

UMBERTO DE GIORGIO

I 150 ANNI DELLA STAZIONE
DI FORLIMPOPOLI - BERTINORO

La linea ferroviaria Bologna-Rimini, realizzata su concessione dello Stato Pontificio, in favore della Società Strade Ferrate Romane (S.F.R.)¹, viene inaugurata il 15 ottobre 1861, anno dell'Unità d'Italia. Come riferisce l'illustre concittadino, ing. Emilio Rosetti, nella sua pubblicazione *Forlimpopoli e dintorni*, il treno, simbolo allora del progresso, tocca Forlimpopoli in concomitanza con quest'ultima data e la stazione è considerata di 4^a classe. La linea, ovviamente, a semplice binario, con trazione a vapore. Il fabbricato viaggiatori, distrutto nell'ultima guerra, risulta più piccolo di quello attuale, con un corpo centrale, più alto, ove vi è l'abitazione del Capo Stazione e due laterali, più bassi, con porte ad arco.

La stazione, come oggi, sorge in fondo ad un bel viale alberato con tigli e, per realizzarla, si è dovuto deviare il torrente Ausa²,

¹ Società costituita per la costruzione e l'esercizio dell'intera linea ferroviaria Roma - Ancona e prosecuzione fino a Bologna. Essa era concessionaria dell'intera rete detta «Pio Centrale» che comprendeva anche la Roma - Civitavecchia. In seguito alla crisi della società, acuitasi dopo gli anni settanta, la gestione della linea passò alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali che fu costituita per la realizzazione e la gestione del tratto adriatico, la Ancona - Lecce - Otranto, costruita tra il 1863 e il 1872.

² «Il torrente nei pressi dell'abitato scorreva in un letto artificiale di età medioevale, che seguiva gli odierni tracciati di via Diaz, via Turati e via Duca d'Aosta» (T. ALDINI, *Percorsi del rio Ausa a Forlimpopoli*, Forlimpopoli. Documenti e studi, v. 1994, pp. 48-52;) «e con un percorso tortuoso proseguiva verso Nord, passando proprio nel punto più indicato per erigersi la stazione ferroviaria» (T. ALDINI, *Forlimpopoli. Storia della città e del suo territorio*, Forlimpopoli 2001, pp. 305-306).



Stazione ferroviaria agli inizi del '900: esterno (collezione Lollo)



Anno 1922. Arriva la vaporiera (collezione Lollo)

ma è anche necessario “rifilare” l’attuale via A. Costa, nonché aprire una breccia nelle mura che ancora chiudono la città. Nel Consiglio comunale di mercoledì 20 novembre 1861 viene posta in discussione la proposta per il rettilineo conducente alla stazione della ferrovia:

Vien data lettura della relazione dell’ingegnere comunale, ed il relativo disegno sta sul banco della presidenza. Il rettilineo che si propone moverebbe dalla piazza all’angolo del palazzo Ginanni, seguirebbe lungo la strada di S. Pietro, e vicolo alle mura direttamente fino alla stazione. Questa traccia accorcerebbe l’attuale accesso alla stazione di oltre 300 metri, e la strada di S. Pietro verrebbe regolarizzata. Un calcolo in via approssimativa porterebbe la spesa di sc. 2296 per occupazioni rustiche, sistemazione, breccia, manufatto, terrapieno, barriera, indennizzi per tagli di case e muramenti nuovi di case.

Alcuni consiglieri, fra i quali il sindaco, gli assessori Briganti e Ricci, e l’assessore supplente Golfarelli starebbero pel progetto. Altri invece esternano un’opinione contraria non perché non piaccia il progetto, ma in vista dell’urgente somma occorribile non certo adatta all’attuale situazione finanziaria del Comune.

L’assessore Gramatica pur conoscendo che in quest’inverno bisognerà qualche lavoro ai braccianti, ed ammettendo che la spesa pel progetto suindicato oltrepassa le forze del Comune, proporrebbe di correggere l’attuale strada detta di S. Andrea che ora conduce alla stazione.

Il sindaco in ultimo partecipa che non avendo fatto delle pratiche colla Società della Ferrovia per ottenere dalla medesima un concorso nel caso di effettuamento del progetto, il capo ingegnere rispose che ciò non sarebbe difficile, ma che il Comune intanto presentasse alla Società in iscritto il progetto del lavoro corredato dalla relazione e disegno di un ingegnere.

Il progetto ritorna in Consiglio comunale il 28 maggio 1862 quando l’assessore Giovanni Briganti legge una sua mozione relativa al miglioramento della strada conducente alla stazione della ferrovia. Dopo diverse osservazioni preliminari sull’argomento, la proposta viene messa a votazione per alzata e seduta, cioè se si intenda addivenire al tracciamento della via progettata del medesimo Briganti. Il progetto ammesso a pienissimi voti, essendosi alzati tutti.

La strada viene realizzata negli anni 1877-1880, ottenendo un perfetto rettilineo che collega la piazza principale del paese col nuovo percorso esterno (attuale via Roma).



Primi anni del '900: la ex via di S. Pietro dopo il varco creato nelle mura è diventata via del Progresso, in seguito verrà denominata corso Vittorio Emanuele II e poi via Andrea Costa (collezione Lollo)





Il lungo viale alberato che conduce alla stazione (collezione Lolli)



Il varco creato nelle mura urbiche risulta esteticamente brutto e gli amministratori decidono di chiedere un parere o un progetto al concittadino ing. Emilio Rosetti il quale invia un quadro con disegnate due palazzine simmetriche da costruirsi ai lati delle mura ³, progetto mai realizzato.

Abbinato alla stazione vi era pure uno scalo merci, allora molto utilizzato, specie per il trasporto di bestiame.

Nel 1912 un certo Ferruccio Carnesecchi di Tomaso, presenta domanda per occupare temporaneamente un area pubblica nel piazzale esterno della locale stazione ferroviaria allo scopo di impiantarvi una baracca in legno ad uso di caffè e ristorante, ma ottenuta l'autorizzazione non se ne fa nulla; tre anni dopo presenta la domanda, per collocare un *buffet*, un operaio rimpatriato dall'estero. È Carlo Bianchi il quale ottiene il terreno gratuitamente per la durata di tre anni rinnovabile:

considerando anzi che l'esistenza di un buffet nelle vicinanze della stazione ferroviaria desiderata da gran tempo perché indispensabile alle occorrenze dei negozianti e viaggiatori, data la grande importanza della stazione stessa nei riguardi specialmente del traffico ⁴.

Qualsiasi denominazione venga data a questa baracca di legno (caffè, ristorante, *buffet*) non sarà mai realisticamente adeguata

³ Il quadro oggi non risulta rintracciabile. Il Consiglio comunale di lunedì 14 maggio 1885 discute sulla proposta: *Dono al professore sig. Rosetti Emilio per vari importanti lavori da ingegnere gratuitamente eseguiti al municipio*. L'illustre concittadino sig. Emilio Rosetti, ingegnere e professore di matematiche nella Università di Buenos Aires, richiesto da questa Pubblica Rappresentanza, eseguì due importanti e lodatissimi progetti pel Municipio, il primo per la costruzione di una strada da Forlimpopoli a Meldola e di un ponte sul fiume Ronco, e l'altro per l'erezione di due simmetriche palazzine all'ingresso del nuovo rettilineo interno di questa città. Il lodato professore, ansioso com'era, di lasciare una memoria al paese nativo, gradì molto l'incarico affidatogli, e con squisita cortesia volle dargli gratuitamente esecuzione. Per dare al chiarissimo sig. Rosetti un attestato di doverosa gratitudine di questa Amministrazione, il sig. Presidente propone di fare eseguire a spese del Comune due ritratti del suddetto su tela ad olio, per fargliene un dono coll'uno, e per decorarne dell'altro la sala delle adunanze consiliari, a titolo di onoranza. Il Consiglio, plaudendo alla proposta del sig. sindaco facente funzioni, l'approva ad unanimità, incaricando la Giunta a fare in modo che il dono riesca decoroso e soddisfacente, e presto possa vedersi nella sala consiliare l'immagine del cittadino che ha già illustrato col suo nome il paese.

⁴ ARCHIVIO STORICO COMUNALE FORLIMPOPOLI, Verbale del Consiglio Comunale (19 marzo 1915).

come quella che i forlimpopolesi battezzarono come *e' bitulèn dla stazin*⁵. Scomparso dopo l'ultima guerra, si era evoluto in un osteria frequentata prevalentemente dai viaggiatori e dai facchini, affezionati a *e' sanzvés e al bistechi ad Paulè dla Staziòn*⁶.

Il collegamento col centro cittadino e con Bertinoro viene dapprima assicurato con carrozze a cavalli (sono passati alla storia i cocchieri *Fulin e Bartarel*), poi, dagli anni '20-'30, con autocorriere coincidenti coi principali treni (sino anni '62-'63).

Il 15 giugno 1905, per opera di Giovanni Giolitti e del deputato forlivese Alessandro Fortis, si assiste alla nazionalizzazione delle ferrovie e alla nascita poi dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Poco prima dello scoccare della prima guerra mondiale, la linea Bologna-Rimini viene raddoppiata (1 giugno 1911), con notevoli vantaggi sulla potenzialità della linea e sulle velocità commerciali dei treni, essendosi eliminata la necessità degli incroci nelle stazioni.

Nel 1938 è poi attivata l'elettrificazione della tratta Ancona-Bologna-Milano, con la possibilità di trainare convogli più pesanti a velocità più elevate e significative economie d'esercizio (l'elettricità, in quegli anni, denominata il carbone bianco).

Tornando al 1868, l'«Indicatore Ufficiale», nel tratto gestito dalle Strade Ferrate Meridionali, riporta cinque coppie di treni giornalieri tra Bologna e Rimini, di cui tre con fermata a Forlimpopoli: un treno omnibus impiega 2 ore e 39 minuti da Bologna a Forlimpopoli e 1 ora e 19 minuti da Forlimpopoli a Rimini. Tali tempi verranno decisamente migliorati col raddoppio della linea e con l'entrata in servizio di locomotive più moderne (nel 1914 un "accelerato", che ha sostituito gli "omnibus", impiega 1 ora e 50 minuti da Forlimpopoli a Bologna), mentre le coppie di treni giornalieri sono salite a nove, di cui sei con fermata a Forlimpopoli.

Ma i prezzi dei biglietti sono tutt'altro che popolari, es., da Forlimpopoli a Bologna occorrono:

1^a classe, £ 7,95 2^a classe, £ 6,35 3^a classe, £ 4,80

⁵ Il bettolino della stazione.

⁶ Il sangiovese e le bistecche di Paolino della stazione.



L'edificio della vecchia stazione di Forlimpopoli-Bertinoro, risalente al 1861, distrutto nell'ultima guerra. Sulla sinistra visibile *e bitulo*, una baracchetta di legno, con un'osteria, frequentata specie dai viaggiatori e dai facchini



L'edificio della stazione, ricostruito nel 1947, da una cartolina dei primi anni '60: manca ancora il sottopassaggio (inaugurato nel 2003). La stazione era allora caratterizzata da un fiorente traffico merci, a carro e collettame

Nel 1929 esiste già l'Orario Generale Pozzo, con una veste grafica simile all'attuale, dal quale si rileva che le coppie giornaliere di treni sono una decina, di cui 7 con fermata a Forlimpopoli.

E di quegli anni il forte impulso dato dal Regime alla costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie, all'ammodernamento dell'esistente e all'immissione in servizio di nuovi rotabili, quali le famose littorine, innovativi veicoli ferroviari con motore dapprima a benzina, poi diesel ed anche degli elettrotreni rapidi Breda (ETR).

Grazie all'elettrificazione, la percorrenza Forlimpopoli-Bologna, si riduce ad 1 ora e 30 minuti.

Il 13 novembre 1913 il Consiglio comunale di Bertinoro delibera di far pratiche perché la stazione ferroviaria di Forlimpopoli, che è anche lo scalo naturale per quel Comune, sia d'ora innanzi denominata Stazione ferroviaria di Forlimpopoli-Bertinoro. È: se ne discute giovedì 7 maggio 1914 nel Consiglio comunale di Forlimpopoli:

considerato che la proposta del Comune di Bertinoro, col quale Forlimpopoli ha comunanza d'interessi e rapporti di cordialità, tende a far conoscere maggiormente che la stazione ferroviaria di Forlimpopoli è anche lo scalo naturale per lo stesso Comune di Bertinoro, in cui, specialmente nella stagione estiva, si verifica un notevole movimento di forestieri e di merci; considerato che la concessione che invoca il suddetto Comune, anziché nuocere agli interessi di Forlimpopoli, li favorisce invece col aumento degli affari nella stazione ferroviaria e col passaggio e soggiorno in questa città, sia pur precario, delle persone e famiglie dirette a Bertinoro; unanime delibera di acconsentire di buon grado che alla stazione ferroviaria di Forlimpopoli sia data la denominazione di Forlimpopoli-Bertinoro, facendo voti perché la proposta sia benignamente e con sollecitudine accolta dall'on. Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato. È poi inteso che qualunque spesa potesse occorrere per la concessione di cui trattasi dovrà essere sostenuta unicamente dal Comune di Bertinoro.

Negli anni 20 la stazione di Forlimpopoli è retta dal padre dell'on.le Luciano Lama.

Un particolare inedito è rappresentato dall'esistenza, prima dell'ultima guerra, nell'atrio della stazione, di un apparecchio telefonico diretto con lo stabilimento termale della Fratta, ad uso degli ospiti che arrivano col treno a Forlimpopoli.



Locomotiva che si incontrava frequentemente sulla nostra linea ai tempi del vapore»: gruppo 625 FS, costruita tra il 1910 ed il 1923, adibita prevalentemente al traino degli accelerati leggeri ed anche dei merci. L'esemplare qui ritratto, fermo a Forlimpopoli, sta effettuando il Treno delle Castagne, nell'ottobre 2001, alla guida di un macchinista d'eccezione, l'Ing. F. Pirazzini, allora Dirigente F.S. (foto De Giorgio)



Locomotore elettrico E 646 005, anno 1960 c.a., caratteristico per la coloritura grigio-verde, ritratto nel 1979 a Forlimpopoli, mentre traina un locale per Rimini, composto dalle famose vetture centoporte. Questa unit  l'ultima della preserie: infatti la serie successiva avr  un muso squadrato e sostanziali modifiche elettriche e meccaniche. Oggi non se ne vedono transitare pi  sulla Bologna-Rimini, anche se qualche esemplare risulta ancora in servizio (foto Asirelli)

Nel 1947 viene edificata l'attuale stazione e nel 1949, in periodo di ricostruzione post-bellica, circolano sulla linea solo 12 treni accelerati, di cui 8 fermano a Forlimpopoli, mentre per raggiungere Bologna occorrono ben due ore. Nel 1957 le coppie di treni passeggeri, di varia tipologia, sono 17, di cui 6 con fermata a Forlimpopoli, mentre Bologna può essere raggiunta in tempi variabili tra 1 ora e 10 minuti e 1 ora e 20 minuti.

Dal 1956 era scomparsa la 3^a classe dalle carrozze viaggiatori.

Dopo il deleterio periodo dei "rami secchi" (anni '60), nel quale le ferrovie sembrano inesorabilmente destinate a soccombere, col crescente sviluppo della motorizzazione privata e del trasporto su gomma, passeggeri e merci, finalmente inizia un periodo, a fasi alterne, nel quale si comincia a riscoprire il ruolo fondamentale che il nostro sistema ferroviario dovrà svolgere negli anni a venire e questo specie dopo lo scoppio della crisi energetica (1973), il progressivo collasso della rete stradale ed autostradale, l'intollerabile aumento degli incidenti stradali e del loro costo sociale, la maggiore attenzione dedicata alle problematiche ambientali.

Si cominciano a destinare ingenti risorse al potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria nazionale esistente ed anche alla realizzazione di nuove linee, più veloci e capienti, nonché alla progettazione e costruzione di nuovo materiale rotabile (locomotive e carrozze).

Tornando a Forlimpopoli, nel 1969 viene inaugurato un nuovo apparato centrale, per il controllo del traffico, parzialmente modificato nel 1986, con l'entrata in funzione del blocco automatico e della ripetizione segnali sulla linea, per razionalizzare e rendere più sicura la marcia dei treni.

I treni in circolazione giornaliera sulla linea, già dagli anni '70, vanno aumentando, toccando punte superiori anche al centinaio, compresi i merci: anche per Forlimpopoli, dopo periodi di magra (anni '90 e primi 2000), la situazione va progressivamente migliorando, con l'istituzione di nuovi treni, l'assegnazione di nuove fermate e soprattutto l'entrata in servizio di materiale rotabile moderno, più confortevole, veloce e dotato di maggiore accelerazione: ora mediamente si può andare a Bologna in 1 ora e a Rimini in 35 minuti, mentre sono ben 32 i treni regionali

feriali che servono Forlimpopoli, una cifra mai toccata in passato. Inoltre, grazie al servizio bus “Artusiano”, dal 2007 è stato ripristinato il collegamento con Bertinoro, esteso a Meldola, al locale centro cittadino e alle relative frazioni. Pretendere ulteriori miglioramenti dei servizi, su ferro e gomma, legittimo desiderio dell'utenza, appare tuttavia subordinato all'impegno di maggior utilizzo del mezzo pubblico da parte di quest'ultima.

Per le merci il discorso può essere brevemente sintetizzato: dopo un passato glorioso della miriade di collettame da e per tutto il territorio, dei carri merci smistati in arrivo o in partenza alle due ditte raccordate Distillerie ORBAT⁷ e Zuccherificio SFIR, agli altri stabilimenti convenzionati quali le Officine MARALDI, la FORLISIDER, le ortofrutticole BRUNELLI e successivamente APA di Forlimpopoli, GROVURA di S. Pietro in Vincoli, COM di Campiano⁸ (che sono ormai un lontano ricordo), la domanda di trasporto andata progressivamente scemando, al punto che nel 1992 le F.S. ne decidono la soppressione.

Nuove prospettive sono legate alla recente inaugurazione dello scalo di Villa Selva, adiacente alla stazione di Forlimpopoli, un interporto con un'area di influenza estesa alla zona Forlì-Rimini, anche se l'avvio è apparso un po' stentato (per ora un solo treno alla settimana di zucchero per la SFIR).

Dal 30 dicembre 2003, in coincidenza dell'attivazione del controllo centralizzato del traffico dalla sala operativa di Bari (tratta Bari-Faenza), la stazione di Forlimpopoli è stata degradata a fermata viaggiatori impresenziata (questa sorte è toccata a tante altre stazioni e non solo su questa linea), con rimozione degli scambi e dell'apparato centrale (ora le precedenze ed eventuali incroci dei treni sono stati trasferiti nella vicina stazione di Villa Selva) e dismissione del vecchio scalo merci.

⁷ Le distillerie ORBAT (Organizzazione Battaglia) nel 1957 aveva incorporato la precedente soc. SAPIA (Società Anonima Promotrice Industrie Agrarie).

⁸ La COOPERATIVA FACCHINI di Forlimpopoli, fin dal 1948, con un contratto di affitto dell'area ferroviaria (convenzione 2281) opera sullo scalo servendosi anche di una gru fissa. Nel 1967 la ditta POLLINI VITERBO (convenzione 958) inizia il servizio di presa e consegna a domicilio dei carri ferroviari servendosi di appositi carrelli stradali, l'anno successivo subentra al contratto la ditta NAF (Nolo Automezzi Facchini) che lo manterrà fino alla cessazione del servizio merci.

Gli spazi aperti al pubblico, grazie ad una convenzione con le F.S., sono passati in gestione al Comune di Forlimpopoli, mentre l'unico agente presente nell'impianto, dipendente dal Comune stesso, è un custode che ha solo funzioni di vigilanza e pulizia.

La biglietteria viaggiatori, chiusa nel giugno 1996, da qualche anno è stata sostituita da una macchina automatica (solo per biglietti regionali), posta in sala d'attesa, mentre il pubblico può avvalersi anche di un'Agenzia viaggi e di una tabaccheria convenzionata, site nel centro cittadino.

Infine un ricordo ed un grazie, per tutti i ferrovieri, vivi e defunti, che spesso con spirito di abnegazione e talvolta mettendo anche a repentaglio la propria vita, hanno assicurato, sia pure con mezzi carenti, il vivere quotidiano dell'impianto e l'espletamento di un pubblico servizio, di elevato contenuto sociale: il loro duro lavoro, non scevro di grandi responsabilità, ha contrassegnato un'epoca ormai definitivamente chiusa, ma che tuttavia è servita a gettare i presupposti per costruire un futuro, nel quale la ferrovia sia in grado di svolgere un servizio all'altezza dei tempi e secondo le legittime aspettative dei cittadini.

Si può concludere affermando che, dopo aver festeggiato i suoi primi 150 anni, la stazione di Forlimpopoli, che mantiene tuttora una sua ragione di esistere nel fatto di servire, oltre al centro cittadino, un bacino di utenza potenziale di oltre 30.000 persone, si avvierà verso un futuro tanto più roseo quanto più il trasporto pubblico, specie su ferro, sarà ritenuto un fatto culturale importante, sia dai cittadini che dovranno utilizzarlo, che dagli amministratori che dovranno finanziarlo e gestirlo.

In tale ottica vedremmo bene la linea Bologna-Rimini trasformata in una sorta di metropolitana di superficie, con un'intensificazione della frequenza dei convogli, specie nelle fasce orarie di punta e l'eventuale collocazione di nuove fermate, in punti del territorio da studiarsi attentamente, dove realizzare anche l'interscambio coi mezzi del trasporto su gomma, pubblici e privati.



Locomotore elettrico E 656, meglio noto come «kaimano», costruito tra il 1975 ed il 1985, qui fotografato a Forlimpopoli in testa al diretto Rimini-Milano, nel 1979 che, allora, trasportava a Bologna diversi pendolari. E' tuttora in servizio, anche se sulla ns. linea ormai traina quasi esclusivamente treni merci (foto Asirelli)



La stazione di Forlimpopoli vista dalla cabina di guida di una E 656, verso Rimini (in fondo si vede ancora il P.L. della strada di S. Andrea, oggi soppresso). Al centro la strumentazione elettrica e le maniglie, assai ridotte, per la scelta del senso di marcia e l'avviamento e la regolazione della velocità. In alto il tachigrafo registratore della velocità, a destra le apparecchiature di ripetizione segnali, a sinistra i comandi dei freni (foto Asirelli)



L'elettrotreno storico ETR 232, dopo essere sfrecciato migliaia di volte a Forlimpopoli, senza fermarsi, effettuando il rapido Milano-Bari, si è degnato, il 26 maggio 2002, di farvi tappa, per caricare i numerosi partecipanti al treno Artusiano per Lucca. Dopo un accantonamento di alcuni anni a Pistoia, nell'ottobre scorso, è stato visto a Rimini, tornato in esercizio, per treni storici (foto De Giorgio)



Due mezzi che sono stati, nel tempo in servizio presso la stazione di Forlimpopoli: a destra la storica sogliola, gruppo 211 FS, risalente al dopoguerra, con motore diesel Fiat da 149 cv e, dietro, l'automotore gruppo 214 FS, assai più moderno, con motore diesel da 130 cv e trasmissione idraulica automatica. Si tratta di macchine utilizzate quasi esclusivamente per manovra e per traini d'emergenza, data anche la velocità limitata a km/h 30 (foto De Giorgio)



Passaggio a livello di via Togliatti, non più esistente (Collezione Lolli)