

ROBERTO BALZANI

## «IL VANTAGGIO DEL TRAM»

PROGETTI TRAMVIARI FRA L'APPENNINO TOSCO-ROMAGNOLO  
E LA PIANURA PADANA NEL SECONDO OTTOCENTO

Queste riflessioni si basano su un'ipotesi di ricerca: che la storia delle tramvie, al di là dell'ovvio interesse suscitato fra gli studiosi di una concezione moderna e tecnologicamente avanzata del trasporto pubblico<sup>1</sup>, possa utilmente soccorrere chi voglia osservare, da una prospettiva se si vuole desueta e in parte anche ironica, la vita politica e sociale della provincia italiana a cavallo del secolo<sup>2</sup>. Indagando le vicissitudini che accompagnarono l'avvento del vapore "in periferia", infatti, ci si imbatte subito in strane e contraddittorie sovrapposizioni fra generiche petizioni di principio e corpose pressioni professionali: dai convegni pubblici nei quali sembravano prevalere le spinte "private" ad una girandola di personaggi all'apparenza estranei gli uni agli altri (i politici, gli imprenditori, i tecnici, i notabili, i funzionari dei ministeri), tutti impegnati a saziare l'appetito di prestigio e di

<sup>1</sup> Cfr., su questi aspetti, un "classico" della "letteratura tramviaria": J.P. MCKAY, *Tramways and trolleys. The rise of urban mass transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976.

<sup>2</sup> Cfr., a questo proposito, le riflessioni metodologiche assai lucide e persuasive di Peter Hertner (P. HERTNER, *Infrastrutture urbane e politica municipale tra Otto e Novecento. Nota introduttiva*, «Passato e presente», 10 (1991), fasc. 25, pp. 45-49): "Almeno tre aree [...] sono fra loro intimamente connesse e [...] devono essere fatte oggetto di attente indagini da parte degli studiosi di questi problemi [le infrastrutture e i servizi]: l'area dell'economia di scambio, dove merci e servizi vengono commercializzati; l'area di un mercato politico, dove s'incontrano invece gruppi di pressione e partiti, che mobilitano le proprie risorse per esigere questi servizi nell'interesse delle loro clientele; infine un' *economia morale* che rispecchia le convinzioni etiche dei consumatori sulla legittimità e sul prezzo giusto da pagare per i servizi pubblici" (*ibidem*, p. 47). Cfr., per un esempio di approccio descrittivo al problema, sia pure con qualche intervento di taglio storico-tecnologico, O. SELVAFOLTA, A. CASTELLANO (a cura di), *Costruire in Lombardia 1880-1890. Rete e infrastrutture territoriali*, Milano, Electa, 1984.

modernizzazione a buon mercato ostentato senza falsi pudori dallo spirito municipalistico. Quello spirito riottoso e talvolta gretto, dal cui addomesticamento dipendeva, nell'*Italieta* umbertina e giolittiana, il consenso, ovvero il potere<sup>3</sup>.

Resta da spiegare il motivo per cui le tramvie, in particolare quelle extraurbane, si prestassero così bene a fungere da catalizzatori sia dell'intricco politico-affaristico, sia delle pur ragionevoli rivendicazioni dei territori sottratti all'influenza di un ancor moderato sviluppo economico. La ragione è semplice e non ha nulla a che vedere con il valore intrinseco di questo sistema di trasporto. Se, per le linee ferroviarie nazionali, la pianificazione della rete avveniva a livello parlamentare, ed era perciò immune dalle pressioni e dalle proposte di mediazione e di rettifica avanzate dai gruppi regionali più deboli<sup>4</sup>, nel caso dei tram le concessioni, pur subordinate all'assenso

<sup>3</sup> In mancanza di rassegne generali sulle metamorfosi dello spirito municipalistico nell'Italia liberale, cfr. le sempre pertinenti riflessioni di Ettore Rotelli (*Governo centrale e governo locale nell'età della Sinistra*, in E. ROTELLI, *L'alternativa delle autonomie. Istituzioni locali e tendenze politiche dell'Italia moderna*, Feltrinelli, Milano 1978, pp. 138-153). Cfr., inoltre, *Istituzioni e borghesie locali nell'Italia liberale*, a cura di M. Bigaran, Milano, Angeli, 1986; il numero monografico di «Meridiana» (4, 1988) dedicato ai poteri locali; R. ROMANELLI, *La nazione e il campanile. Il dibattito attorno alle dimensioni dello scambio politico nell'Italia liberale, in Gli spazi del potere. Aree, regioni, Stati: le coordinate territoriali della storia contemporanea*, Firenze, La casa Usher, 1989, pp. 184-191; e, per ciò che riguarda l'area emiliano-romagnola, S. ADORNO, C. SORBA (a c. di) *Municipalità e borghesie tra Ottocento e Novecento. Alcuni casi di studio*, Angeli, Milano 1991.

<sup>4</sup> Esiste, su questo ambito di ricerca, una tradizione storiografica ormai consolidata. Cfr., ad esempio, in tema di rapporti fra mondo notabile locale e grandi progetti ferroviari, R. COLAPIETRA, *Ferrovie e territorio nel Mezzogiorno d'Italia: il caso del Molise, in Città e territorio nel Mezzogiorno fra '800 e '900*, Milano, Angeli, 1982, pp. 21-71; R. LORENZETTI (a c. di), *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali e urbanistici*, Editori Riuniti, Roma 1989. Eccellente testimonianza di una rinnovata concezione della storia dei trasporti è poi il volume di Andrea Giuntini sulla *Direttissima Firenze-Bologna* (cfr. A. GIUNTINI, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, Olschki, 1984). Sempre Giuntini, inoltre, è autore di un prezioso *Contributo alla formazione di una bibliografia storica sulle ferrovie in Italia* (Milano, Soc. Naz.le di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri e Lavoratori dei Trasporti, 1989), che ben documenta l'imponente coinvolgimento nella "questione ferroviaria" degli interessi e degli appetiti delle classi dirigenti "periferiche". Privo di un quadro di riferimento bibliografico generale, invece, appare il nodo delle comunicazioni tramviarie, ancora patrimonio – salvo rare eccezioni – di ricerche erudite o "minori" su scala prettamente locale. Cfr., per una sconsolante comparazione fra letteratura ferroviaria e tramviaria (peraltro sostanzialmente limitata al caso di Massa e Carrara), D. DEMARCO, *La politica economica, in Bibliografia dell'età del Risorgimento. In onore di A.M. Ghisalberti*, III, Olschki, Firenze 1974, pp. 212-215.

formale del ministero dei Lavori pubblici<sup>5</sup>, dipendevano in sostanza dal consenso dell'amministrazione provinciale, sulla quale, quindi, si riversavano i malumori, le frustrazioni e le velleità di supremazia circondariale di tutti i municipalismi "feriti"<sup>6</sup>. Non è difficile, quindi, intuire come, intorno alla "soluzione tramviaria", fossero andate coagulandosi tante diverse volontà di riscatto, a volte ingenuamente taumaturgiche, altre spregiudicatamente demagogiche<sup>7</sup>. Le faticose ed inutili trattative per realizzare una "via del vapo-

<sup>5</sup> Nonostante numerosi tentativi, solo nel 1896 una legge organica (la n. 561 del 27 dicembre 1896) intervenne a disciplinare il settore. Fino al 1874, quando un parere del Consiglio di Stato contribuì a renderne meno farraginoso l'iter, decentrandole parzialmente presso comuni e province, le pratiche per ottenere la concessione di una tramvia erano state addirittura equiparate a quelle per la costruzione di linee ferroviarie. La legge sui lavori pubblici del 1865 restò comunque alla base dei più fluidi indirizzi empirici assunti dal ministero nel corso degli anni Ottanta e Novanta. Cfr., a questo proposito, A. MARCARINI (a cura di), *Principali disposizioni legislative in materia di trasporto urbano*, «Storia Urbana», 5 (1981), fasc. 17, pp. 137-140.

<sup>6</sup> Una circostanziata valutazione dello stato di relativa arretratezza in cui versava la legislazione in materia tramviaria, è offerta da una lettera inviata dalla prefettura al sindaco di Forlì il 6 ottobre 1893: "Mancando una legge speciale che regoli la costruzione e l'esercizio delle tramvie a vapore dovranno applicarsi le disposizioni di polizia stradale stabilite dalla vigente legge sui lavori pubblici e quelle relative alla costruzione delle strade ferrate. Ciò fu anche in varie occasioni dichiarato dal Ministero dei Lavori Pubblici il quale fra l'altro con Circolare del 16 Agosto 1881, avvertiva che le Amministrazioni Comunali e Provinciali, sebbene competenti nella concessione del suolo delle rispettive strade per l'impianto delle tramvie *pur non di meno non potevano andar oltre tale limite non avendo facoltà di statuire sulla modalità di costruzione, né di determinare le condizioni per l'esercizio della trazione meccanica*". Occorreva attenersi, quindi, agli articoli della Legge sui lavori pubblici, confortati, d'altronde – a giudizio del prefetto – dal "disegno di legge presentato nel 1880 dal Ministro dei Lavori Pubblici sulle ferrovie economiche e sulle tramvie" (in ARCHIVIO DI STATO DI FORLÌ, *Carteggio del Comune di Forlì* (d'ora in poi: ASF, CCF), b. 195, 1908). Per la verità, il controllo che le amministrazioni provinciali tesero ad esercitare sulle società tramviarie travalicò sovente, proprio per il valore strategico che il notabilato di provincia attribuiva al trasporto pubblico "alternativo" alla ferrovia, i limiti posti da un'interpretazione restrittiva e "centralistica" della legislazione. Si veda, a questo proposito, PROVINCIA DI FORLÌ, *Capitolato generale per concessioni in occasione di costruzione ed esercizio delle tramvie a vapore ed a cavalli sulle strade provinciali*, Forlì, Bordandini, 1886. Per un'ulteriore testimonianza della conflittualità innescata fra comuni e provincia dal confuso quadro legislativo, cfr. A. ALAIMO, *L'organizzazione della città. Amministrazione e politica urbana a Bologna dopo l'unità (1859-1889)*, Bologna, Il Mulino, 1990, pp. 260-265; 305-306. Sull'intreccio politico-affaristico propiziato dalla questione tramviaria, cfr. le lucide pagine di Fulvio Conti dedicate al caso livornese (F. CONTI, *Infrastrutture urbane e politica municipale tra Otto e Novecento: il caso di Livorno*, «Passato e presente», 10 (1991), fasc. 25, pp. 51-79).

<sup>7</sup> Cfr., per un approccio alla "questione tramviaria" in Romagna, R. BALZANI, *Industrie minerarie e trasporti in Romagna dall'unità al primo conflitto mondiale*, «Padania», 2 (1988), fasc. 4, pp. 97-121.

re” da Forlì a Rocca San Casciano restano, sotto questo profilo, esemplari, presentandosi ben infarcite di tutti gli ingredienti tipici di queste microstorie di “periferia”, dalle tentazioni campanilistiche alle velleità di supremazia circondariale<sup>8</sup>, agli ambiziosi disegni di spregiudicati uomini politici in ascesa.

Tutto cominciò nell’ottobre del 1882, quando il consiglio comunale di Terra del Sole e Castrocaro, colpito dalla determinazione con cui le province e i municipi interessati avevano patrocinato l’iniziativa della tramvia Meldola-Forlì-Ravenna, ritenne giunto il momento di dotare anche la valle del Montone di “quei vantaggi reciprochi [*sic*] che oramai [erano] goduti da tutti”<sup>9</sup>. La nuova linea, sosteneva il sindaco Paganelli, scrivendo al suo collega forlivese, “tende[va] a compensare la deficienza dei mezzi ferroviari, di cui i vicini in breve largamente [avrebbero fruito] con danno manifesto della importanza commerciale di codesta Città, da cui pure si avvantaggia[vano] i paesi tutti di questa vallata”<sup>10</sup>. Evocare la concessione della linea ferroviaria da Faenza a Firenze, voluta con energia dal ministro Baccarini<sup>11</sup>, significava, per Paganelli, solleticare il sentimento di rivalsa dell’amministrazione forlivese, da sempre candidata a rappresentare il capolinea romagnolo di una possibile transappenninica, e suscitare l’idea di un’orgogliosa rivincita territoriale, da suggellare collegando l’area urbana maggiore con tutte le realtà minori del circondario<sup>12</sup>. Al di là dello stimolo municipal-ideologico,

<sup>8</sup> Sulla tramvia come strumento di controllo e di “riequilibrio” del territorio nell’Italia umbertina, pochi sono i contributi. Fra questi, spicca per completezza il saggio di A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918*, «Storia Urbana», 3 (1979), fasc. 7, pp. 3-46. Secondo Marcarini, “le tramvie, in un certo senso, seppero rinnovare e mantenere vivo il traffico ed il commercio locale, di antica tradizione preunitaria, quello stesso traffico che le ferrovie [...] si sforzavano da tempo di modificare”. Non a caso, nel Milanese la fitta rete tramviaria sembrò propiziare “la polverizzazione del tessuto urbano”, là dove le linee ferroviarie ne affrettavano la concentrazione (*ibidem*, pp. 27 e 36). Per l’area emiliana cfr. il saggio di G. BEZZI, *La costruzione della rete tramviaria nella provincia di Bologna (1880-1900)*, «Storia Urbana», 5 (1981), fasc. 17, pp. 3-47.

<sup>9</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, il sindaco di Terra del Sole e Castrocaro al sindaco di Forlì, Terra del Sole, 21 febbraio 1883.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Cfr., su questo aspetto, B. BANDINI, *La ferrovia Firenze-Ravenna: storia “mancata” di un collegamento tra Adriatico e Tirreno*, «Studi Romagnoli», 32 (1981), pp. 105-114.

<sup>12</sup> Sul delicato problema della “questione ferroviaria” fra Ottocento e Novecento, autentico banco di prova per la classe dirigente tosco-romagnola, cfr. GIUNTINI, *I progetti ferroviari di comunicazione fra la Romagna e la Toscana: rassegna e note critiche*, «Studi Romagnoli», 35 (1984), pp. 401-426. Che il nodo delle comunicazioni rappresenti ancora il fulcro del dibattito politico-amministrativo contemporaneo nell’area della Romagna

d'altra parte, gli interessi reali che potevano affrettare la conclusione dell'operazione tradivano una preoccupante debolezza. La rapidità con cui la partita della tramvia meldolese aveva trovato uno sbocco favorevole, in effetti, non aveva nulla di casuale. Anzitutto, la valle del Bidente rientrava nel collegio elettorale di Forlì, e Alessandro Fortis, giovane astro nascente del radicalismo locale, aveva sbaragliato nel maggio 1880 il suo avversario moderato, Giovanni Guarini, proprio promettendo ai notabili dell'Appennino un "trenino" tutto per loro<sup>13</sup>. In secondo luogo, il setificio forlivese, ormai in fase di ristrutturazione e di ripresa, necessitava di un collegamento permanente con le piccole ma vitali filande di Meldola e di Civitella, alle quali, proprio grazie alla vaporiera, avrebbe carpito la ricca dote di bozzoli<sup>14</sup>; non potevano stupire, perciò, le forti pressioni che la potente *lobby* degli imprenditori e dei commercianti, ben rappresentata nel consiglio comunale del capoluogo, aveva esercitato sul corpo elettorale, finendo per ampliare la base dei consensi "borghesi" di cui già disponeva il brillante deputato della sinistra estrema.

L'intreccio politico-affaristico aveva funzionato alla perfezione, senza errori, con impeccabile precisione. Persino il passaggio di consegne dal primo titolare dell'intrapresa, il possidente e uomo d'affari meldolese Giovanni Brusaporci, energico sostenitore di Fortis, alla *Société Anonyme de Tramways des Romagnes*, costituitasi a Liegi con capitale belga, si era consumato nella soddisfazione generale, senza alterare equilibri politici o urtare gli interessi dei filandieri<sup>15</sup>. Perché, si chiedevano i notabili di Castrocaro, il meccanismo non avrebbe dovuto funzionare ancora? Un primo problema di non facile

Toscana, è testimoniato da un recente studio di Maria Tinacci Mossello (*Sviluppo periferico e zone marginali. Il caso della Romagna Toscana*, «Studi Romagnoli», 32 (1981), pp. 147-172).

<sup>13</sup> Cfr., sulle caratteristiche di questa operazione politico-affaristica, BALZANI, *Aurelio Saffi e la crisi della Sinistra romantica (1882-1887)*, Roma, Ed. dell'Ateneo, 1988, pp. 49-73.

<sup>14</sup> D'altra parte, fin dalla seconda metà degli anni Settanta, l'idea di costruire una tramvia lungo la valle del Bidente era stata associata ad un progetto (sia pure ancora generico) di espansione e di riorganizzazione del setificio forlivese. Cfr., per una lettura del tram come potenziale strumento di razionalizzazione del mercato circondariale, G. ROMAGNOLI, *Tramway a vapore Forlì-Ronco-Meldola. Ai Municipii interessati all'impresa*, Forlì, Tip. e Lit. Democratica, 1879. Sulla concentrazione di certe attività produttive nel centro principale, realizzata a scapito circondario grazie alla rete tramviaria, cfr. MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle tramvie extraurbane*, cit., p. 25.

<sup>15</sup> Cfr., a questo proposito, BALZANI, *Industrie minerarie e trasporti*, cit., pp. 114-116. Sul *business* delle attrezzature tramviarie, praticato dall'imprenditoria privata – soprattutto da quella straniera – con "intenzionale superficialità, abusando delle [...] reali possibilità [dell'infrastruttura] alla ricerca di rapidi profitti", cfr. ancora MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie extraurbane*, cit., p. 4.

soluzione consisteva nel duplice confine, politico ed amministrativo, che separava il piccolo centro preappenninico dalla Romagna padana, sancendo l'appartenenza dell'intera valle del Montone, comprese le sue estreme propaggini pedemontane, alla provincia di Firenze. Veniva così a mancare il carburante che, nel precedente forlivese, aveva alimentato la farragginosa macchina burocratica, permettendo alla cordata dei notabili d'insinuarsi con abilità nel tessuto interstiziale di una legislazione ancora in patente ritardo sui tempi dello sviluppo tecnologico: la bramosia di potere, di affermazione sociale e di controllo del territorio, da cui i nuovi onorevoli *rampanti*, espressione di una borghesia urbana delle professioni e dei commerci in piena ascesa, parevano come posseduti.

D'altra parte, fin dai primi anni '70, da quando, cioè, gli stabilimenti termali avevano conosciuto un soddisfacente sviluppo, propiziato dalla sensibilità igienico-sanitaria diffusa dal positivismo fra le classi medie, non era sfuggita a viaggiatori e pubblicisti la "strana anomalia" che imponeva a Castrocaro<sup>16</sup>, piccola *ville d'eau* romagnola<sup>17</sup>, una forzata gravitazione sulla lontana Firenze, mentre Forlì, sbocco naturale della vallata ad appena quaranta minuti di carrozza<sup>18</sup>, restava separata dal muro invisibile della circoscrizione amministrativa. Appariva inutile, perciò, enfatizzare il carattere "ameno" delle passeggiate lungo le pendici boschive delle colline, degno completamento di una vacanza consumata nell'austera cornice della sobria eleganza provinciale<sup>19</sup>, finché la carenza di adeguate comunicazioni ferroviarie avessero impedito alla

<sup>16</sup> Al dottor Gisberto Ferretti, direttore dello stabilimento termale, bastavano queste poche parole ironiche e garbate per accennare allo scottante problema politico-amministrativo nel suo volume dedicato alla *Topografia medica del comune di Terra del Sole e Castrocaro in provincia di Firenze* (Torino, Botta, 1873, p. 10).

<sup>17</sup> Cfr., su questo tema, N. GRAZIANI, *Castrocaro, le Terme dell'Adriatico*, Tivoli, Tip. A. Chicca, 1957. Per un primo approccio bibliografico all'argomento, cfr. A. VASINA, *Cento anni di studi sulla Romagna 1861-1961. Bibliografia storica*, II, Faenza, F.lli Lega, 1963, pp. 13-14.

<sup>18</sup> Per i tempi di percorrenza dalle stazioni ferroviarie di Forlì e Faenza, cfr. *Castrocaro. Acque salso-bromo-jodiche e solfuree. Stabilimento Conti proprietario*, Faenza, Stab. Tipo-Lit. Montanari, 1905.

<sup>19</sup> G. FERRETTI, *Nuova guida ai bagni d'acqua salso-jodo-bromica di Castrocaro*, Forlì, Tip. Soc. Democratica, 1873, pp. 4-5. "Ma a Castrocaro vi si annoia! – notava Giuseppe Ossi nel 1884, quasi a prevenire la possibile obiezione di un turista-paziente ancora incerto sulla *ville d'eau* da preferire per un periodo di riposo o di moderato divertimento – Pur troppo è vero, ma è vero ancora che vi si guarisce né si guarirebbe al certo se incominciassero ad essere frequenti le danze, le cavalcate, le gite amene ecc. ecc." (G. OSSI, *Le acque cloro-iodo-bromiche di Castrocaro*, Forlì, Tip. Lit. Democratica, 1884, p. 5).

cittadina di fruire di un regolare flusso di forestieri. Lo sforzo pubblicitario compiuto dai notabili di Castrocaro nell'ultimo quarto di secolo tradiva un desiderio di affermazione sul nascente mercato nazionale del *loisir* e del riposo terapeutico che, d'altra parte, rischiava di esaurirsi in un vacuo esercizio retorico senza un rapido aggiornamento delle principali infrastrutture imposte dal prestigio municipale e dal progresso tecnologico.

Alla premura di quel consiglio comunale fece eco, nel marzo del 1883, la cauta adesione dei forlivesi, favorevoli in linea di massima all'attivazione di una nuova linea tramviaria<sup>20</sup>. La notizia della deliberazione adottata dal centro maggiore, rimbalzata ben presto nelle sale dei comuni appenninici, spinse il notaio Sebastiano Versari, sindaco di Rocca San Casciano e grande elettore del deputato locale, il "progressista" Cirillo Manzani, a proporre un ulteriore ampliamento del progetto, puntando sul collegamento diretto fra Forlì e il capoluogo di circondario della Romagna toscana. Il 15 aprile 1883, la civica rappresentanza di Rocca votava all'unanimità di farsi promotrice di una complessa operazione politico-finanziaria, il cui obiettivo consisteva appunto nell'apertura di un nuovo canale di comunicazione "moderna" fra i due versanti dell'Appennino attraverso la valle del Montone.

Le popolazioni delle borgate sparse lungo la nazionale del Muraglione, secondo la prosa enfatica dei notabili,

prese da dolore per il perduto commercio, conseguenza dell'apertura della Ferrovia Bologna per Valle del Reno-Porretta a Pistoia, lietamente [si erano commosse] ed [avevano avuto] ragione a sperare di essere favorite nella costruzione della linea pel valico dell'appennino. Ma ogni speranza [era venuta] meno, e le popolazioni della vallata [erano ricadute] in dolorose apprensioni<sup>21</sup>.

Occorreva rimediare con una "giusta riparazione": dopo tutto, il ministro dei Lavori pubblici, il romagnolo Alfredo Baccarini, difficilmente avrebbe potuto negare un congruo intervento a favore della "rettificazione" di qualche tratto della via nazionale per consentire la posa delle rotaie del tramway; e, d'altra parte, il coinvolgimento del potente notabilato progressista forlivese nell'affare avrebbe assicurato una sufficiente capacità di pressione politica. Ma qual era il ritratto di Rocca che Versari affidava alle pagine dei verbali consiliari?

<sup>20</sup> ASF, Verbali del consiglio comunale di Forlì, seduta del 28 marzo 1883.

<sup>21</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, verbale di seduta del consiglio comunale di Rocca S.Casciano, 15 aprile 1883.

E qui mi cade in acconcio il fare osservare — puntualizzava il notaio — come questa Terra già da lungo tempo sede di Sotto-Prefettura e di Tribunale Civile e Correzionale, ed ora addivenuta pur sede di Circolo straordinario di Assise, posta nel centro del Circondario che conta una popolazione di n. 48.155 abitanti e sulla via Nazionale Forlì-Firenze alla distanza di 27 Ch. da Forlì e 80 da Firenze — colle quali Città si hanno tutti i rapporti civili, morali e commerciali — non sarà più obbligata percorrere l'incomoda e più lunga via dell'Appennino una volta che si sarà ottenuto il vantaggio del Tram, e che sarà aperta la nuova Ferrovia Faenza-Firenze; ed il Governo non dovrebbe occuparsi che della rettificazione di soli 17 Ch. di strada da Rocca S. Casciano a Castrocaro, inquantoche da Castrocaro a Forlì il piano stradale trovasi in condizioni di viabilità da prestarsi all'attivazione del Tram, mentre il tratto di strada di Chilometri 57 da qui a Pontassieve può conservarsi nello stato attuale<sup>22</sup>.

La determinazione dei rocchigiani prevalse rapidamente sulle incertezze del debole notabilato di Terra del Sole. Nel corso dell'estate, Versari riuscì ad ottenere dal ministero una prima verifica dei possibili interventi da compiere sulla sede stradale e, in settembre, aveva lanciato la proposta di affidare all'ingegner Terracini, già impegnato nella costruzione del tram Forlì-Ravenna, uno studio preparatorio sulla base del quale misurare i progetti futuri<sup>23</sup>. Fra novembre e dicembre, tutti i municipi coinvolti nell'impresa

<sup>22</sup> *Ibid.* Non a caso il sindaco collocava gli interessi commerciali all'ultimo posto nella gerarchia dei "rapporti" con Firenze e con Forlì; egli aderiva con tutta evidenza ad una concezione ancora tradizionale del ruolo del comune, in base alla quale il peso di ciascuna comunità strutturata all'interno dell'organizzazione urbana del circondario pareva inequivocabilmente definito dalla rilevanza delle funzioni amministrative e dai servizi concentrati all'interno dei borghi. Sulla formazione della "gerarchia urbana" in Italia, cfr. le pagine ormai "classiche" di L. GAMBÌ, *Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'unificazione*, «Quaderni storici», 9 (1974), fasc. 27, pp. 734-760; e il saggio di Maurizio Zani, specificamente dedicato alle principali realtà dell'Italia settentrionale fra il 1860 e il 1880 (M. ZANI, *Il reticolo urbano dell'Italia settentrionale: mutamenti nel ventennio post-unitario*, «Storia Urbana», 11 (1987), fasc. 39, pp. 77-114). Debole e declinante, d'altronde, era la potenzialità economica delle aree più interne del territorio tosco-romagnolo, da sempre indissolubilmente legata alle "fortune" dei valichi e delle vie di comunicazione transappenniniche. Su questo aspetto, cfr. D. STERPOS, *La "soluzione faentina" per le comunicazioni tra Firenze e la Romagna toscana. Dalle prime proposte settecentesche alla creazione della rotabile*, «Studi Romagnoli», 32 (1981), pp. 89-103. Cfr., per un primo quadro economico-sociale d'insieme, A. VARNI, *La Romagna toscana tra '800 e '900*, in *Torquato Nanni e il movimento socialista nella Romagna toscana*, Rimini, Maggioli, 1987, pp. 13-25; MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Statistica industriale. Notizie sulle condizioni industriali della Provincia di Firenze*, Roma, Bertero, 1895.

<sup>23</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, il sindaco di Rocca S. Casciano al sindaco di Forlì, 21 settembre 1883.

espressero parere favorevole: la parcella dell'ingegner Terracini sarebbe stata pagata per il 30% da Forlì, per il 25% da Rocca, per il 20% da Castrocaro, per il 15% da Dovadola, per il 6% da Portico e per il 4% da Premilcuore. Già questa ripartizione delle prime spese (stimate nell'ordine di poche migliaia di lire) ricalcava, almeno in linea tendenziale, la distribuzione proporzionale degli oneri finanziari che le varie municipalità, in un secondo momento, avrebbero dovuto accollarsi, ed indicava con chiarezza il ruolo di protagonista assunto dal capoluogo del circondario toscano-romagnolo nella gestione del delicato affare amministrativo-industriale<sup>24</sup>.

Il dinamismo del notabilato di Rocca, d'altronde, non era casuale. Da quando Baccarini aveva lasciato, in primavera, il ministero dei Lavori pubblici per passare all'opposizione<sup>25</sup>, l'unico reale interlocutore politico su cui i gruppi dirigenti romagnoli potessero contare per ottenere la necessaria copertura governativa restava il deputato progressista del collegio di Firenze II, Cirillo Monzani<sup>26</sup>. Fortis, in quel momento, appariva fuori gioco, travolto dalla pressione che, attraverso la spregiudicata repressione dei prefetti, l'esecutivo trasformista di Depretis esercitava sulle giunte *rosse* della Romagna, colpevoli di aver protervamente ostacolato quel *ralliement* fra le diverse anime liberali di cui la scomparsa degli antichi schieramenti aveva costituito la premessa<sup>27</sup>. Nei primi giorni di febbraio del 1884, una commissione, composta dall'ingegnere forlivese Giulio Zambianchi, da Sebastiano Versari e dal dottor Giulio Giulianini in rappresentanza di Terra del Sole e Castrocaro, affidava allo stesso Zambianchi e al Terracini l'incarico di compilare il progetto di fattibilità entro il 1° maggio; dopo poche settimane, Monzani incalzava Versari per ottenerne una rapida redazione<sup>28</sup>.

<sup>24</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, verbali di seduta dei consigli comunali di Rocca S. Casciano (8 dicembre 1883), Forlì (10 dicembre), Terra del Sole (18 dicembre), Dovadola (29 dicembre), Premilcuore (23 dicembre), Portico (28 dicembre); verbale della riunione fra i sindaci dei municipi interessati, Forlì, 19 novembre 1883.

<sup>25</sup> Cfr., su questo aspetto, VARNI, *Alfredo Baccarini tra Pentarchia e questione sociale*, Bologna, Boni, 1983; G. BOCCACCINI, *La Pentarchia e l'opposizione al trasformismo*, Milano, Giuffrè, 1971.

<sup>26</sup> Su Cirillo Monzani cfr. E. MORETTI DI S. MARTINO, *Cirillo Monzani*, Firenze, Tip. Centrale, 1959; sulla lotta elettorale nel II collegio di Firenze dopo l'allargamento del suffragio, cfr. CONTI, *I notabili e la macchina della politica. Politicizzazione e trasformismo fra Toscana e Romagna nell'età liberale*, Lacaia, Manduria 1994.

<sup>27</sup> Cfr., a questo proposito, BALZANI, *Aurelio Saffi*, cit., pp. 49-93.

<sup>28</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, verbale della riunione fra i rappresentanti dei municipi interessati alla tramvia, Forlì, 4 febbraio 1884; il segretario comunale di Rocca S. Casciano al segretario comunale di Forlì, 2 marzo 1884.

Il duro scontro fra Depretis e l'estrema sinistra romagnola, nella primavera del 1884, bloccò il lavoro dei due tecnici, uno dei quali (lo Zambianchi) sarebbe poi prematuramente scomparso agli inizi del 1886. Lo scioglimento dell'amministrazione del capoluogo provinciale, in giugno, e le successive elezioni estive, che sancirono il definitivo predominio dell'asse radical-repubblicano in città<sup>29</sup>, privarono dunque il solerte Versari, proprio in quei mesi decisivi, di un credibile interlocutore politico. D'altra parte, le elezioni suppletive celebrate verso la fine di maggio nella seconda circoscrizione di Firenze si erano concluse con la sconfitta di Adolfo Brunicardi – candidato della sinistra “ferroviaria” e grande mediatore fra le velleità modernizzatrici (spesso contraddittorie) della “periferia” appenninica e gli ambienti ministeriali romani – al quale non erano bastati i larghi consensi riscossi a Rocca, Terra del Sole e Modigliana per superare il moderato Pozzolini<sup>30</sup>.

In autunno, quando gli assetti amministrativi recuperarono un sufficiente grado di stabilità, un'altra amara sorpresa attendeva i rocchigiani: un decreto del ministero dei Lavori pubblici, varato il 6 novembre, autorizzava la “costruzione” e l’“esercizio” di una tramvia da Forlì a Castrocaro per complessivi 10.230 metri. I notabili della *ville d'eau*, dopo aver subito l'iniziativa del capoluogo di circondario, miravano, quindi, a risolvere per via autonoma il nodo delle comunicazioni; e, non a caso, proprio mentre il sindaco Paganelli invitava il suo collega forlivese a procedere con celerità alla quantificazione dell'impegno di spesa assunto in termini generici oltre un anno e mezzo prima<sup>31</sup>, un opuscolo propagandistico di Giuseppe Ossi, ispi-

<sup>29</sup> Il gruppo radical-repubblicano forlivese, nel corso delle elezioni amministrative dell'agosto 1884, ottenne 34 seggi su 40. Cfr. BALZANI, *Aurelio Saffi*, cit., p. 70.

<sup>30</sup> Per un'ampia e puntuale ricostruzione dell'attività di Brunicardi nel collegio toscoromagnolo, cfr. CONTI, *I notabili e la macchina della politica*, cit.; “Sapete già – notava maliziosamente il “Fieramosca” di Firenze, il 24 maggio 1884 – che la ferrovia di Faenza giunta al Borgo San Lorenzo doveva dirigersi al Ponte a Sieve, poi fu preferito dirigerla a Firenze. Di qui lotta appassionata fra il Mugello e la Valle inferiore della Sieve. La ferrovia direttissima tra Bologna e Roma, secondo l'ingegner Zannoni, passerebbe da Firenzuola, e naturalmente in quel luogo se ne fa una questione vitale. La progettata ferrovia del Casentino da Arezzo a Stia potrebbe essere condotta a Dicomano o al Borgo San Lorenzo, ma devierebbe il transito del Ponte a Sieve e del Valdarno. Finalmente l'Adriatico-Tiberina attraverserebbe la regione orientale della Romagna Toscana, e più o meno taglierebbe fuori l'altra parte del Collegio. Salta agli occhi come questi interessi sono tra loro contraddittori. Ebbene l'ing. Brunicardi è riuscito a far credere di essere onnipotente per conciliarli tutti; e per far eseguire subito tutte quante queste strade ferrate”.

<sup>31</sup> ASF, *CCF*, b. 195, 1908, il sindaco di Terra del Sole e Castrocaro al sindaco di Forlì, 16 dicembre 1884.

rato dall'imprenditore termale Aristide Conti, annunciava l'imminente apertura di "un tramvia [*sic*] del quale [erano] già [stati] completati gli studj"<sup>32</sup>.

A questo punto, la vicenda si faceva all'improvviso complicata. Da una parte, infatti, la giunta di Terra del Sole continuava a perseguire il suo progetto "minimo", cercando di guadagnare l'indispensabile consenso del capoluogo romagnolo; dall'altra, non cessavano le pratiche per ottenere la rettifica della via nazionale e la concessione della "grande tramvia" da Forlì a Rocca. La partita, giocata abilmente su due tavoli, ebbe per protagonista Alessandro Fortis, al quale l'idea di un "trenino" limitato alla stazione termale preappenninica arrideva ben poco; egli intuiva che quella piccola infrastruttura, ai suoi occhi quasi insignificante, senza giovare granché all'economia forlivese, avrebbe propiziato lo scatenamento delle gelosie e delle vendette dei possidenti della valle del Montone contro il *suo* gruppo radicale, reo di aver abbandonato i confratelli romagnoli nel momento in cui si combatteva una battaglia decisiva per la modernizzazione economica del circondario.

Al brillante deputato di estrema, già orientato verso una duttile opposizione al trasformismo, il collegamento con il disinvolto mondo radicale toscano ed il consenso e la gratitudine di un'ampia porzione di notabili toscoromagnoli premevano ben più della pratica realizzazione del tramway. La questione delle comunicazioni, così come le infrastrutture sanitarie o i crediti concessi alle cooperative, costituivano, dal suo punto di vista, semplici leve da utilizzare con spregiudicatezza nella trattativa con le borghesie locali: quello che contava non era tanto la realizzazione di un'intrapresa, quanto il prestigio che questa gli avrebbe consentito di acquisire, sancendo il rafforzamento del suo potere sul territorio<sup>33</sup>. Era chiaro che la Romagna toscana, non rientrando nella circoscrizione elettorale romagnola, appariva, sotto questo profilo, un'area tutto sommato marginale; ma è pur vero, tuttavia, che le sue ambizioni di onorevole cominciavano a superare il ristretto ambiente della Padania orientale per puntare più in alto, verso Roma: là dove lo spingevano le sempre crescenti richieste di crediti e di finanziamenti della sua vorace base elettorale, nonché le lusinghe del *milieu* massonico cui apparteneva. Fortis, dunque, poteva permettersi un impegno nell'affare della tramvia anche senza la garanzia di un ritorno diretto in termini di preferenze:

<sup>32</sup> OSSI, *Le acque cloro-iodo-bromiche di Castrocaro*, cit., p. 5.

<sup>33</sup> Per un'analisi di questo meccanismo di potere, tipico del radicalismo romagnolo, cfr. BALZANI, *Aurelio Saffi*, cit., e ID., *La democrazia cesenate fra radicalismo e repubblicanesimo*, in *Storia di Cesena*, IV, *Ottocento e Novecento*. 2. (1860-1922), Rimini, Ghigi, 1991, pp. 388-427.

la sua forza politica, il predominio incontrastato sulla realtà forlivese glielo consentivano. Un solo pericolo gli si parava di fronte: lo scatenamento delle gelosie fra comunità rivali; e non c'era nessuna linea, per quanto economicamente ragionevole essa fosse, che potesse valere un prezzo tanto alto.

Bisognava contenere a tutti i costi, perciò, la fuga in avanti del consiglio di Terra del Sole e Castrocaro. Questo, fin dal dicembre 1884, aveva nominato una commissione incaricata di aprire trattative con la società belga titolare della tramvia romagnola, onde concludere “una specie di preliminare convenzione” da sottoporre alle valutazioni dei comuni interessati<sup>34</sup>. Achille Parenzo, direttore dell'impresa, stipulava una bozza d'accordo col sindaco Paganelli il 25 luglio 1885; il 22 agosto, lo stesso Paganelli riassumeva i termini del concordato in una memoria indirizzata al sindaco di Forlì: 15.500 lire circa da stanziare subito per i necessari lavori stradali, più una quota complessiva di 3.500 lire per un trentennio da versare all'appaltatore privato, il 75% della quale, “partendo dalla base semplice della popolazione”, sarebbe gravata sul bilancio del nucleo urbano maggiore<sup>35</sup>. Un mese dopo, durante una riunione alla quale parteciparono sia Fortis sia Gaetano Ghinassi, allora facente funzioni di sindaco, le velleità della giunta di Terra del Sole s'infransero contro il fermo richiamo del capoluogo a rispettare l'accordo fra le varie municipalità della vallata: nessun patto sarebbe stato stipulato in assenza di un progetto globale sull'intera linea fino a Rocca San Casciano. Il 18 ottobre, Achille Parenzo comunicava al deputato di Forlì le sue proposte, che comprendevano sia l'estensione della rete a Castrocaro (dietro versamento di 80.000 lire *una tantum* e di un canone trentennale di 4.500 lire “solidamente garantito”), sia il successivo prolungamento al centro principale della Romagna toscana (purché fosse assicurato alla società un reddito annuo di 5.000 lire al chilometro), sia la costruzione di uno snodo dal Ronco a Forlimpopoli e da qui a Magliano<sup>36</sup>. Si trattava di condizioni talmente onerose da offrire a Fortis un'occasione agevole e preziosa per osteggiare “caldamente” la soluzione “minima”.

<sup>34</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, il sindaco di Terra del Sole e Castrocaro al sindaco di Forlì, 25 luglio 1885.

<sup>35</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, il sindaco di Terra del Sole e Castrocaro al sindaco di Forlì, 22 agosto 1885.

<sup>36</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, minuta del verbale di riunione fra i rappresentanti dei municipi interessati alla tramvia e Achille Parenzo, “Direttore della Società Anonima dei Tramway delle Romagne”, Forlì, 25 settembre 1885; ASF, *Archivio Fortis, Fondo Alessandro Fortis, lettere varie*, b. 5, 1884-1886, Achille Parenzo ad Alessandro Fortis, Forlì, 18 ottobre 1885.

In allora fu stabilito – ricordava Aristide Conti, tra continue incertezze e capitomboli lessicali, in una lettera del febbraio 1886 al deputato di Forlì – di mettere a riposo la cosa e riprenderla quando fosse compiuta la correzione stradale Castrocaro Rocca S.Casciano [;] per questa purché la somma stabilita non abbia bisogno di aumento, occorrono 5 lunghissimi anni (dopo questo tutto rimase nel silenzio)<sup>37</sup>.

Per gli imprenditori termali era decisamente troppo:

Io che per stampa avevo annunziato il tram – si lagnava ancora Conti – rimasi più degl'altri molto male, e capirai attendere la vita dopo degli anni è cosa da morire prima del tempo; maledissi i miei concittadini perché cocciuti avevano voluto collegare il nostro interesse con quello degli altri mentre a mio parere dovevano pensare prima a se poi al proseguimento. Vedendo tutta verificata la mia brutta profezia mi punse in guisa che oggi ho rinforzato io il movimento e voglio tentare la riuscita poichè la vedo certa e sicura<sup>38</sup>.

L'idea era semplice: in mancanza di un'adeguata iniziativa degli enti locali, occorreva allettare i medi possidenti, che avrebbero ben potuto investire una quota relativamente modesta della loro rendita in titoli della società del tramway di Castrocaro. Aristide Conti pensava ad un azionariato diffuso (3.000 azioni da 100 lire ciascuna), collocabile con facilità a condizione che la classe dirigente radicale forlivese, cui egli attribuiva giustamente il ruolo di grande "regista" delle velleità affaristiche nutrite dalla borghesia urbana, si fosse resa garante al cospetto del pubblico della solidità dell'impresa, ponendosi alla testa dei possibili sottoscrittori. Per il momento, tuttavia, solo qualche benestante di Terra del Sole lo aveva assecondato; Brasini, presidente della Banca Popolare, Bordi Matteucci e Pantoli, tutti distinti componenti della facoltosa *enclave* di Fortis, s'erano mostrati reticenti al punto tale da indurre Conti a sollecitare un robusto intervento risolutore da parte del deputato. Egli ignorava che il suo interlocutore, in quel momento, figurava fra i più determinati avversari della tramvia castrocarese; e non già, come credeva l'ingenuo imprenditore termale, per una semplice questione di difficoltà di bilancio o di inadeguati finanziamenti ministeriali, quanto piuttosto per il significato localistico, limitato e quindi non produttivo sul piano politico, che la nuova linea avrebbe inevitabilmente finito per assumere.

<sup>37</sup> ASF, *Archivio Fortis, Fondo Alessandro Fortis, lettere varie*, b. 6, 1886-1888, Aristide Conti ad Alessandro Fortis, Castrocaro, 2 febbraio 1886.

<sup>38</sup> *Ibid.*

Dopo mesi di temporeggiamenti, scanditi fra l'altro da nuove elezioni politiche generali, che avevano segnato l'apice del successo per il dinamico rappresentante dell'estrema sinistra romagnola<sup>39</sup>, il 26 ottobre 1886 il consiglio comunale di Castrocaro rompeva gli indugi, stabilendo di contrarre un debito di 30.000 lire per la tramvia. La delibera, bloccata dalla deputazione provinciale con la motivazione che la Cassa depositi e prestiti non avrebbe mai concesso il mutuo in assenza di un pieno coinvolgimento dell'altro municipio interessato, finì per scoprire le pulsioni velleitarie che l'avevano generata quando, nel maggio 1887, il civico consesso di Forlì, dopo aver posto finalmente all'ordine del giorno la questione del tramway, approvò un misero contributo a fondo perduto di appena 15.000 lire senza assumere ulteriori impegni di spesa. La rigida linea di condotta di Fortis, scontratosi con chi riteneva la cifra troppo "lieve in confronto dei vantaggi che [...] il Comune [avrebbe potuto] ritrarre dall'impianto" del "trenino" di Castrocaro, non subì incrinature ed infine prevalse; neppure un mese dopo, sospendendo la pratica da inoltrare all'istituto di credito romano, la deputazione provinciale poneva la pietra tombale sulle grandi aspirazioni della *ville d'eau* dell'Appennino<sup>40</sup>. Tracce della bruciante sconfitta patita nel 1887 dovevano essere rimaste a lungo ben visibili nella memoria e nella vita quotidiana di quella popolazione, se, ancora nel 1921, quando la brusca chiusura della vicenda tramviaria appariva uno sbiadito ricordo, si poteva leggere in una *Guida di Castrocaro*:

È cosa veramente deplorabile che da 60 anni in cui il treno passa da Forlì, non si sia dotata la nostra fertile ed industrie vallata di una ferrovia o di un tramway elettrico o a vapore che ci unissero col traffico nazionale. Castrocaro, per la sua industria fiorente della acque, ne risente maggior danno degli altri paesi circonvicini<sup>41</sup>.

Fra il 1885 ed il 1887 Alessandro Fortis aveva raggiunto, dunque, il suo obiettivo principale: ostacolare qualsiasi tentativo di varare un'infrastruttura in grado di frantumare l'unità d'intenti della base notabile romagnola, alimentando di nuovo gelosie e rivendicazioni di campanile, triste retaggio di

<sup>39</sup> Nelle elezioni politiche generali del maggio 1886, Fortis ottenne a Forlì ben l'83,9% dei suffragi. Cfr. BALZANI, *Aurelio Saffi*, cit., p. 72.

<sup>40</sup> Cfr. ASF, *CCF*, b. 195, 1908, verbale di seduta del consiglio comunale di Terra del Sole e Castrocaro, 26 ottobre 1886; il sindaco di Terra del Sole al sindaco di Forlì, 19 febbraio 1886; verbale di seduta del consiglio comunale di Forlì, 28 maggio 1887.

<sup>41</sup> *Guida di Castrocaro*, Castrocaro, Tip. Moderna, 1921.

un tempo non lontano. La tramvia doveva essere completa, da Forlì a Rocca, oppure non se ne sarebbe fatto nulla. All'inizio della primavera del 1885, tuttavia, sia Cirillo Monzani sia Fortis apparivano meno pessimisti sul destino della linea della valle del Montone. Scrivendo a Sebastiano Versari, il 26 marzo, il deputato del secondo collegio di Firenze dava notizia di un abboccamento col ministro dei Lavori pubblici e della promessa, da questi espressamente formulata, di cercare fondi per l'appalto dei primi lavori stradali. Monzani era moderatamente soddisfatto: "intanto questo è assodato, – aggiungeva – che l'opera di riduzione [della via nazionale] è ammessa in principio, che sarà compresa in una nota di altri lavori da approvarsi dalla Camera in occasione della discussione del Bilancio, infine che il progetto per la parte tecnica andrà subito al Consiglio Superiore". E concludeva: "come vede per ora non mi occorre il concorso e l'ajuto di alcuno. Oramai l'affare è avviato, e sarà da me seguito in tutte le sue fasi con la massima cura"<sup>42</sup>.

Nonostante le assicurazioni di Monzani, dalle quali traspariva un malcelato moto di stizza per l'ombra ingombrante di Alessandro Fortis che, incalzando, si allungava sull'intreccio politico-affaristico del collegio toscoromagnolo, i problemi non mancavano. Anzitutto, non era affatto sicuro che, pur deliberati in linea di massima, i lavori sarebbero stati effettivamente finanziati; il ministero dei Lavori pubblici, anzi, denunciava un *deficit* di circa due milioni nei soli capitoli di spesa relativi al mantenimento e alla rettifica delle strade nazionali. La presenza di Fortis, quindi, era tutt'altro che superflua. Egli provvide ad ottenere un incontro con il direttore generale di ponti e strade, in accordo col quale, "d'intesa anche coll'on. Monzani", redasse un piano finanziario da sottoporre ai comuni interessati<sup>43</sup>. Si trattava, in sostanza, di stornare una quota dell'onere imposto dalle importanti correzioni di cui abbisognava la via nazionale sui bilanci delle varie amministrazioni locali; del resto, già il 12 marzo 1885, Giulio Zambianchi, commentando il progetto d'intervento preparato a cura del Genio civile di Firenze, aveva notato la necessità di ulteriori "sussidi" comunali, "senza di che [sarebbe stato] impossibile ottenere l'attuazione della desiderata Tramvia"<sup>44</sup>. A questo punto, forse per il dibattito quasi contemporaneo sull'ipotesi "minima",

<sup>42</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, Cirillo Monzani a Sebastiano Versari, Roma, 26 marzo 1885.

<sup>43</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, Alessandro Fortis al sindaco di Forlì, Roma, 24 aprile 1885.

<sup>44</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, G. ZAMBIANCHI, Relazione riassuntiva sul progetto delle correzioni proposte per la Strada Nazionale da Rocca S.Casciano a Castrocaro redatto dall'Ufficio del Genio Civile di Firenze, ms., Forlì, 12 marzo 1885.

limitata alla sola Castrocaro, o forse per il repentino declino di due fra i maggiori protagonisti della vicenda, Versari e Monzani, la tensione che aveva sorretto per anni i notabili della valle del Montone venne meno all'improvviso. Per lungo tempo, fino al 1892, quando Adolfo Brunicardi, ormai deputato dell'Appennino dalla solida base elettorale, cominciò ad interessarsi al nodo insoluto delle comunicazioni con la Romagna pedemontana, cessarono i contatti formali fra le varie amministrazioni.

La nuova stagione della tramvia Forlì-Rocca San Casciano prendeva avvio all'insegna di un forte impegno da parte del *milieu* politico; l'iniziativa passava dagli amministratori, pallidi sognatori dotati di scarsa esperienza e deboli contatti con gli ambienti finanziari e ministeriali, ai deputati, ormai esperti mediatori fra il centro e la periferia del sistema politico. Nel caso di Fortis e di Brunicardi, poi, non si poteva immaginare una coppia meglio assortita. Entrambi professionisti dotati di uno spiccato senso dell'opportunità e di una innegabile vocazione a navigare in quel mare infido che era il mercato delle infrastrutture; entrambi progressisti o radicali "trasformati", *rallié* alle maggioranze crispine, essi apparivano i possibili dioscuri di una modernizzazione incombente, da esportare fin nelle borgate più remote delle vallate romagnole alla velocità moderata del tramway.

L'idea, comunque, non era stata di Brunicardi. L'ingegner Antonio Zannoni, un altro grande protagonista dell'espansione dei servizi pubblici fra Bologna e Pesaro<sup>45</sup>, aveva presentato uno schema di concessione a nome di una non meglio identificata società anonima. Redatto nel maggio 1892, esso prevedeva l'esercizio di una tramvia a vapore da Forlì a Rocca San Casciano per un cinquantennio, dietro l'erogazione di 20.000 lire di contributi annui, da ripartire fra le province di Forlì e Firenze e gli altri municipi coinvolti. Il 30 maggio, nel corso di una prima riunione di un comitato composto dai sindaci, dal consigliere provinciale di Rocca San Casciano e da alcuni influenti notabili della vallata (fra cui l'imprenditore termale Aristide Conti di Terra del Sole), fu approvato un verbale in cui, pur con qualche modifica, il progetto Zannoni veniva accettato<sup>46</sup>. A questo punto la pratica passava ai mediatori "romani" per ottenere quei lavori stradali senza i quali

<sup>45</sup> Su Zannoni cfr. E. GOLFIERI, *Il progettista dell'edificio termale di Riolo: Antonio Zannoni (Faenza 1833 - Bologna 1910)*, «Studi Romagnoli», 22 (1971), pp. 305-313. Sulle fasi iniziali della sua "carriera", cfr. ALAIMO, *L'organizzazione della città*, cit.

<sup>46</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, A. ZANNONI, *Schema di concessione di un Tramway a vapore da Rocca S. Casciano a Forlì*, ms., Bologna, 15 maggio 1892; il sindaco di Rocca S. Casciano al sindaco di Forlì, 18 maggio 1892; minuta del verbale di riunione fra i rappresentanti dei municipi interessati, Forlì, 30 maggio 1892.

sarebbe stato vano preoccuparsi di trovare un imprenditore in grado di accollarsi l'onere di una tramvia a vapore. In agosto, Fortis e Brunicardi erano formalmente cooptati nel comitato promotore.

Trascorsero altri mesi e solo nel marzo del 1893 la civica rappresentanza di Rocca, dietro sollecitazione del dinamico assessore Giuseppe Andrè, votò la partecipazione ad un consorzio fra vari enti, che avrebbe dovuto comprendere in teoria le due province e i comuni di Forlì, Dovadola, Castrocaro, Rocca, Portico e Premilcuore. Si trattava di stringere i rapporti fra le realtà davvero interessate alla linea onde poter trattare poi col ministero da una posizione di forza. Premilcuore e Portico, i due centri esclusi dal percorso della vaporiera, rifiutarono i vincoli troppo rigidi dell'organizzazione consortile, limitandosi a promettere un sussidio annuale nelle proporzioni consentite dal bilancio e dall'eventuale beneficio risentito dai traffici<sup>47</sup>. Ancor più evasiva fu la risposta della deputazione provinciale di Firenze che, forse paventando la ripresa di fermenti secessionisti nella lontana appendice romagnola, in futuro amplificati dalle più comode relazioni con la pianura padana, "non ritenne proficuo [il progetto]": "quasi che il circondario di Rocca San Casciano – commentò con ironica amarezza Brunicardi – appartenesse alla Provincia di Reggio di Calabria"<sup>48</sup>.

L'influenza esercitata dal deputato di Rocca sul ministero diede qualche frutto immediato. L'onorevole Genala, che reggeva il dicastero dei Lavori pubblici, approvò immediatamente la rettifica del tracciato stradale nei pressi di Terra del Sole, dove i lavori cominciarono in agosto<sup>49</sup>. Mancavano, tuttavia, parte dei progetti di massima della tramvia, condizione indispensa-

<sup>47</sup> Sulla costituzione del consorzio, cfr. il fitto carteggio fra i protagonisti della vicenda (in primo luogo Giuseppe Andrè, poi divenuto sindaco di Rocca ed Ercole Adriano Ceccarelli, primo cittadino di Forlì dal 1889) e l'intensa attività politico-amministrativa delle varie rappresentanze consiliari in ASF, CCF, b. 195, 1908.

<sup>48</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, Adolfo Brunicardi al sindaco di Forlì, Firenze, 3 ottobre 1893. Il mondo politico ed amministrativo del capoluogo toscano, d'altra parte, era intento, in quegli anni, alla creazione di una rete di collegamenti con i comuni e le frazioni vicine, da Fiesole a Settignano, da Rovezzano a Bagno a Ripoli. L'impresa tramviaria più cospicua fu la costruzione della tramvia "del Chianti", lunga 34 km, che univa la città a Greve; è facile intuire, quindi, come l'idea di una linea complessa e costosa, per di più limitata al versante romagnolo della provincia, non potesse non incontrare l'ostilità dei notabili fiorentini. Cfr., sulla nascita delle rete extraurbana, F. TOMASETTI, *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze, 1860-1915*, «Storia Urbana», 3 (1979), fasc. 7, pp. 115-162.

<sup>49</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, il sindaco di Rocca S. Casciano al sindaco di Forlì, 10 agosto 1893.

bile per ottenere il *nulla osta* da parte dello Stato, proprietario del suolo lungo il quale si sarebbe dovuta sviluppare la linea. Il consorzio si rivolse allora a Zannoni, chiedendogli di provvedere alla consegna del materiale richiesto; ma questi, il 26 ottobre 1893, replicò seccamente ai suoi interlocutori, sostenendo che prima della stipula della concessione la società “non [era] tenuta a presentare alcun *Piano di massima*<sup>50</sup>.”

E infatti – continuava –, come deve la società far questo? Come assumersi spese senza l’assicurazione della Concessione avuta? Come poi, nel caso specialissimo nostro, la società potrà redigere un *Piano di massima*, pendenti, quali sono ancora, le *correzioni* stradali da assumersi dal Governo? Quali sono per essere queste *correzioni* stradali in supporto all’andamento stradale odierno?

Comprendo il disposto degli art. 242 e 244 della Legge sui Lavori Pubblici in armonia col disposto della Legge 1880 sulle Tramvie; ma l’ottemperare a ciò spetta a chi chiede la Concessione della linea, e in questo caso chi chiede al Governo la Concessione della zona stradale è il Consorzio [...]. Dunque si addice al Consorzio degli Enti interessati la dimanda della Concessione da farsi al Governo, ed il relativo *Piano di massima* [...]. La società in questa pratica nulla ha da vedere: solo, qualora il Consorzio lo desideri, io potrei compilare questo *Piano di massima* nei termini richiesti dai Regolamenti governativi; ma poiché occorrono spese, [ill.] previo compenso da stabilirsi<sup>51</sup>.

Se, dunque, da un lato, un’ormai consolidata esperienza consigliava Zannoni di vagliare con attenzione le richieste delle amministrazioni pubbliche, sempre desiderose di scaricare su terzi gli adempimenti tecnici in cambio di una più congeniale azione di *lobbying*, dall’altro balza agli occhi la titolarità formale e la funzione propulsiva che il consorzio romagnolo avrebbe assunto nel rivendicare dal ministero l’agognata rettifica della strada nazionale, premessa indispensabile alla costruzione della linea tramviaria. Per la verità, non si trattava solo di questo. Rispondendo ad un quesito posto dal sindaco di Forlì, il prefetto, nell’ottobre 1893, aveva osservato che, anche nel caso di reti impiantate su arterie provinciali o comunali, al ministero dei Lavori pubblici sarebbe comunque spettata la “competenza [...] ad accordare la concessione delle tramvie” per i risvolti di “pubblico interesse” e di

<sup>50</sup> ASF, CCF, b. 195, 1908, Antonio Zannoni al sindaco di Forlì, Ceretolo, 26 ottobre 1893.

<sup>51</sup> *Ibid.*

tutela “della vita dei cittadini” che ad un simile servizio parevano connessi<sup>52</sup>. La mediazione col centro del sistema politico, quindi, non poteva essere evitata; e per quanto il *placet* governativo sembrasse più formale che sostanziale, nondimeno la sola apertura di un *iter* burocratico con le direzioni generali romane imponeva alle cordate dei notabilati periferici una capacità di pressione spesso superiore alle potenzialità degli ambienti politico-affaristici di provenienza.

La prudenza di Antonio Zannoni, che di tanti progetti era stato sostenitore entusiasta e di molti – soprattutto in Romagna – aveva poi assistito impotente al crollo quando, in seno al liberalismo di governo, le diffidenze nei confronti degli amministratori e dei deputati della *Vandea rossa* avevano prevalso sulle pur caute e timide aperture; la prudenza di Antonio Zannoni, si diceva, non era fuori luogo. Nonostante l’impegno profuso da Fortis e da Brunicardi, i lavori appaltati dal ministero furono insufficienti, e resero impossibile il passaggio alla fase attuativa del progetto tramviario. E’ vero che, nei primi mesi del 1894, in seguito ai reiterati dinieghi opposti dall’ingegnere faentino, il consorzio aveva provveduto per proprio conto alla redazione del piano di massima richiesto da Roma; ma, ancora, nel settembre del 1895, il nodo delle correzioni stradali, “per le quali il Governo non [aveva] stanziato appositi fondi”, restava insoluto<sup>53</sup>. Gli ormai stanchi rituali degli abboccamenti fra sindaci, pallide repliche di un meccanismo di aggregazione del consenso politico-amministrativo un tempo ben più vitale, pare continuassero ancora per qualche mese, mentre si consumava il declino dell’esperimento crispino ed irrompevano sulla scena romagnola le forze fresche della sinistra popolare.

Nel momento in cui, con la crisi finanziaria di fine secolo e il fallimento di importanti istituti romagnoli di credito, il vecchio notabilato vedeva erose una ad una le proprie rendite di posizione, le ambizioni di governo del territorio si stemperavano nel ripiegamento campanilistico, preludio alla stagione del municipalismo giolittiano. Fortis e Brunicardi, due fra i protagonisti dei tentativi di modernizzazione delle infrastrutture, erano stati sorpresi dal mutamento degli assetti politici proprio mentre l’opera di fusione e di

<sup>52</sup> Cfr. il già citato documento redatto dalla prefettura di Forlì il 6 ottobre 1893.

<sup>53</sup> ASE, CCF, b. 195, 1908, Antonio Zannoni al sindaco di Forlì, Bologna, 8 aprile, 4 maggio, 3 giugno e 12 settembre 1894; il sindaco di Rocca S. Casciano al sindaco di Forlì, 10 settembre 1895; nota dell’ingegnere comunale di Forlì, Olindo Umiltà, sul verso del medesimo documento, Forlì, 12 novembre 1895.

omologazione dei vari gruppi dirigenti locali sembrava produrre qualche frutto; proprio nel mezzo di una delicata fase di consolidamento di un *sensu commune* liberal-progressista, quando ormai la valutazione dei meccanismi di sviluppo regionali pareva aver unito tecnici, amministratori, deputati, imprenditori<sup>54</sup>.

Più tardi, nel 1907, la Società italiana ferrovie economiche avrebbe ripreso le trattative con provincia e comuni per la concessione della tramvia della valle del Montone; ma le precarie condizioni del bilancio comunale di Forlì, in pieno “raccolgimento” finanziario dopo le grandi e costose municipalizzazioni del periodo 1903-1906, avrebbero di nuovo impedito al progetto di andare in porto<sup>55</sup>. Solo verso la fine del 1924, quando ormai la Romagna toscana era entrata a far parte della provincia “del duce”, le antiche velleità delle borgate appenniniche “minori” vennero rispolverate, per essere collazionate e fuse, questa volta, in un disegno di ristrutturazione delle comunicazioni di grande respiro ed ambizione: si trattava “di dotare la [...] regione di una rete tramviaria elettrica la quale, basandosi sopra una linea longitudinale, da Castalbolognese al mare, [avesse] lo scopo di valorizzare con linee radiali le vallate più importanti della Romagna”<sup>56</sup>. Approfittando dei sussidi governativi che un decreto del febbraio 1919 garantiva agli enti concessionari di nuovi tram elettrici, nella primavera del 1926 il consiglio provinciale di Forlì, presieduto da Arnaldo Mussolini, finì per mettere a fuoco il suo programma, presentato senza falsa modestia come un “grandioso” contributo alla “valorizzazione delle energie” latenti nelle genti dei paesi di montagna: proprio quei paesi nei quali, fra l’altro, più profonde apparivano le radici non tanto politiche quanto genetiche, relazionali del fascismo forlivese.

<sup>54</sup> Sulla crisi del notabilato radicale a Forlì, cfr. BALZANI, *Un comune imprenditore. Pubblici servizi, infrastrutture urbane e società a Forlì (1860-1945)*, Milano, Angeli, 1991, pp. 71-93. Sulle difficoltà incontrate dal Brunicardi nel “tenere”, nel 1898-1899, il collegio di Rocca S.Casciano, cfr. A. BRUNICARDI, *Agli elettori del collegio di Rocca S.Casciano e più specialmente agli elettori di Castrocaro*, Firenze, Tip. Cooperativa, 1900. Brunicardi, approdato nel frattempo alle sponde giolittiane, sarebbe stato battuto nelle elezioni generali del 1904 dal candidato democratico Numa Campi. Per alcuni, rapidi cenni sulla lotta politica nel collegio di Rocca, cfr. L. LOTTI, *I repubblicani in Romagna dal 1894 al 1915*, Faenza, F.lli Lega, 1957.

<sup>55</sup> Sull’amministrazione “popolare” nel comune di Forlì, cfr. BALZANI, *Un comune imprenditore*, cit.; cfr., inoltre, ASF, *Genio civile*, b. 149, il prefetto di Forlì all’ingegnere capo del Genio civile di Forlì, 23 marzo 1907; la Società italiana ferrovie economiche all’ingegnere capo del Genio civile di Forlì, Roma, 2 luglio 1907;

<sup>56</sup> ASF, *Deputazione provinciale di Forlì, Ufficio tecnico*, b. 335, il presidente della Deputazione provinciale al sindaco di Forlì, 8 dicembre 1924.

L'adozione di elettrovie per i tratti che devono percorrere le vallate, — argomentò Fuzzi, presidente della deputazione — mira a superare la difficoltà finanziaria certo insuperabile quando il contributo degli Enti locali dovesse essere tale da permettere l'esecuzione di lavori di correzioni alle strade. Il contributo dello Stato invece, che per le elettrovie in sede propria può raggiungere e superare le L. 50.000/chilometro per 50 anni, è tale che gli Enti locali possono mantenere il loro contributo entro limiti sopportabili<sup>57</sup>.

Si sarebbe aggirato, in questo modo, l'ostacolo che aveva impedito, oltre trent'anni prima, la soluzione della questione tramviaria nella vallata del Montone. Con 195.000 lire di sussidi annui (esclusi quelli governativi), di cui la provincia si sarebbe fatta carico nella misura del 23%, una vasta rete di agili elettrovie o tramvie elettriche avrebbe innervato l'asse pedemontano, consentendo rapidi collegamenti fra Forlì e Castrocaro, Rocca, Predappio, Cesenatico, Faenza; fra Faenza e Modigliana; fra Cesena e Cesenatico, Mercato Saraceno. Si ipotizzava, inoltre, il prolungamento della linea Meldola-Forlì-Ravenna fino al cuore dell'alta valle del Bidente: il borgo di S. Sofia<sup>58</sup>. Gli stanziamenti deliberati dal consiglio in favore dei consorzi che si fossero costituiti per realizzare le varie sezioni dell'ambizioso piano immaginato da Fuzzi non furono sufficienti, tuttavia, ad indurre le amministrazioni municipali fasciste, da poco insediate e subito alle prese con notevoli difficoltà economiche, a proseguire con determinazione lungo la via della modernizzazione territoriale vagheggiata da una ristretta *élite* di dirigenti. Tanto più, poi, che, proprio nel corso della riunione consiliare del 3 maggio 1926, lo stesso Fuzzi aveva evocato al cospetto dei suoi colleghi l'allettante ed avveniristico scenario di una Romagna solcata da ampie autostrade<sup>59</sup>, autentiche vie allo sviluppo turistico delle riviera, schegge di futuro impigliate in un tessuto economico e sociale impregnato ancora di ruralismo.

<sup>57</sup> ASF, Verbale di seduta del consiglio provinciale di Forlì, 3 maggio 1926.

<sup>58</sup> Cfr. ASF, *Deputazione provinciale di Forlì, Ufficio tecnico*, b. 335, CONSIGLIO PROVINCIALE DI FORLÌ, *Progetto per l'impianto di Tramvie Elettriche nella Provincia*, ordine del giorno a stampa per la seduta del 15 novembre 1926. Per l'ostilità nutrita nei riguardi dei lenti e rumorosi tramways da una componente rilevante del gruppo dirigente fascista, affascinata piuttosto dalle possibilità dischiuse dal rapido e moderno trasporto automobilistico, cfr. «Corriere padano», 15 marzo 1929.

<sup>59</sup> Cfr., su questo tema, L. BORTOLOTTI, *Origine e primordi della rete autostradale in Italia, 1922-1933*, «Storia Urbana», 16 (1992), fasc. 59, pp. 35-69.

La via del progresso sarebbe passata, dunque, anche nel caso della valle del Montone, non già attraverso le rumorose vaporiere del tardo Ottocento o le più pulite e moderne elettrovie, ma per il ritmico rombo del motore a scoppio. Un'intuizione premonitrice – questa – dalla quale qualche attento cronista<sup>60</sup> era stato sedotto fin da un sabato sera del luglio 1902, quando una vettura partita da Firenze, dopo aver attraversato d'un balzo il passo del Muraglione, aveva compiuto l'incredibile impresa di fermarsi, impolverata ed ansimante, certo, ma fra lo stupore e la curiosità generali, sotto il campanile di San Mercuriale.

<sup>60</sup> Cfr. G. ACQUAVIVA, *Da Firenze a Forlì*, «Capitan Fracassa», 10 luglio 1902.