Balocchi al Manetti del 14 maggio 1839, da Firenze. Qui è anche la notizia della malattia del Moriani.

(18) Tutte le notizie sulla costruzione, da questo punto in poi, sono documentate nei rapporti settimanali e mensili di Francesco del Greco e nelle relative lettere di accompagnamento. Questo materiale è nell'Archivio di Stato di Firenze, collocato come segue nel fondo *Acque e strade*, Filza 310: rapporti e lettere dal 13 maggio al 7 dicembre 1839 e dal 3 gennaio 1842 al 15 gennaio 1843; filza 246: rapporti e lettere dal 9 dicembre 1839 al 28 dicembre 1840; filza 267: rapporti e lettere dal 22 febbraio al 31 dicembre 1841.

San Lorenzo, per ricovero dei feriti e degli ammalati. Non so se questa richiesta sia stata accolta: di certo nell'aprile del 1840 un manovale che s'era fratturato un braccio venne portato all'Ospedale di Firenze.

Dunque, per il primo anno si procedé solo nei cinque tronchi centrali, e cioè da Marradi a Ronta. Le persone occupate giornalmente furono da 300 a 500 tra maggio e ottobre, poi calarono a 2-300. I più erano manovali, seguivano a distanza i muratori, gli scalpellini e altri. Per fare un esempio, nella settimana 2-7 settembre 1839, su 527 unità, la punta massima dell'anno, troviamo 443 manovali, 60 muratori, 22 scalpellini e 2 barrocciai. La proporzione rimase pressappoco inalterata durante tutta la costruzione, salvo un certo aumento dei muratori alla fine. Un'altra caratteristica costante delle presenze è la netta superiorità delle sezioni quinta e sesta (dal valico a Razzolo) rispetto alle altre. Quanto alla natura dei lavori, nel 1839 si fecero soprattutto movimenti di terra, cioè scavi e riempimenti per preparare il piano stradale. Risulta anche fatto «uno stradello», cioè una strada di servizio, tra Marradi e Razzolo.

Il 1840, come s'è detto, vide aperti i cantieri sull'intero tracciato: ciò accadde la prima volta nella terza settimana di giugno. Naturalmente il numero degli «operanti» crebbe, e superò più volte la cifra di 600, arrivando a 752 dal 17 al 22 agosto. Anche nell'ottobre-novembre le presenze continuarono ad essere alte, intorno a 400. Vi era stata però alla fine di febbraio una sospensione totale per la neve.

Anno pieno anche il 1841 durante il quale, da aprile a giugno e da settembre a dicembre vi fu attività in tutti i tronchi e si registrò la punta massima di presenze di tutta la costruzione: 825 nella settimana 24-29 maggio, con questa suddivisione secondo le varie sezioni: prima sezione 4 uomini; seconda 9; terza 189; quarta 97; quinta 210; sesta 172; settima 112; ottava 32. Va notato che tutti gli anni le presenze calano dalla fine di giugno alla fine di luglio, e ciò per l'accorrere dei braccianti ai lavori agricoli, specie alla raccolta del grano, che in quel periodo remuneravano di più. Nella buona stagione del 1841 oltre a lunghi tratti di massicciata risultano compiute o in via di compimento alcune delle più importanti opere murarie: ultimata la volta piccola e avviata quella grande del ponte di Popolano, finiti il ponte delle Grazie e quello sul fosso della Badia, in via di smontaggio l'armatura del ponte sul Lamone a Marradi, finito l'allargamento del ponte sulle Cale a Borgo San Lorenzo.

Nel 1842 non si lavorò fin verso il 10 di febbraio: le pochissime presenze che risultano, sono di addetti alla spalatura della neve. E anche negli altri mesi gli «operanti» sono meno del solito. Si va verso la chiusura: in agosto cessano i lavori nell'ottava sezione, in ottobre nella seconda, in novembre nella prima e in dicembre nella terza. E in una relazione

al granduca fatta dal Pratellesi il 14 ottobre 1842 leggiamo testualmente: «I lavori delle prime otto sezioni sono oggimai condotti quasi a termine con felicissimo risultato, mentre con naturale andamento e con tenui inclinazioni si varca ora l'Appennino di Casaglia» (19). Il rapporto mensile di dicembre dell'ingegnere assistente dichiara che tutti i lavori previsti dal progetto per la costruzione del nuovo piano stradale, pari alla lunghezza di 70.698 braccia (più di 41 chilometri) sono finiti e così tutti i ponti, i ponticelli, i muri, i parapetti, le zanelle e le chiaviche periziati.

Il rapporto, firmato da Francesco Del Greco (l'ingegnere era stato infaticabilmente presente sui lavori per quattro anni, alloggiando ora a Ronta, ora all'osteria dei Tre Fiumi, ora a Marradi) e datato Ronta 15 gennaio 1843, è l'atto di nascita della nuova arteria che saldandosi alla strada già carrozzabile di Brisighella costituiva un più moderno tramite tra Firenze e Faenza attraverso la Romagna toscana. L'ingegner Balocchi nel presentare il suo progetto aveva asserito che la Faentina sarebbe stata la via più breve fra il Tirreno e l'Adriatico, attraendo tale quantità di traffico da far diventare i centri attraversati «più ricchi e dei più importanti del Granducato» (20). La profezia non si avverò integralmente, ma è certo che con la rotabile quei centri si sentirono per la prima volta liberati da un secolare e mortificante isolamento.

(19) A.S.F., *Acque e strade*, 308, ins. 589.

(20) A.S.F., *Acque e strade*, 310, Minuta del Balocchi con considerazioni generali sul progetto.