

BRUNO BANDINI

LA FERROVIA FIRENZE — RAVENNA:  
STORIA «MANCATA» DI UN COLLEGAMENTO  
TRA ADRIATICO E TIRRENO

Il progetto di un collegamento diretto che unificasse i mari Adriatico e Tirreno, assolvendo ad un'importante funzione commerciale, risale agli anni del cosiddetto «riformismo illuminato». Nel *Progetto per l'introduzione degli Ebrei a Ravenna*, il marchese Carlo Cavalli pone, tra le condizioni per la permanenza della comunità israelitica, la necessità della costruzione di una «strada maestra, e di mantenerla sino al confine del territorio, procurandosi alla Comunità il proseguimento sino alla strada romana delle Comunità circumvicine colla speranza, assai verisimile, che S.A.R. il Granduca di Toscana intento ad aprire una strada maestra pel Commercio, dirigga una simile strada di comunicazione all'accennata strada romana, onde per noi aprirsi una facile e vantaggiosa comunicazione col porto di Livorno» (1).

La storia della ferrovia — anch'essa già di interesse granducale — possiamo iniziare a seguirla fin dai primissimi anni unitari. Nel 1863 gli atti consiliari del municipio di Ravenna riportano un'esposizione del sindaco sul progetto di costituzione di un consorzio per la costruzione della ferrovia toscano-romagnola, in quanto «in tutto è manifesta la somma utilità che può derivare da una ferrovia che per la linea più breve congiunga l'Adriatico al Mediterraneo. ... Mosso da un tale principio il

---

(1) C. CAVALLI, *Progetto per l'introduzione ...*, ms., Bibl. Classense di Ravenna, 1780.

Municipio di Firenze ha inviato per mezzo della Prefettura un invito alle Province e ai Comuni diretto a promuovere un'associazione e consorzio per concorrere a garantire assieme con Governo il frutto del 5% sul capitale impiegato dalla società intraprenditrice, che calcola di 40 milioni di lire italiane» (2).

La discussione inizia tuttavia proprio nel 1860, e, significativamente, essa viene a vertere sul concetto di «brevità» del tracciato che la costruenda ferrovia dovrà avere. Da dove dovrà infatti passare la ferrovia? Da Faenza, da Forlì, o da Imola? La questione è tecnica, ma anche «politica»: il rapporto del Ministero dei Lavori Pubblici del 1860 volutamente trascura il problema della tosco-romagnola (3) per le tensioni che essa sta scatenando tra tecnici e politici.

Il clima che si viene creando è ricostruito — forse con una certa parzialità, ma certamente con cognizione degli elementi che si presentavano — da un opuscolo anonimo stampato a Firenze nel 1862 (4). La ricostruzione degli avvenimenti è pure sufficientemente chiara e documentata. Innanzitutto si riconosce la necessità che la regione Toscana ha di avviare relazioni commerciali con la Romagna (per grani, vini, bestie, canapa). Ma a separare la necessità dall'esecuzione sono gli Appennini, e, «il passaggio dell'Appennino mentre offriva più linee, in tutte però dove più dove meno si affacciavano difficoltà gravissime, a vincere le quali, e trovare il più comodo e facile andamento, si rendevano indispensabili degli studi esatti e profondi, e la scienza e l'opera e la sagacia di abili ed esperimentati ingegneri» (5).

Le esigenze tecniche devono comunque — secondo il consiglio della commissione parlamentare nominata il 10 gennaio 1860 — essere coniugate con la rilevazione degli «interessi» che l'individuazione del tracciato della linea verrà a coinvolgere: dunque la ricchezza e la popolosità delle province interessate dovrà costituire un criterio di valutazione non secondario da affiancare a quello che scaturirà dall'indagine più strettamente tecnica.

(2) In A.S.C. Ra, *Atti Consiglieri*, 1863; I.

(3) Cf. G. ANTONELLI, *Delle vere condizioni degli andamenti per via ferrata da Firenze a Ravenna per Faenza e per Forlì*, Firenze 1861. Cf. inoltre: G. CARLONI, *Di un progetto di una via ferrata da Firenze alla Romagna per le valli alla Sieve e del Santerno*, Arezzo 1860; P. GANZONI, *Preventivo sommario per la costruzione di una ferrovia da Firenze per Pratolino e S. Piero a Sieve ad Imola, forando l'Appennino al passo della Futa*, Candela, 3 novembre 1863; ANTONELLI, *Del miglior andamento per via ferrata da Firenze alla Bassa Romagna ...*, Firenze 1863.

(4) *Di una ferrovia da Firenze a Ravenna e all'Adriatico*, Firenze 1962.

(5) *Ibid.*, p. 4.

«Tre linee specialmente apparivano idonee, e venivano con calore studiate di partenza comune da Pontassieve presso Firenze, dove fa capo la linea ferrata Aretina:

La linea per la Valle del Santerno a Imola;

La linea per la Valle del Lamone a Faenza;

La linea per la Valle del Montone a Forlì» (6).

Ben presto risultano praticabili solamente le due ultime ipotesi, la via per Faenza e quella per Forlì. Ma, se la prima tiene conto della «ricca e popolosa» provincia del Mugello, senza vincolarsi strettamente alla «brevità» del tracciato, la seconda, puntando sulla brevità, mostrava di privilegiare il trasporto delle merci rispetto a quello dei passeggeri, contravvenendo, almeno in parte, l'opinione del ministro Jacini («dovere il Governo provvedere non solo al grande commercio ma ancora alla popolazione»). Inevitabilmente la cosa si complica, proprio in riferimento a quei «consigli» che il governo offre e sulla base dei quali risulta facile contrabbandare gli interessi di campanile per interessi economico-demografici (7).

Ad ogni buon conto, stando alle stime dell'opuscolo anonimo, la popolazione interessata dalla linea faentina risulta di 104.949 abitanti, contro i 67.228 della forlivese; le perforazioni della faentina risulterebbero di 3.600 metri in piano e, complessivamente di 6.500 metri, contro i circa 11.000 della forlivese (di cui 4.700 in salita); l'altezza massima da superare sarebbe di 555 metri per la faentina, contro i 612 della forlivese (8). La commissione ministeriale viene dunque convinta dai dati esposti dagli ingegneri incaricati alla rilevazione (dati appunto che vediamo riportati nell'opuscolo anonimo); ma, nel momento in cui la commissione fa conoscere il proprio voto contrario alla soluzione «via-Forlì» della tosco-romagnola, «i Forlimani improvvisano una società, che a tutta corsa si slancia verso il Ministro dei Lavori Pubblici e gli domanda la concessione della linea forlivese, e gli fa l'offerta abbagliante di costruir-

(6) Ibid., pp. 5-6.

(7) Si vedano i calcoli, e le ripetute correzioni, di quegli interessi contenute nel volumetto di L. FRATTI, *Osservazioni dell'Ing. Luigi Fratti in risposta alla memoria pubblicata nel febbraio 1861 dal prof. Giovanni Antonelli intitolata Delle vere condizioni degli andamenti per via ferrata da Firenze a Ravenna per Faenza e per Forlì*, Forlì 1861. L'ing. Fratti, acerrimo ed irriducibile nemico di Antonelli e di tutti i sostenitori di linee di qualsiasi genere che passassero per Forlì, accusa di parzialità e di incapacità professionale Antonelli, sulla base di calcoli (relativi non solo al disegno tecnico-scientifico delle progettate linee, ma anche al computo della popolazione) che dovranno essere abbondantemente riviste sulla base delle repliche dell'Antonelli stesso.

(8) Cf. *ibid.*, p. 7.

la a tutte sue spese, rischio e pericolo» (9).

Interessi privati, egoismi, campanilismi dai segni più vari fanno da cornice a questo prologo tormentato, che lascia quasi presagire quanto tormentata sarà l'intera vicenda. Primo passo da compiere è la congiunzione tra Firenze e Faenza, il tratto più lungo e, come abbiamo visto, più difficile. Alfredo Baccarini, nel suo mandato di Ministro dei Lavori Pubblici, si impegna strenuamente per la costruzione di questo primo tronco, che sarà ultimato nel 1893 (10). Il tratto Firenze-Faenza rientra nel programma delle «ferrovie complementari», che «autorizzato con legge del 29 luglio 1879, autorizzava la spesa di 1.260 milioni di lire; ..., per oltre 6.000 chilometri di nuove linee» (11).

Il passo successivo, quello che richiedeva la congiunzione del tronco Firenze-Faenza con Russi e Lugo (e, di qui, allacciato con il tronco Bologna-Castelbolognese-Ravenna, inaugurato nel 1863), comincia a farsi strada all'indomani delle convenzioni ferroviarie del 1885, attraverso le quali si tentava di assicurare una solida base per la collaborazione tra capitale privato e capitale pubblico, che liberasse lo stato dal «peso delle gestioni obbligate, che ridesse impulso agli investimenti, che rendesse l'attività dei trasporti su strada ferrata più produttiva e insieme più economica» (12).

Ed i primi atti, politici e tecnici, degli anni 1885-86 mostrano come la questione del congiungimento a Ravenna fosse cosa tutt'altro che naturale ed immediata. Si tratta, ancora una volta, di operare una scelta tra percorsi che privilegiano entità economico-geografiche differenti: la ferrovia, una volta giunta a Faenza, prosegue in linea diretta per Russi, oppure, deviando a Nord, opta per una congiunzione con Lugo e Granarolo.

La Deputazione provinciale di Livorno, nell'adunanza dell'8 agosto

(9) *Ibid.*, p. 10.

(10) Come è stato più volte sottolineato, Baccarini, con grande senso di pubblica moralità, esclude Russi, sua città natale, dal beneficio di una congiunzione diretta con Faenza; e questo perché non si dicesse che l'uomo di governo subordinava l'interesse generale alle passioni ed agli affetti privati.

(11) F. TAJANI, *Storia delle ferrovie italiane*, Milano 1939, p. 94. Tajani sottolinea come all'origine di non poche difficoltà relative alla tosco-romagnola (così come per altre linee) stesse la non esatta indicazione dei preventivi di spesa contenuta nei progetti di massima, per cui la spesa generale subiva continue modificazioni: la tosco-romagnola, calcolata la spesa in 40 milioni, rivela un costo reale, nel 1882, di 77 milioni.

(12) A. PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli 1973, p. 16. C'è da tener presente comunque che quelle convenzioni, come Baccarini a più riprese documenta tra il 1883 ed il 1889, procrastinano la questione della nazionalizzazione della rete ferroviaria nazionale, sulla quale già prima del «cambio di guardia» tra Destra e Sinistra storica insistevano uomini come Sella e Spaventa.

1885, accoglie una nota del municipio di Ravenna secondo la quale, tra le varie proposte relative all'ultimazione della toscano-romagnola, è da privilegiare quella che propone il tronco Faenza-Russi-Ravenna: nota condivisa anche dal comune di Faenza (13). In questo senso la Deputazione provinciale di Livorno adotta una deliberazione nella quale «essendosi individuato in special modo che Livorno risentirà giovamento immediato e diretto da questa via di comunicazione colle Province adriatiche breve e sollecita, che riattivando antichi e lucrosi rapporti commerciali avvantaggerà le condizioni di questo porto oggi tanto deteriorate per lo stato in cui si trova per mancanza di facili e spedite linee di congiunzione» (14), fa voto al Governo affinché sia intrapresa l'opera di edificazione del tronco Faenza-Russi. È ovvio che la deliberazione di Livorno può trascurare, e giustamente trascurare, ogni eventuale dissapore relativo alla scelta del percorso della toscano-romagnola. L'interesse della provincia tirrenica resta di ordine generale: il problema dell'opzione sul tracciato dev'essere risolto dai comuni della provincia di Ravenna. E su questo subito si apre un confronto — meglio un vero e proprio conflitto di interessi — che per decenni bloccherà l'avvio della costruzione, lasciando inevase le giustificate richieste e le legittime aspettative della municipalità tirrenica.

Nel 1886 si passa alla formulazione dei progetti: l'ingegner Conti, per conto del municipio di Ravenna, elabora due ipotesi per la costruzione dei tronchi Faenza-Russi e Faenza-Lugo, che il sindaco di Lugo s'incarica di esaminare, in collaborazione con l'ingegner Zannoni, autore, tra l'altro, della «direttissima» Firenze-Bologna. Zannoni progetta una linea che, anziché comportare due tranchi distinti, fa sì che, solo dopo un certo tratto, partendo da Faenza, il percorso si biforchi. Ciò abbrevia la percorrenza, soddisfacendo per altro un maggior numero di interessi comunitari (le città di Cotignola e di Granarolo non vengono sacrificate, come invece accade per il progetto Conti) (15).

Era interesse generale che la ferrovia si facesse, perché era chiaro il vantaggio economico, morale e anche militare, che ne sarebbe derivato. Vantaggio economico e morale, perché avrebbe congiunto Ravenna con la Toscana e Livorno, facendo circolare rapidamente le merci delle province e dei paesi po-

---

(13) Cf. A.S.C.Ra, Tit. IV, rub. 11-12-13, fasc. I (1885-1919) *Strade e fabbricati*, 1885.

(14) *Ibid.*

(15) Cf. A. ZANNONI, *Sulla migliore congiunzione della ferrovia Faenza-Firenze con Lugo e Ravenna*, Lugo 1886.

sti sulle spiagge del Tirreno e dell'Adriatico...; avrebbe allacciata Faenza, attraverso Lugo e Lavezzola, con Ferrara e con l'alta Italia. Vantaggi militari perché avrebbe completato una linea ferroviaria, che, per essere interna, era naturalmente protetta dai danni dei grossi cannoni delle artiglierie navali (16).

Ma, espresso il criterio complessivo che rendeva necessaria la linea, ogni accordo terminava, e gli interessi particolari cominciavano a cozzare tra loro. Un «conflitto» che nemmeno Baccarini, in una missiva del 20 gennaio 1887 al Commissario di Ravenna, sembra ben intendere (17).

Il timore che, specie a Ravenna, viene avvertito consiste in questo: che una biforcazione per Lugo provochi intralci e perdite di tempo. Anche se, a rigor di logica ed a conti fatti, il progetto Zannoni sembra essere il più efficace. Discussioni e proposte comunque si susseguono, fino a che, il 2 aprile 1893, viene inaugurata la linea che da Firenze giunge a Faenza. Il 6 aprile il consiglio comunale di Russi vota un ordine del giorno per sollecitare la costruzione del tronco Faenza-Russi, senza menzionare la possibilità della linea Faenza-Cotignola-Lugo. Il che scatena la reazione del sindaco di Cotignola, Giuseppe Strocchi, che, il 10 aprile, presenta un ordine del giorno, approvato all'unanimità, in cui vengono esposte le ragioni dell'allacciamento ferroviario tra Faenza e Ravenna via Lugo, Cotignola e Granarolo (18).

Il 21 aprile, stimolati dal sindaco di Cotignola, gli abitanti di Cotignola e di Granarolo indirizzano al sindaco di Faenza una lettera affinché il municipio faentino si prodighi per ottenere la concessione al tronco Faenza-Granarolo-Cotignola-Lugo.

Il 26 aprile è il comune di Ravenna a far sentire la propria voce, con un promemoria nel quale si tenta di controbilanciare la serie di argomentazioni addotte da Cotignola e da Granarolo: l'eventuale prosecuzione della Firenze-Faenza con un tronco per Cotignola e Lugo viene giudicata «non solo inutile» per il miglioramento delle comunicazioni

(16) L. DAL PANE, *Per la storia delle ferrovie Faenza-Russi*, Faenza 1929, p. 10.

(17) Cf. Lettera di A. Baccarini al Commissario prefettizio di Ravenna, 20 gennaio 1887, in A.S.C.Ra., *Strade e fabbricati*, rub. 11-12-13, 1887.

(18) Le ragioni dell'opportunità della congiunzione via Lugo e Cotignola sono ben indicate nell'ordine del giorno (cf. «Corriere di Romagna» del 14 aprile 1893): 1) il porto di Ravenna non viene giudicato idoneo ad ospitare un'attività commerciale di un certo rilievo, che meglio invece si addice — stando anche alla risoluzione della Camera dei Deputati che aveva rifiutato la convenzione marittima con il porto-canale Corsini — a quelli di Ancona, Trieste e Venezia; 2) il tronco Faenza-Cotignola-Lugo abbrevia notevolmente il percorso per Ferrara, dunque col Veneto e con tutta l'Italia settentrionale; 3) Cotignola e Granarolo, centri agricoli e commerciali non trascurabili, sono tra i pochi nella provincia di Ravenna a non disporre di linea ferroviaria.

con la Toscana, «ma toglie eziandio il precipuo scopo dell'unione più diretta ed economica dei due mari; unione che, come si dimostrerà in seguito, sarebbe di grande interesse generale e locale» (19).

L'«interesse generale» è sempre salvaguardato, almeno nelle parole, salvo poi aggrapparsi alle disposizioni incluse nelle convenzioni ferroviarie relative ai tracciati complementari, che sembrano avvalorare l'ipotesi avanzata da Ravenna — ed ovviamente da Russi — per un percorso più breve, richiedente dunque spese inferiori da parte dello stato. Ma questo sembra tener nel minimo conto — cosa contro la quale Baccarini aveva aspramente polemizzato negli anni compresi tra il 1883 ed il 1889 — il fatto che la delineazione di un tracciato ferroviario deve, prima di tutto, soddisfare esigenze di comunicazione reale, economicamente produttive, anche e soprattutto quando si tratta di decidere in merito alle linee complementari. La confusione tra quel malinteso «interesse generale» e l'«opportunismo di campanile» non poteva essere maggiore. Non è casuale che l'atteggiamento dei comuni della provincia, interpellati sulla gestione, si mostri ben poco interessato: si riconosce la necessità della prosecuzione della Firenze-Faenza, ma sulla scelta dei tracciati non ci si esprime (20).

Nella fase risolutiva si entra solo nel 1899, in virtù di una nuova legge sulle costruzioni ferroviarie che consente di rinnovare concessioni all'industria privata. Ed a muoversi per prima è questa volta la Camera di Commercio di Ravenna che, in data 12 novembre 1901, ritiene di poter invitare i rappresentanti dei comuni e delle province di Ravenna e di Firenze, nonché i rappresentanti di tutti i comuni interessati al tronco Firenze-Faenza-Ravenna, per la costituzione di un comitato «per studiare, riferire, e magari risolvere l'importante questione» (21) relativa alla scelta del tracciato per la congiunzione tra Faenza e Ravenna.

Al convegno, indetto per il 26 gennaio 1902, partecipano sostanzialmente i rappresentanti di tutti i comuni interessati. In quella sede il sindaco di Cotignola, Giuseppe Strocchi — che nel frattempo aveva dato vita ad un comitato «per la ferrovia Cotignola-Granarolo» (22) — tenta, con l'appoggio di Lugo, di far approvare un ordine del giorno tale da

---

(19) *Promemoria intorno alla congiunzione con un tronco ferroviario di Faenza a Russi per la prosecuzione della linea Tosco-Romagnola Firenze-Faenza fino all'Adriatico*, in A.S.C.Ra., *Strade e Fabbricati*, rub. 11-12-13; 1893.

(20) Cf. DAL PANE, *op. cit.*, pp. 14-5.

(21) *Pel raccordo ferroviario Ravenna-Faenza-Firenze*. Estratto del verbale della seduta straordinaria del 12 novembre 1901. Camera di Commercio, Ravenna, 1901.

(22) Cf. «Il Ravennate: Corriere di Romagna» del 23 gennaio 1902.

esprimere la necessità di indirizzarsi subito verso il doppio obiettivo di prolungare la Firenze-Faenza sia in direzione di Russi, sia in quella di Cotignola-Granarolo e Lugo. Proposta indubbiamente sensata, che poteva — e doveva — unificare i consensi dei diversi comuni. Ma così non è per i ravennati che, innanzi tutto, vogliono la congiunzione diretta con Russi, e propongono una propria mozione. Su questa contrapposizione il convegno, inevitabilmente, naufraga. In un certo senso però il fallimento sanciva una vittoria del «Comitato di Cotignola», lasciando a questo lo spazio di ricercare una soluzione possibile. «Due erano gli scopi principali che gli agitatori si proponevano: fare trionfare nella pubblica opinione dei paesi interessati il principio della contemporanea costruzione delle due linee... e di costringere il Municipio di Faenza a porsi a capo degli altri comuni per intavolare le trattative con qualche società privata» (23).

Oobiettivo abbastanza facile il primo, molto più complesso il secondo, essendosi Faenza mostrata sempre incline a mantenere relazioni buone con Ravenna. E questo emerge con chiarezza in occasione della riunione, promossa appunto da Faenza, del 27 febbraio 1902, tesa alla costituzione di un comitato per il raccordo ferroviario Firenze-Faenza-Ravenna. Dei componenti il comitato sorto per iniziativa di Cotignola è presente il solo sindaco di Granarolo, Camillo Berti, che, anche a nome dei sindaci di Lugo e di Cotignola, fa voti affinché sia adottato il progetto dell'ingegner Zannoni, «come quello che unisce Faenza a tutti i luoghi importanti della provincia e non trascura gli interessi della bassa Romagna» (24). Ma immediatamente il rappresentante di Ravenna, Pietro Cagnoni, sottolinea come, pur essendo vantaggiosa la linea Faenza-Lugo, non sia possibile intavolare una discussione intorno al progetto Zannoni, «essendo stato indetto il Congresso per promuovere il tronco Faenza-Russi» (25). Faenza, Ravenna e Russi respingono la proposta di Berti, a favore del progetto elaborato dall'ingegner Tramontani — capo ufficio tecnico del comune di Faenza — che propone di seguire il tracciato Faenza-Granarolo-Russi.

Tuttavia, con l'avvicinarsi delle elezioni amministrative del 1902, l'orientamento di Faenza si fa più cauto: si approva, in sede consiliare,

---

(23) Cf. *Pel raccordo ferroviario Ravenna-Faenza-Firenze*, verbale della riunione del 26 gennaio 1902 tenuta alla Camera di Commercio di Ravenna, Ravenna 1902.

(24) DAL PANE, op. cit., p. 23.

(25) *Raccordo ferroviario Firenze-Faenza-Ravenna*, resoconto della seduta tenuta presso la sede municipale di Faenza il 27 febbraio 1902, in A.S.C.Ra., *Ferrovia*, posizioni varie fino al 1919.

lo sforzo teso ad impegnare il governo per la Faenza-Russi, ma si invita la giunta ad adoprarsi per la concessione di una linea che unisca Faenza a Lugo. Tant'è che nel 1904 l'ingegner Tramontani elabora un nuovo progetto che, sul tracciato Faenza-Granarolo-Russi-Ravenna, prevede una diramazione per Granarolo-Cotignola-Lugo. E nel 1909 si raggiunge l'accordo definitivo, con veste legale, intorno al tracciato definitivo che la ferrovia dovrà seguire. Sono trascorsi oltre 20 anni! Ma l'epilogo della storia è ancora lontano: iniziano infatti dei conflitti di competenza tra il Ministero del Tesoro, che vuole esprimere un parere anche sulla veste tecnica — e non solo finanziaria — del progetto. E il 6 gennaio 1910 viene emesso addirittura un voto sfavorevole, «per la poca utilità della linea». Il che ingenera reazioni ed agitazioni di una certa entità nei paesi di Romagna, in particolare a Granarolo, che promuove pubblici comizi cui partecipano molti dei rappresentanti dei comuni interessati alla soluzione finale del collegamento tra Ravenna e Faenza.

Una volta ottenuto l'assenso ministeriale, ci saranno difficoltà (e questo non è fuori della norma) con le imprese costruttrici: relativamente ai sussidi chilometrici ed alla partecipazione agli utili. E questo, come accuratamente documenta Luigi Dal Pane, anche grazie alla poca cura con cui Fortunato Buzzi, in vece del Consorzio (26), conduce le trattative con la Società Veneta per le Costruzioni Ferroviarie.

Solo il 24 giugno 1913 il Consiglio dei Ministri esprime voto favorevole alla concessione; nell'ottobre si stipula la convenzione, che il ministero approverà in dicembre. Risolti gli intoppi burocratici, la tragedia della «grande guerra» blocca quei lavori appena iniziati. Nei primi mesi del 1920 l'epilogo della nostra storia si avvicina. Dopo varie sollecitazioni presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinché i lavori vengano ripresi, il 28 agosto 1921 «venne inaugurato, con grande festa delle popolazioni interessate — e come inizio della celebrazione del centenario dantesco — un breve tronco di ferrovia che unisce Faenza, la storica città di Torricelli — .... — con Russi, la piccola città che fu concessa in dote, un tempo, a Lucrezia Borgia, e diede i natali a Domenico Antonio Farini, martire dell'italianità; a Luigi Carlo Farini, dittatore dell'Emilia .... e ad Alfredo Baccarini» (27).

In questo modo, con una retorica non del tutto giustificata, Luigi Rava, anch'egli impegnato ante-guerra a risolvere l'annosa questione,

---

(26) Cf. DAL PANE, op. cit., pp. 44-50.

(27) L. RAVA, *Ravenna-Russi-Cotignola-Faenza-Firenze*, «Le vie d'Italie» a. XXVII, n. 12, Milano, dicembre 1921.

commenta l'inaugurazione di un tronco ferroviario già storicamente e tecnicamente superato. L'unione tra i due mari, lo sviluppo del commercio, passano ormai per altre vie. La fede incrollabile e l'abnegazione con la quale s'impegnarono i romagnoli per ottenere quella congiunzione non diedero i frutti sperati — e forse non necessariamente potevano darne. La storia della congiunzione tra Firenze e Ravenna comunque, per il fatto stesso di essersi successivamente presentata come questione di relazioni umane, per il fatto di assolvere ad un'importante funzione di ricambio umano (e non già commerciale), era e resta problema di attualità che, a tutt'oggi, necessita di una conveniente soluzione.