

ANDREA GIUNTINI

## IL TRAM E IL DESIDERIO

LA LINEA TRAMVIARIA FORLÌ-RAVENNA  
DALL'ENTUSIASMO AL FALLIMENTO

### 1. *Un'idea brillante*

Gli anni '80 del XIX secolo rappresentano l'epoca d'oro delle tramvie in Italia. Studiate inizialmente per integrare la rete ferroviaria, per collegare cioè con la linea ferroviaria più vicina tutti quei centri urbani minori non raggiunti dal treno, le tramvie si rivelarono ben presto sia un'infrastruttura fondamentale in grado di contribuire in modo significativo al processo di formazione del sistema nazionale delle comunicazioni, sia uno strumento indispensabile nelle mani delle borghesie municipali soprattutto nel centro-nord della penisola. Il rapporto che si instaurò a partire dagli anni '80 fra notabili e sviluppo delle infrastrutture sul territorio va letto proprio in questa chiave espansiva della borghesia in un momento cruciale per il decollo economico del paese. Un orizzonte poi costituito da un intervento congiunto di privati e di enti locali – in particolar modo le Province cui spettava l'ultima parola in merito all'autorizzazione della costruzione – piaceva per la possibile proliferazione di una nuova pluralità di centri decisionale riguardanti la politica dei trasporti. I rischi, come è stato adeguatamente puntualizzato proprio a proposito del caso romagnolo, consistevano da una parte nell'accentuare «la divaricazione fra la politica nazionale dei trasporti e quella perseguita con tenacia dal radicalismo locale»<sup>1</sup> e, dall'altra, nello sviluppo di rapporti basati prevalentemente sulla corruzione o più semplicemente sulla coincidenza di interessi fra amministratori provinciali e promotori

<sup>1</sup> R. BALZANI, *Industrie minerarie e trasporti in Romagna dall'Unità al primo conflitto mondiale*, «Padania», II/4 (1988), p. 116.

di iniziative tramviarie. L'entusiasmo intorno alle tramvie fin dalla fine degli anni '70<sup>2</sup> fece scivolare in secondo piano i rischi ed evidenziò viceversa i vantaggi che le tramvie sembravano in grado di apportare: innanzitutto il superamento di un isolamento che per città, ad esempio, come Ravenna appariva già intollerabile.

L'idea di una tramvia a vapore Forlì-Ravenna nacque sulla scia dell'iniziativa rappresentata dalla Meldola-Ronco-Forlì<sup>3</sup>, studiata fra il 1879 e il 1881, quando venne aperta dall'ingegnere forlivese Giulio Romagnoli e dal meldolese Giovanni Brusaporci<sup>4</sup>. I due puntavano soprattutto a dare un impulso decisivo al trasporto dei bozzoli e della seta, per i quali infatti furono previste tariffe speciali<sup>5</sup>; l'esordio fu ottimo e «Il Ravennate» nel settembre del 1882 affermava: «Il tramway Forlì-Meldola fa affaroni»<sup>6</sup>. Romagnoli e Brusaporci però non trascurarono un possibile collegamento con Ravenna, per il quale presentarono un progetto alla Deputazione Provinciale di Forlì nella primavera del 1879, ricevendone quasi subito parere affermativo in virtù probabilmente anche del fatto che veniva nominata come finanziatrice una banca torinese di assoluta fiducia, la Tachis Levi. La tramvia prospettata misurava 27 km, contro i 61 occorrenti per ferrovia; il costo complessivo, nei calcoli come sempre ottimistici del Romagnoli, non doveva superare le 27.500 lire a chilometro, anzi l'ingegnere forlivese puntualizzava che in caso di restringimento dello scarto a 70-75 cm, il costo sarebbe potuto passare addirittura a 20.000 lire. Risale propria a questa epoca una lettera indirizzata da Romagnoli al giornale «Il Ravennate», in cui lanciava il progetto della linea, attribuendo al tram caratteristiche assai accattivanti:

<sup>2</sup> La prima tramvia a vapore italiana fu la Torino-Moncalieri, inaugurata nel 1878.

<sup>3</sup> Sulla storia della tramvia Meldola-Forlì, cfr. P. PINTUS, *Tramway. Un mezzo di locomozione per la Romagna. 50 anni di storia fra realtà e utopia*, Meldola 1989 e Id., *Caro «tramvai». 50 anni di tram a vapore tra Meldola-Forlì-Ravenna*, Bertinoro 1995.

<sup>4</sup> Si sofferma su questi due personaggi BALZANI, *Industrie*, cit., pp. 114-115. Di Brusaporci parlano anche PINTUS, *Tramway*, it., pp. 78-81 e M. PROLI, «La ferrovia e le trasformazioni economiche e urbane di Forlì (1861-1927)», Tesi di laurea in Storia del Risorgimento, relatore prof. A. VARNI, Univ. di Bologna, Fac. di Lettere e Filosofia, a.a. 1992-1993, pp. 81-82. Romagnoli nel 1879 scriveva un opuscolo indirizzato ai Municipi interessati alla linea tramviaria, chiedendo loro un contributo: G. ROMAGNOLI, *Tramway a vapore Forlì-Ronco-Meldola. Ai Municipi interessati all'impresa*, Forlì 1879.

<sup>5</sup> BALZANI, *Industrie*, cit., p. 118.

<sup>6</sup> «Il Ravennate», 27 sett. 1882.

Corre lungo la pubblica via e ne assorbe il piccolo movimento; si ferma per tutti, anche per uno solo ed in qualunque punto del percorso; permette percorrenze anche brevissime a prezzi estremamente ridotti a chiunque: al possidente, al colono, all'operaio<sup>7</sup>.

Fra il 1882 e il 1883 venivano terminati gli studi, giungeva il bene-stare ministeriale e finalmente veniva firmato un progetto di capitolato per la concessione della linea, che il 20 novembre 1883 entrava in servizio<sup>8</sup>. Lo scartamento della tramvia, che correva sulla sede stradale, era minore rispetto alle misure più diffuse del tempo: un solo metro, quando la maggior parte delle altre tramvie aveva uno scartamento di 1,445 m. La pendenza più ripida era del 17,50 per mille, 20 km/h la velocità massima consentita, ma soltanto 6 km/h erano tollerati all'interno dei centri abitati. Ogni locomotiva non poteva trainare più di 5 veicoli alla volta, ma la norma verrà molto spesso disattesa. I binari in acciaio lunghi 7,50 m provenivano dall'estero, così come buona parte delle locomotive. La distanza minima dalle case all'interno dei centri urbani attraversati era 2,5 m, i raggi delle curve infine 150 m.

Nei primi anni le tramvie forlivesi non vennero meno alle attese; il nuovo mezzo di comunicazione infatti fu, fin dalla sua nascita, un serio concorrente del treno, mentre riuscì a farsi molto meno rispettare con le merci. Poi però le cose, in coincidenza con la gravissima crisi che attanagliò il paese nell'ultimo ventennio del secolo, cominciarono ad andare male:

utili di entrambe le linee tramviarie (in lire)	
1884	22.348
1885	38.947
1886	38.947
1887	28.075
1888	38.120
1889	- 43.254 <sup>9</sup>

<sup>7</sup> «Il Ravennate», 2 mag. 1879.

<sup>8</sup> Inizialmente solo per i passeggeri, visto che in realtà il servizio merci venne attivato soltanto alla fine del 1884. Le fermate previste erano Ospedaletto, Durazzanino, Coccolia, Ghibullo, Longana e Ponte Celle. All'apertura furono stabilite sei corse giornaliere (*Diario ravennate per l'anno bisestile 1884, a. LXVII*, Ravenna 1883, p. 79; e «Il Ravennate», 10 nov. 1883). La Camera di Commercio di Ravenna nel 1882 appoggiò la richiesta degli abitanti di San Pietro in Vincoli, affinché il tram vi fissasse una fermata («Il Ravennate», 10 mar. 1882).

<sup>9</sup> MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. DIREZIONE GENERALE DI PONTI E STRADE, *Atti della commissione d'inchiesta sulle tramvie. Sunto delle risposte all'interrogatorio pervenute alla commissio-*

Fu a quel punto che, probabilmente, i due imprenditori forlivesi cedettero la propria parte; la pesante diminuzione del capitale sociale verificatasi non permise loro di reggere ulteriormente. Ancora peggio comunque andò durante il decennio successivo, mentre gli affari presero a migliorare con il nuovo secolo:

utili di entrambe le linee ferroviarie (in lire)	
1901	42.400
1902	49.863
1903	47.810
1904	50.760
1908	90.394
1909	92.970
1911	121.098 <sup>10</sup>

## 2. I belgi

Brusaporci e Romagnoli ebbero un sostegno finanziario insostituibile per la loro avventura; furono infatti capitali belgi, presenti massicciamente nel settore tramviario in tutto il paese, a reggere le sorti della società.

L'investimento nelle reti tramviarie urbane ed extraurbane costituì per numerosi gruppi finanziari belgi il punto di partenza per una serie di investimenti di più ampio respiro nella penisola, fra cui *in primis* le ferrovie stesse, in particolare quelle secondarie e complementari, di cui i belgi furono specialisti anche sotto il profilo tecnologico <sup>11</sup>. Basti un

ne, Roma 1887; e M. DUMOULIN, *Italie-Belgique: 861-1915. Relations diplomatiques, culturelles et économiques*, 2, *Les investissements*, Diss. Univ. Catholique de Louvain 1981, p. 1-117.

<sup>10</sup> Le fonti dei dati illustrati sono rispettivamente: MIN. DEI LAVORI PUBBLICI. R. ISP. GEN. DELLE STRADE FERRATE, *Relazione sull'esercizio delle tramvie italiane per l'anno 1901*, Roma 1904, pp. 210-211; MIN. DEI LAVORI PUBBLICI, R. ISP. GEN. DELLE STRADE FERRATE, *Relazione sull'esercizio delle tramvie italiane per l'anno 1902*, Roma 1905, pp. 212-213; DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., p. 1.117; MIN. DEI LAVORI PUBBLICI. UFF. SPEC. DELLE FERROVIE E TRAMVIE E DEGLI AUTOMOBILI, *Relazione sull'esercizio delle tramvie italiane per l'anno 1908*, Roma 1912, pp. 380-381; MIN. DEI LAVORI PUBBLICI. UFF. SPEC. DELLE FERROVIE E TRAMVIE E DEGLI AUTOMOBILI, *Relazione sull'esercizio delle tramvie italiane per l'anno 1909*, Roma 1914, pp. 552-553; e DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., p. 1.117.

<sup>11</sup> DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., pp. 712-713.

dato soltanto per comprendere la portata dell'offensiva belga nel settore: nel settore ferro-tramviario fra il 1875 e il 1885 vennero create nel piccolo regno ben 24 società, 18 delle quali interamente belghe e 6 formalmente italiane, ma in pratica con l'apporto decisivo dei capitali belgi<sup>12</sup>.

Così anche i due volenterosi romagnoli furono ben presto costretti a gettare la spugna; accorse in loro aiuto, accollandosi la concessione per 54 anni, la «Société Anonyme de Tramways des Romagnes» con sede sociale a Liegi e direzione dell'esercizio a Forlì. Costituitasi a Tilleur le Liège il 19 aprile 1884, la società godeva a sua volta dell'appoggio dell'«Engetra», la «Société Anonyme d'Entreprise Générale des Travaux», fondata con capitale di 5 milioni di franchi alla fine del 1879 da Jules Demonceau della «Banque Liègeoise» e dal conte Eugène de Meeus del «Comptoir Général», amministratore e presidente della «Société de Construction de Chemins de Fer»<sup>13</sup>; in seguito al «Comptoir Général» successe il «Crédit Général Liègeoise», banca anch'essa interessata ad investire nel settore delle infrastrutture<sup>14</sup>. Nel 1885 la società delle tramvie romagnole gestiva 30 km di tramvie urbane e 159 km di tramvie a vapore; complessivamente occupava la quarta posizione fra i gruppi belgi operanti in Italia<sup>15</sup>.

### 3. *Anni di crisi*

L'entusiasmo iniziale venne mitigato anche dalle innumerevoli lagnanze, che si susseguirono fin dall'apertura: dalla mancanza di personale alle stazioni, all'ingresso del tram a Ravenna, che molti ostacolavano duramente, fino ai continui spostamenti di fermate e alle modifiche del tracciato:

<sup>12</sup> *Ibid.*, pp. 714-715.

<sup>13</sup> Nel 1881, insieme con l'Union Générale di Parigi, l'Engetra aveva acquisito la gestione dei tram di Roma, fondando appositamente una società dal nome «Società romana dei tramways»; il vice console belga a Roma Camille Prunier ne divenne il rappresentante. Nel 1896 poi otterrà la gestione della Brescia-Mantova-Ostiglia a tre anni dopo parteciperà alla costituzione della «Società delle Tramvie e ferrovie Elettriche di Roma» (DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., p. 1.065 e BALZANI, *Industrie*, cit., p. 116).

<sup>14</sup> DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., p. 1.117; e BALZANI, *Industrie*, cit., p. 115.

<sup>15</sup> DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., p. 730.

La eccessiva rapidità del tramvia Forlì-Ravenna entro l'abitato non ha dato luogo finora a inconvenienti gravi ma si sono verificati taluni casi nei quali le disgrazie sono state addirittura imminenti e non si sono verificate che per mera combinazione,

si legge in una lettera inviata alla Segreteria del Municipio di Ravenna il 26 ottobre 1902<sup>16</sup>. Nella stessa nota si diceva che, contrariamente al regolamento, ogni tanto venivano formati treni composti anche da 9-10 vagoni. Sul banco degli imputati si trovavano soprattutto le scosse e la velocità: le prime erano accusate di rovinare le case; per quanto riguarda la seconda va detto che il limite imposto di 15 km/h veniva spesso ed abbondantemente ignorato; inoltre il tram era rumoroso ed emetteva fumo. Nel 1907, addirittura, l'ufficio di Ravenna del Genio Civile veniva interpellato sull'opportunità di fare interrompere il servizio della tramvia in seguito alle molte lamentele e ai presunti rischi<sup>17</sup>. Anche la scelta della stazione a Ravenna provocò un acceso dibattito, così come la prosecuzione della tramvia lungo la banchina destra del Canale Corsini sempre in quella città.

#### 4. *I raccordi e i nuovi progetti*

Per risollevarne le sorti dell'impresa, i concessionari puntarono su una cospicua serie di raccordi di tipo industriale, dimostrando dunque di credere nel futuro del trasporto merci per tramvia; e sulla formazione di una vera e propria rete di tramvie intorno alla Forlì-Ravenna, l'unica strada ritenuta adeguata per poter sperare in un miglioramento delle condizioni economiche della società. Così fin dal 1885 la tramvia raggiunse la fonderia Forlanini a Forlì, nel 1900 fu messa in collegamento con lo zuccherificio di Classe, aperto l'anno precedente, grazie ad una diramazione di 1750 m<sup>18</sup>; e ancora entrarono a far parte della linea tramviaria anche l'officina del gas e dell'acqua di Forlì, lo zuccherificio Eridania<sup>19</sup> e quello di Mezzano aperto nel 1910 per conto della Società Lamone ed

<sup>16</sup> ARCHIVIO DI STATO DI RAVENNA (= ASR), *Prefettura*, b. 757.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Quando la lavorazione zuccheriera si interrompeva, anche il tram sospendeva le sue corse (ASR, *Prefettura*, b. 634, n. 1028).

<sup>19</sup> BALZANI, *Industrie*, cit., p. 116.

infine la cartiera di Coccolia<sup>20</sup>. Le speranze dei concessionari furono in parte ben riposte, se è vero che i due zuccherifici di Classe e di Forlì furono alla lunga i migliori clienti della tramvia. Più spinosa invece fu la questione dell'allacciamento con la Darsena ravennate; solamente fra il 1913 e il 1914 venne finalmente conclusa la convenzione apposita che prevedeva anche un ennesimo cambiamento di tragitto del tram nel tratto urbano<sup>21</sup>. La deviazione per la Darsena in realtà aveva il merito di alleggerire il traffico in città, dove sarebbero entrati soltanto i convogli destinati ai passeggeri e non quelli merci<sup>22</sup>.

Contemporaneamente, come accennato in apertura, la società del tram s'impegnò a fondo nel proporre nuovi percorsi in vista di predisporre un'articolazione che avrebbe indiscutibilmente accresciuto le potenzialità della linea originaria. Così nel 1911 studiò la possibilità di unire Classe con Marina e l'anno successivo ottenne due concessioni, per una linea Ronco-Forlimpopoli-Cesena-Cesenatico e l'altra per collegare Ravenna con Porto Corsini<sup>23</sup>. Nessuna delle due iniziative ottenne successo, così fu anche per le altre sulle quali si sviluppò un ampio dibattito: la Forlì-Rocca San Casciano e la Cesena-Bacciolino, quest'ultima concepita per il trasporto dello zolfo<sup>24</sup>. Le varie iniziative si fermarono alla fase del progetto anche per lo scoppio della guerra, ma non bisogna neppure trascurare un altro elemento: il passaggio della concessione alla «Société Anonyme des Tramways de Lombardie et Romagnes», creata proprio nel 1912 con lo scopo di ristrutturare il parco tramvie posseduto dall'«Engetra» in Italia<sup>25</sup>.

### 5. Verso il fallimento

I bilanci così continuarono a peggiorare: fino al 1914 l'esercizio permise di far fronte al servizio finanziario senza che il capitale fruttasse alcunché; durante la guerra la crisi conobbe una sospensione anche per

<sup>20</sup> ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI RAVENNA (= ASCR), *Costruzione della tramvia Ravenna-Forlì sino al 1917. Busta speciale* e ACCR, 24 apr. 1908.

<sup>21</sup> ACCR, 12 dic. 1913, 6 e 13 feb. 1914.

<sup>22</sup> Notizie sulla vicenda sono in ASCR, *Costruzione*, cit.,

<sup>23</sup> DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., 3, *Répertoire*, p. 1.068. Sulla vicenda, comunque, cfr. anche PINTUS, *Tramway*, cit., pp. 66-74.

<sup>24</sup> Su cui si sofferma BALZANI, *Industrie*, cit., p. 117.

<sup>25</sup> DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., 2, *Investissements*, pp. 816 e 1.117.

la solidarietà bellica che si venne a creare fra due paesi alleati. In effetti l'apertura delle nuove tramvie progettate avrebbe forse potuto migliorare le cose; quando, nel giugno del 1917, l'Ufficio Speciale delle Ferrovie tagliò le assegnazioni di coke, obbligando la società ad interrompere il servizio<sup>26</sup>, in molti pensarono che la tramvia stesse esalando l'ultimo respiro e la società si trovò nelle condizioni di domandare alla Provincia di Ravenna di intervenire, ma l'invocazione non ebbe successo<sup>27</sup> e neppure quella di Forlì fu in grado di aiutare la morente società tramviaria. Gli enti locali decisero di muoversi soltanto nel 1922, proponendo la sostituzione del vapore con la trazione elettrica, ma la situazione debitoria pareva ormai troppo pesante e alla società concessionaria non rimaneva che lamentarsi del «pullulare di altri mezzi di trasporto, favoriti da speciali condizioni e facilmente tollerati dalle Autorità»<sup>28</sup>.

La chiusura dunque sembrava inevitabile. Privi di soldi per garantire il necessario rinnovo del materiale e addirittura anche per la fornitura del combustibile, i concessionari della tramvia palesavano anche il timore che lo stato decidesse di interrompere il flusso dei sussidi. Le trattative si trascinarono per tutto il 1923 e vi partecipò attivamente anche la Camera di Commercio di Ravenna, favorevole ad una sostituzione dei belgi con i possibili nuovi concessionari<sup>29</sup>, cioè il «Sindacato Finanziario Italiano. Banca Tecnica Industriale», che si era dichiarata disposta a rilevare i belgi con l'intervento diretto però delle due Province<sup>30</sup>. La formula prevedeva il riscatto da parte delle Province, mentre l'esercizio sarebbe poi stato curato dalla «Banca Tecnica Industriale». Invece per diversi anni tutto restò congelato e la tramvia vivacchiò penosamente. Trovò la forza di resistere fino al 1931, quando la società abbandonò per le alte spese di manutenzione, ma soprattutto per la concorrenza del motore e dall'«Engetra» la proprietà e la concessione passarono ad un gruppo italiano, cui non rimase altro che chiudere la linea<sup>31</sup>. Il confron-

<sup>26</sup> ASCR, *Costruzione*, cit. Fin dal 1916 comunque si era avuta una riduzione delle corse e nella composizione dei treni (ASR, *Archivio dell'amministrazione provinciale*, b. 1234).

<sup>27</sup> ASR, *Archivio dell'amministrazione provinciale*, bb. 1249 e 1264.

<sup>28</sup> ASR, *Prefettura*, b. 975.

<sup>29</sup> Il carteggio si trova in ASR, *Prefettura*, b. 975 e ASR, *Archivio dell'amministrazione provinciale*, b. 1368.

<sup>30</sup> Il carteggio per la definizione del passaggio alla nuova società è in ASR, *Archivio dell'amministrazione provinciale*, b. 1368.

<sup>31</sup> DUMOULIN, *Italie-Belgique*, cit., 2, *Investissements*, p. 1.117.

to dei prodotti e delle spese della linea, relativamente agli ultimi tre anni di vita della tramvia e nella sua accezione più ampia, cioè comprendente anche il tratto Meldola-Forlì e la varie diramazioni costruite, mostra con chiarezza lo stato di estremo disagio in cui si dibatteva la società concessionaria:

	prodotti dell'esercizio al netto delle tasse erariali e di bollo	spese per chilometro di linea
1927	25.664	33.544
1928	22.394	26.366
1929	22.489	30.079 <sup>32</sup>

A quel punto – era ormai il 1932 – le due Province di Forlì e di Ravenna tentarono la trasformazione della tramvia in ferrovia, ma si resero conto rapidamente dell'eccessiva onerosità del progetto; inoltre un efficiente servizio di autobus fra le due città dissuase definitivamente i sostenitori della ferrovia e a nulla valse la richiesta di concessione presentata da due società, la «Società Elettrica Romagnola» e la ditta romana «Cidonio».

<sup>32</sup> MIN. DELLE COMUNICAZIONI. ISP. GEN. FERROVIE TRAMVIE AUTOMOBILI, *Relazione e dati statistici sulle tramvie extraurbane per gli anni 1928-1929-1930*, Roma 1933, pp. 342-343.