

CHIARA ARRIGHETTI

ALLA RICERCA DI UN TRACCIATO
ECONOMICAMENTE PRODUTTIVO
LA COSTRUZIONE DELLA STRADA CONSORZIALE
DA FORLIMPOPOLI ALLA VALLE DEL BIDENTE (1862-1889)
(Parte I)

Grandi aspettative e problematiche senza fine si concentrarono, tra metà Ottocento e i primi due decenni del secolo successivo, attorno a una vicenda che investì Forlimpopoli e altri centri collocati lungo la valle del Bidente.

Le dodici filze custodite presso il locale archivio storico ¹, fino ad ora mai integralmente indagate, raccolgono migliaia di documenti e diversi progetti in grado di ricostruire minutamente la realizzazione di una strada, e relativi ponti, che dalla piazza centrale di Forlimpopoli doveva condurre verso Meldola per proseguire fino a Santa Sofia, ultimo Comune della vallata.

Il materiale consultato, da una parte rende edotti sui dati tecnici riguardanti la messa in opera della via di comunicazione, dall'altra mette in luce il complicato intreccio di aspetti economici, sociali e politici che spinsero, soprattutto il Comune di Forlimpopoli, a destreggiarsi in un mare di difficoltà senza le adeguate competenze, senza risorse economiche, senza i giusti contatti.

Emerge in questo modo il quadro di una situazione, i cui contorni, non solo cronologici, vengono negli anni dilatandosi fino a raggiungere livelli difficilmente gestibili per le piccole municipalità coinvolte.

Il tutto si inserisce nel quadro generale di quelle trasformazioni nel mondo dei trasporti e delle comunicazioni, e quindi delle idee, che a partire dal secondo decennio del XIX secolo divennero determinanti per lo sviluppo degli Stati: «i limiti imposti storicamente dallo spazio

¹ Archivio storico comunale Forlimpopoli (ASCF), *Municipio di Forlimpopoli. Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli 1905-1919*. Presente anche il faldone *Municipio di Forlimpopoli. Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905*, al quale particolarmente si fa riferimento in queste pagine.

fisico alla mobilità si riducono e le opportunità economiche di un paese o di un'area sono sempre più dipendenti dall'inserimento in una fitta rete di relazioni»².

Lo studio della documentazione ha portato a considerare un arco temporale piuttosto esteso³, che prende inizio da un momento difficile per l'Italia, a un passo dall'unificazione, quando emersero drammatiche criticità in ogni ambito e settore. Non ultimo in quello delle infrastrutture stradali.

Trascurata per secoli dopo il crollo dell'Impero Romano, la viabilità europea solo a partire dal XIII secolo vide la realizzazione di alcuni nuovi, importanti, percorsi che, facendo uso in parte delle tecniche romane, pur in condizioni ben differenti, avevano innanzitutto come obiettivo il trasporto di carri pesanti.

Ben scarsa tradizione rimaneva, ormai, quanto ai ponti, vere opere d'arte nell'epoca romana (*miracularia* definiva Plinio il Vecchio quelli costruiti nell'Urbe): ora molti erano di legno o costituiti da barconi legati in fila uno all'altro, oppure passerelle fra le due rive; addirittura assenti laddove si poteva passare guardando i corsi d'acqua.

Solamente a partire dalla metà del Settecento - sebbene in un contesto segnato da una profonda frammentarietà politica e da un'economia preminentemente di autoconsumo e quindi di scarsa mobilità - si iniziò a intravedere una fiavole luce nel buio profondo del sottosviluppo infrastrutturale⁴.

Fino a quel momento le grandi direttrici si presentavano più o meno dissestate; le vie di comunicazioni minori in condizioni

² A. GIUNTINI, *Le vie di comunicazione in età contemporanea. Intervista a cura di Dante Bolognesi*, «Romagna arte storia», XXXII, n. 95, maggio-agosto 2012, p. 6. L'autore vede, all'incirca fra il 1820-1870, il momento in cui «si vennero a creare le condizioni necessarie per la prima vera integrazione planetaria, condizioni che possono essere agevolmente identificate prevalentemente in una serie di snodi, eventi e punti terminali di processi nel campo delle comunicazioni». Ove per comunicazioni si intendono, qui, anche i nuovi sistemi di scambio di informazioni a distanza.

³ Per tale motivo si è ritenuto opportuno suddividere la vicenda in vari *steps*. Se si considera, infatti, che i primi passi vennero compiuti nel 1862 e si giungerà al secondo decennio del nuovo secolo per la conclusione dell'infrastruttura, si ha la misura delle coordinate cronologiche.

⁴ Per una riflessione non solo tecnica e sul significato dell'ondata di modernizzazione infrastrutturale, che investì anche gli Stati pre-unitari a partire dal XVIII secolo, si vedano le parole di A. GIUNTINI, «*Apri al commercio più breve via*». *La realizzazione della strada del Muraglione fra Toscana e Romagna (1832-1836)*, «Romagna arte storia», a. XXXIX, n. 114, *Andar per strade*, settembre-dicembre 2019, p. 71.

drammatiche. Queste ultime, sfilacciate in un delta di strade man mano più difficili da percorrere, oggetto di scarsissima o nessuna cura, in certi casi non erano che vere e proprie mulattiere. Fatto ancor più grave, pensando che si trattava di secoli nei quali la densità di popolazione, proprio nelle zone collinari e montane ove i percorsi erano più precari, era sicuramente maggiore che in epoca attuale⁵.

Grazie al progressivo sviluppo delle attività manifatturiere e commerciali, a una manutenzione più diligente, ai miglioramenti tecnici dei veicoli⁶, dei sistemi di pavimentazioni⁷, e alla ricostruzione parziale dei ponti, si restituì alle comunicazioni, almeno in parte, il loro ruolo fondamentale. Furono poi inaugurati percorsi anche in territori pianeggianti, in precedenza sempre poco battuti per le problematiche legate alle aree umide.

Si ricordi che nel 1716 nacque in Francia quello che oggi si potrebbe definire il primo Genio Civile, il *Corps des ingénieurs des ponts et chaussées*, che darà poi vita al *École royale des ponts et chaussées* nel 1747. Istituzioni guida per le altre nazioni.

Negli anni seguenti alla costituzione della Repubblica Italiana (1802), il governo di Napoleone aveva posto un'attenzione particolare al settore delle infrastrutture. Chiaro che l'impulso era dettato innanzitutto da motivi strategici e militari. La cura fu rivolta alla conservazione e sicurezza delle strade pubbliche, piuttosto che alla creazione di nuove vie, ma importantissime furono le novità in campo legislativo e amministrativo⁸.

⁵ L. BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia*, Annali 8, *Insedimenti e territorio*, a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1985, p. 291. Inoltre, *L'economia della montagna interna italiana: un approccio storiografico*, a cura di A. Leonardi, A. Bonoldi, Atti della sessione tenutasi a Trento il 5 dicembre 1997. Periodico dell'Università degli Studi di Trento, Dipartimento di Economia, 1999, fasc. 1.

⁶ Si ricordi che al trasporto a soma – muli e cavalli potevano reggere un peso massimo pari a 160 chili circa – si sostituì progressivamente il trasporto con carri in grado di veicolare fino a una tonnellata di merci.

⁷ Prima di solito in terra battuta, «la novità essenziale per le strade fu il passaggio dagli acciottolati e dai lastricati, adatti agli animali da soma, ma deleteri per carri e carrozze, ai rivestimenti “sasso a getto” o “sasso e ghiaia”. Con l'inghiaitura, procedimento poco costoso, potevano essere rese transitabili in ogni stagione le strade che prima divenivano non percorribili nelle stagioni piovose» (BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi*, cit. p. 296).

⁸ Ancora nel 1807 venivano stanziati 17 milioni di franchi per la manutenzione di strade già tracciate e 6,5 per la costruzione di nuove (G. SIMONCINI, *Aspetti della politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia*, in *Villes et territoire pendant la période*

Vennero meglio delineate le competenze di prefetture e comuni – protagonisti nella questione qui esposta – e nel volgere di poco tempo fu creato un sistema capace di gestire ogni trasformazione in campo urbanistico e territoriale secondo un potere centralizzato.

Il 27 marzo 1804 venne emanata in Italia la cosiddetta *Legge sulle Strade*, integrata successivamente da un corollario di normative e decreti. L'idea fondante era quella di un sistema infrastrutturale che avesse come centri gravitazionali le aree più urbanizzate:

la distribuzione delle vie di comunicazione via terra e via acqua, rispondendo a criteri di convergenza sui centri urbani, si traduceva in un fattore di dipendenza del territorio dalla città⁹.

Tre anni più tardi, con il decreto relativo alla formazione del catasto del Regno¹⁰, tutti i Comuni dovevano dotarsi di una mappa topografica del proprio territorio in scala 1:2000 o 1:1000 se si trattava di città¹¹. (*Fig.1*).



Fig. 1 - Frontespizio del Bollettino delle Leggi del Regno d'Italia relativo al decreto n. 62 per la formazione del catasto

napoléonienne (France et Italie). Actes du colloque de Rome (3-5 maggio 1984) Rome. Écol Française de Rome 1987, p. 2.

⁹ Ivi, p. 13.

¹⁰ Decreto n. 62 del 13 aprile 1807.

¹¹ Per l'inventario analitico dei registri catastali del locale archivio si veda N. M. LIVERANI, *Catasti di Forlimpopoli dei secoli XVI, XVII, XVIII*, «Forlimpopoli. Documenti e studi», I (1990), pp. 69-93.

Decisiva per conoscere, se non altro a grandi linee, lo stato di fatto della viabilità, fu anche l'inchiesta sulla circolazione stradale, condotta dall'ufficio amministrativo e statistico del Ministero dell'Interno, che coinvolse l'Italia tra il 1809-1811¹².

Ma si era ormai vicini al declino dell'Impero. La folle campagna di Russia del 1812 deviò enormi capitali prima destinati, non solo in Francia, ai lavori pubblici verso la sovvenzione di imprese militari.

Se il periodo della Restaurazione fece *tabula rasa* di molte iniziative napoleoniche, elementi fondamentali furono comunque ripresi dopo l'esperienza dettata dal ripristino dell'*ancien régime* e si trasferirono per sempre nella cultura tecnica relativa alle infrastrutture: una ripartizione amministrativa più logica, un'assegnazione di compiti più mirata, il concetto di manutenzione necessaria e di collegi di ingegneri competenti... Naturalmente con enormi difficoltà all'atto pratico, soprattutto man mano che si scendeva verso dimensioni locali.

Anche in Italia si assisté a un lento miglioramento delle comunicazioni interne, guidato in epoca preunitaria dal Piemonte, che per motivi geografici e politici già aveva inaugurato un'attività di rinnovamento in tal senso. Si diede una ulteriore spinta al perfezionamento delle pavimentazioni stradali e si iniziò a costruire una serie di ponti strategici per la viabilità nazionale.

Non è questo il luogo, naturalmente, per approfondire le complesse vicende relative alla configurazione stradale negli anni che anticipano il progetto di unitarietà del paese, ma un dato risulta certo: la lenta crescita della viabilità non era ancora in alcun modo proporzionale all'aumentata mobilità.

Va detto, però, che l'incremento in atto delle infrastrutture rotabili, sia pur contenuto, fu decisivo anche per la nascita delle vie ferrate. Senza le prime, merci e persone non potevano allora, come oggi, raggiungere le stazioni ferroviarie. (*Fig. 2*).

¹² S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino 2005, in particolare p. 76. I territori che appartenevano allo Stato Pontificio (per la provincia di Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì e Rimini) in parte furono rilevati e mappati grazie al già citato decreto napoleonico n. 62 del 13 aprile 1807. Il restante territorio solo in un secondo tempo fu tracciato e il tutto completato nel 1835, sotto il pontificato di Gregorio XVI.



Fig. 2. Le ferrovie della penisola italiana alla proclamazione del Regno d'Italia, 17 marzo 1861 (Tratto dalla Bibliografia Ferroviaria Italiana).
 A quella data l'Italia era dotata di circa 2.175 chilometri complessivi;
 l'Inghilterra 14.500; la Germania 11.000 e la Francia 4000

Il veloce sviluppo delle ferrovie - forzato specialmente dal 1859 in poi, per evidenti ragioni politiche – non rallenta quello delle strade, e il treno non elimina diligenze, velociferi e omnibus, ma caso mai ne stimola la diffusione.

In realtà vi è, fin dall'inizio, un'integrazione fra i diversi mezzi di comunicazione ¹³.

Nell'allegato F ¹⁴, contenuto nella *Legge per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia* del 20 marzo 1865, furono emanate nuove disposizioni riguardanti le opere pubbliche e quindi anche le infrastrutture del paese.

Si riprese il principio napoleonico di una suddivisione delle strade di uso pubblico in categorie distinte con relative competenze: nazionali, provinciali, comunali e vicinali. Una ripartizione che rese, in realtà, le cose molto confuse.

Si procedette poi alla soppressione dei pedaggi esistenti, a favore dello Stato e delle province, lungo le strade nazionali, a eccezione di quelli per il varco dei fiumi o torrenti sopra chiatte e ponti natanti ¹⁵. Ammessi i pedaggi sulle provinciali, ma solamente dietro autorizzazione di un regio decreto; così anche per le comunali. In questo caso il benessere doveva giungere però dalla deputazione provinciale e dalla prefettura e poteva durare solo un tempo stabilito ¹⁶. Direttive di non facile interpretazione.

¹³ BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi*, cit. p. 320. Secondo una stima del Ministero dei Lavori Pubblici all'anno 1863 le strade comunali complessive si aggiravano attorno ai 62.700 chilometri e appartenevano per 9/10 all'area settentrionale - escludendo Veneto, Trentino e Friuli - e centrali - senza il Lazio - e solo per 1/10 alle regioni meridionali e insulari (Regno d'Italia. Ministero dei Lavori Pubblici. Quadro statistico sulle opere pubbliche negli anni 1862 e 1863, Torino, Tipografia Ceresole e Panizza, dicembre 1863). Si veda anche P. CIALDINI, *Lo sviluppo della rete ferroviaria e stradale, in 1816-2016. Duecento anni di infrastrutture di trasporto. Il contributo delle infrastrutture all'Unità d'Italia*, 1° seminario Associazione italiana per ingegneria del traffico e dei trasporti, Roma novembre 2015.

¹⁴ Si può affermare che per più di un secolo l'allegato F divenne il testo base sul quale condurre la progettazione, costruzione, manutenzione dello sviluppo infrastrutturale nazionale.

¹⁵ Si ricordi qui anche l'art. 38: «l'istituzione dei pedaggi sui ponti e strade spettanti alla provincia, come la relativa tariffa deliberata dai consigli provinciali, dovranno essere approvate per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, e dovrà esserne fissata la durata al tempo presumibilmente necessario per indennizzare l'amministrazione provinciale delle spese incontrate per la costruzione di tali opere».

¹⁶ MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, cit. p. 81.

Nella legge si stabilì, inoltre, che le strade nazionali che correvano parallele alle linee ferroviarie dovevano essere declassate a strade provinciali. Il risultato, ovviamente, fu che le nazionali nel giro di pochi anni si ridussero alquanto e le provinciali crebbero in modo significativo con un parallelo aumento di problematiche legate alla manutenzione e gestione delle stesse¹⁷.

In sostanza, nel nuovo Regno si emanarono decreti e leggi, si promossero iniziative, ma purtroppo prive di una corretta visione globale, che per l'inesperienza e la fretta risultarono il più delle volte disorganiche.

Nel tempo, poi, fu giocoforza rendersi conto che quanto disposto a livello nazionale non teneva conto delle enormi difformità regionali. Ad esempio, l'affidamento notevole alle risorse economiche locali per la costruzione e manutenzione di strade e ponti si dimostrò un grossolano errore, che venne corretto ma solo molti anni più tardi.

Si dovette, perciò, trovare soluzioni quasi caso per caso, patteggiare, cavillare sugli ordinamenti, arginando situazioni che talvolta rischiavano di sfuggire di mano.

Va poi tenuto presente che l'attività di costruzione delle infrastrutture fu sempre, e lo sarà anche nei decenni dei quali questo studio si occupa, uno strumento considerato risolutivo per combattere la disoccupazione e arginare pericolosi malcontenti.

Una considerevole parte del lavoro veniva svolta da operai privi di competenze specifiche. Tutti, o quasi, potevano essere ingaggiati.

Se per i tratti ferroviari le decisioni avvenivano in sede parlamentare con l'istituzione, in seconda battuta, della pratica delle concessioni a società private¹⁸, le infrastrutture stradali si trovarono spesso penalizzate da una gestione affidata a realtà comunali insofferenti, avvezze a facili scontri, poco attente alle nuove dinamiche economiche.

¹⁷ Ivi. Per un'analisi della legge del 20 marzo 1865: P. CIALDINI, *Genesi, nascita e crescita della rete ferroviaria e stradale*, «Le Strade» n. 1516, aprile 2016, pp. 12-13.

¹⁸ Si tenga presente che con la legge sulle convenzioni ferroviarie (27 aprile 1885) lo stato si emancipò «dal peso delle gestioni obbligate, per ridare impulso agli investimenti e rendere l'attività dei trasporti su strada ferrata più produttiva e insieme più economica» (A. PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli 1973, p. 16. Riportato da B. BANDINI, *La ferrovia Firenze - Ravenna: storia "mancata" di un collegamento tra Adriatico e Tirreno*, «Studi Romagnoli», XXXII (1981), p. 108).

A tal proposito si possono riprendere, *mutatis mutandis*, le parole usate da Roberto Balzani in merito alla realizzazione e gestione dei trasporti tramviari in Romagna, minati da «malumori, frustrazioni e velleità di supremazia circondariale» tipici di tutti i municipalismi “feriti”¹⁹.

Eppure era chiaro che

in parecchie provincie del Regno il bisogno delle strade rotabili sta forse al di sopra d’ogni altro. In tali provincie non si potrà mai raggiungere quello stato di floridezza che è il fattore principale di benessere per le popolazioni e di ricchezza per la nazione, finché non si abbia una rete di comunicazione la quale venga a fecondare ogni sorta di industria e di transazioni commerciali. Però la costruzione di un’estesa rete di strade, non potendo essere che opera assai lenta, deve con maggior ragione venire, per quanto possibile, alacramente iniziata²⁰.

Parole, queste, che si riferivano soprattutto alle aree del centro-sud, ma che si possono applicare, senza ombra di dubbio, anche ai territori di Romagna.

A un anno dall’Unità appare, dunque, di rilievo che il Comune di Forlimpopoli – appoggiato inizialmente da quelli di Bertinoro, Meldola, Cesena, Civitella, Galeata, Mortano e Santa Sofia – iniziasse ad affrontare le problematiche legate alle proprie fragili infrastrutture.

È del 1862, infatti, la prima richiesta al Consiglio provinciale di Forlì per far annoverare, tra le strade appunto dette «provinciali», quella di Selbagnone.

L’esperienza di molti anni aveva dimostrato, infatti, che quel tratto di strada, che «dal ponte Para immetteva nell’Emilia presso la chiesa del Ronco, era pressoché abbandonato dai “viandanti” fossero diretti a Forlì o a Forlimpopoli».

Si riteneva perciò inderogabile la costruzione di una nuova via, che

partendo da quella della valle del Ronco, a un chilometro e mezzo da Meldola, si volgesse direttamente a Forlimpopoli, con un ponte in prossimità della chiesa di Magliano.

¹⁹ R. BALZANI, *Il vantaggio del tram. Progetti tramviari fra l’Appennino tosco-romagnolo e la pianura padana nel secondo Ottocento*, «Studi Romagnoli», XLIII (1992), pp. 230- 231.

²⁰ «Giornale del Genio Civile», 2a serie, parte ufficiale, vol. I, anno VII, Firenze, Tipografia Cenniniana, 1869, n. 91 – Opere pubbliche. *Circolare del Ministro Mordini ai signori Prefetti delle Provincie del Regno*, 24 giugno 1869, p. 316.

La deputazione provinciale di Forlì pose fin da subito un netto rifiuto, concedendo, a fatica, un sussidio per la costruzione del ponte, ma soltanto se gli otto comuni si fossero posti di concerto e il progetto presentato fosse stato di soddisfazione. Il tutto rimase lettera morta.

Il 30 agosto 1868 fu emanata una legge molto importante per il discorso che si va qui facendo: la n. 4613 *Per la costruzione e sistemazione delle strade comunali*²¹. Si decretò:

per i Comuni (l'obbligatorietà) alla costruzione e sistemazione delle strade comunali necessarie per porre in comunicazione il maggiore centro di popolazione di un Comune col capo-luogo del rispettivo circondario, o col maggior centro di popolazione dei Comuni vicini; di quelle necessarie per mettere in comunicazione i maggiori centri di popolazione del Comune con le ferrovie e i porti, sia direttamente, sia collegandosi ad altre strade esistenti; di quelle che dovevano servire a mettere in comunicazione le frazioni importanti di un Comune.

Nella stessa legge vennero date indicazioni anche in merito al reperimento dei fondi necessari: tramite una sovrimposta sulle tasse dirette, non eccedente il cinque per cento delle tasse erariali; tramite una tassa speciale sui principali utenti; tramite una prestazione d'opera degli abitanti del Comune; tramite pedaggi; tramite offerte volontarie e vendita delle aree abbandonate, ma anche grazie a sussidi dello Stato e della provincia.

L'obiettivo voleva essere quello di incrementare una continuità di collegamento e quindi di «sviluppo delle relazioni civili, fiorendo l'agricoltura e il commercio, le industrie e le arti, precipui cespiti della ricchezza e della prosperità di un popolo»²².

Gli elenchi delle strade obbligatorie dovevano essere comunicati entro un limite massimo di sei mesi dalla pubblicazione della legge (settembre 1870).

²¹ La legge si ispirava a quella francese, ben precedente, del 1836: *Sur le chemins vicinaux*.

²² Come ebbe a dire più tardi, nel 1885, l'ing. G. TELLARINI nella sua *Relazione di un progetto di massima per la costruzione della strada obbligatoria comunale consortile che staccandosi dalla traversa interna della strada provinciale Emilia si toglie dalla Piazza Garibaldi di Forlimpopoli e attraversando il fiume Ronco si congiunge colla strada provinciale Ronco - Civitella presso il torrente Para* (ASCF, Municipio di Forlimpopoli. *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905*. Forlimpopoli 21 dicembre 1885). Si veda anche L. GAMBI, *Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'unificazione*, «Quaderni storici», vol. 9, n. 27, *La formazione della città industriale* (settembre-dicembre 1974), Bologna, Società Editrice Il Mulino, pp. 735-760.

Tale elenco era disposto dal prefetto, dopo un confronto con la deputazione provinciale; i progetti per la realizzazione delle infrastrutture dovevano essere completati entro due anni.

Per i comuni che si fossero rifiutati di aderire, era prevista una coercizione con spesa proporzionale agli interessi derivati dai tratti di strada di pertinenza.

In aiuto dei tecnici che dovevano compilare i progetti venne pubblicato, sotto la supervisione del Ministero dei Lavori Pubblici, un manuale adatto allo scopo ²³. (Fig. 3).

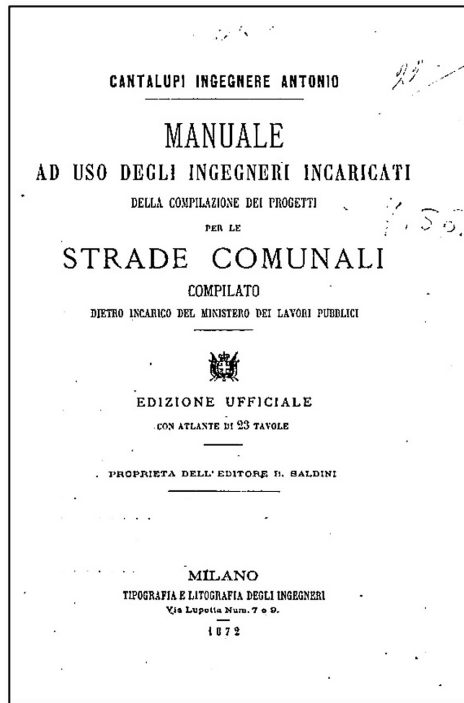


Fig. 3 - Il manuale realizzato dall'ingegnere Antonio Cantalupi, dietro incarico del Ministero dei Lavori pubblici, quale guida per i tecnici incaricati di compilare i progetti delle strade comunali obbligatorie (1872)

²³ A. CANTALUPI INGEGNERE, *Manuale ad uso degli ingegneri incaricati della compilazione dei progetti per le strade comunali compilato dietro incarico del Ministero dei Lavori Pubblici. Edizione ufficiale con atlante di 23 tavole*. Milano, Tipografia e litografia degli Ingegneri, 1872.

In realtà, al di là delle intenzioni e delle volontà espresse dall'alto, i municipi versavano in tali difficoltà da poter difficilmente applicare quanto richiesto.

Forlimpopoli – stretta fra il doversi attenere alla prescrizione della legge e il voler aprire una nuova via produttiva – nel giro di pochi anni tornò alla carica, riformulando la domanda all'amministrazione provinciale, la quale incaricò, nel 1873, l'ingegnere provinciale Giulio Zambianchi²⁴ di predisporre una relazione:

conviene di far conoscere come la strada richiesta dovrebbe dipartire dal ponte Para nell'attuale strada di Meldola e rivolgendosi al fiume presso la chiesa di Magliano passare il fiume stesso con un ponte di muramento a tre arcate e, raggiunto in tal modo la sponda opposta, proseguire sino all'incontro della strada bertinorese. Percorso poi un tratto di questa, si entrerebbe nella forlimpopolese detta delle Trò fino alla chiesa di Selbagnone, ove trovasi l'altra che prende il nome dalla detta chiesa e termina alla strada Emilia a levante di Forlimpopoli. La linea che dovrebbe in tal modo percorrere sarebbe di circa 10 chilometri. Le strade però come ora trovasi, oltre ai tronchi d'accesso ai ponti che dovrebbero farsi di nuova costruzione, à bisogno di essere alquanto sistemate per uniformarle alle larghezze richieste dalle strade provinciali²⁵.

L'inizio sembrava dei più promettenti, ma le valutazioni dell'ingegnere presero, a fine testo, ben altra piega:

La costruzione di massima di una strada che congiunga più direttamente Meldola potrà certamente riuscire di vantaggio alle comunicazioni più sollecite di quella città e paesi che vi avranno interesse, ma l'esistenza di queste nuove strade non potrà mai esonerare l'amministrazione provinciale dal mantenere il tratto attuale che dal Ronco giunge al ponte Para, ovvero

²⁴ Nome non sufficientemente ricordato, l'ingegnere Giulio Zambianchi fu per decenni attivo a Forlì, fino alla morte avvenuta nel 1886. Consigliere e assessore comunale dal 1883, tra le molte progettazioni si ricordano la ricostruzione del ponte sul fiume Rabbi, distrutto da un'alluvione nel 1842, la caserma dei carabinieri in Corso Mazzini, e la ricostruzione – ancora giovane – della cattedrale (senza por mano alle cappelle della Madonna del Fuoco e del Ss. Sacramento). Molte altre sono le opere nell'intera provincia. Vd. M.C. GORI, *Giulio Zambianchi*, in U. TRAMONTI, *Itinerari d'architettura moderna, Forlì, Cesenatico, Predappio*, Firenze, Aliena editrice, 1997. Per il suo ruolo nello sviluppo delle vie tramviarie vd. BALZANI, *Il vantaggio del tram*, cit., p. 237.

²⁵ ASCF, *Municipio di Forlimpopoli. Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905*. Ufficio Provinciale. Forlì 28 giugno 1873. *Relazione sulla domanda fatta dai Comuni di Meldola, Forlimpopoli, Bertinoro, Teodorano, Civitella, Santa Sofia, Mortano, Galeata, Cesena, Savignano, Santarcangelo e Rimini per la costruzione di un ponte nuovo sul fiume Ronco e perché sia dichiarata provinciale la strada di Selbagnone*.

dall'assumere la manutenzione di una delle altre due comunali dette della Monda e di Carpena, altrimenti sarebbe interrotta la linea che dal capoluogo conduce a Meldola e Civitella.

Non potrebbe perciò aver luogo il risparmio proposto nella domanda presentata e sarebbe sempre necessario che la strada provinciale fosse continuata per una delle strade summenzionate, quandanche si volesse riconoscere che il tratto attuale non è di molta utilità e poco frequentato.

Riguardo alla spesa di sistemazione e costruzione della nuova strada, nonché della costruzione del nuovo ponte, è necessario di calcolare almeno una somma di £ 60.000, oltre £ 2000 per l'annuo mantenimento ²⁶.

Con tutto che le spese da sostenere, indicate ottimisticamente da Zambianchi, erano lontane dalla realtà – la cifra infine quasi quadruplicò – ancora una volta la deputazione non concesse il *placet*.

Dopo altri sei anni, nel 1879, quando le province furono sollecitate dal governo a promuovere la costruzione di nuove vie da aggiungere a quelle provinciali, la giunta forlimpopolese, che non intendeva demordere, ne approfittò per avanzare nuovamente la sua richiesta.

Uno smacco non da poco fu scoprire che la deputazione, fattasi forte di un rapporto elaborato dalla commissione stradale nell'aprile di quello stesso anno, indicò quattro nuove strade, escludendo esplicitamente quella di Meldola - Forlimpopoli ²⁷.

Eppure due mesi prima era stato presentato dal Comune di Forlimpopoli un progetto elaborato dallo stesso ingegnere Zambianchi. La somma totale era ascesa a £ 130.000.

Chiaro è che il rifiuto significava non poter accedere ad alcun sussidio, così come la mancata autorizzazione a poter formare ufficialmente un consorzio tra i comuni interessati, di nuovo richiesta all'ente, determinava minor forza nella condivisione di impegni e responsabilità.

La provincia motivò il suo rigetto valutando incompleto il progetto di Zambianchi, soprattutto sotto il profilo economico, per cui concreto era il rischio che essa dovesse sobbarcarsi di un onere senza conoscere il reale quoto di spesa.

²⁶ Ivi.

²⁷ Ivi, *Consiglio Provinciale di Forlì, sessione ordinaria, seconda convocazione, 27 ottobre 1885.*

Il Municipio di Forlimpopoli, visto il riscontro negativo, «pur dolente di abbandonare la pratica», decise per il momento di soprassedere.

Tre anni più tardi, nel 1881, venne lanciato un nuovo tentativo, condotto questa volta con piglio più deciso. La data è significativa.

Alle spalle vi era la spinta e il sostegno (notevole anche finanziariamente!) della famiglia Rosetti, precisamente di Attilio, fratello del più noto Emilio, interessante figura di moderno imprenditore, che proprio l'anno precedente aveva permesso un grande salto di qualità alle industrie locali, facendo edificare a Selbagnone, a un passo da Forlimpopoli ed esattamente affacciata sulla via progettata, un'innovativa, enorme, fornace Hoffmann (nonché la compartecipazione in un identico opificio a Savignano e a Cesena nel 1883)²⁸.

Allo stabilimento di Selbagnone si aggiunsero, durante i decenni di costruzione della strada, anche degli impianti per la produzione di fertilizzanti chimici e di acido solforico, una fabbrica di calce idraulica, un'officina meccanica. Nell'*aia* della fornace, come veniva chiamata, erano presenti anche una rivendita di prodotti laterizi e una di liquori, vino e tabacco, come recentemente si è rintracciato dalle carte dell'archivio forlimpopolese. Più avanti era in progetto un allevamento intensivo di polli. A Meldola i Rosetti impiantarono – quando la strada era ancora in via di costruzione e nei suoi pressi – altre due modernissime fornaci.

Si può intuire, dunque, l'interesse per la realizzazione dell'infrastruttura da parte della famiglia, ove per famiglia si intendono anche i figli di Emilio e di Attilio, allorquando questi – una volta scomparso improvvisamente Attilio nel 1899 – assunsero la

²⁸ C. ARRIGHETTI, *Strategie imprenditoriali in Romagna tra agricoltura e industria (1841-1941)*, «Forlimpopoli. Documenti e Studi», XXX (2019), pp. 169-208; EADEM, *L'ascesa di una famiglia romagnola. Dall'indigenza rurale alle fornaci, fino alle prime aziende chimiche*, «Studi Romagnoli», LXIX (2018), pp. 707-743. Si fa presente un particolare di rilievo: nel 1889 Attilio Rosetti dà alle stampe un opuscolo pubblicitario relativo alle sue aziende, molto ben realizzato per l'epoca: *Prodotti delle fornaci mattoni ad azione continua, sistema Hoffmann, di Attilio Rosetti in Forlimpopoli (Villa Selbagnone) e Savignano di Romagna*, Forlì 1889 (BIBLIOTECA COMUNALE FORLÌ, Fondi Antichi e Raccolte Piancastelli, *Topografia*, b. 106/73), al quale si è fatto cenno nei due studi qui citati. Dopo una introduzione senza firma (probabilmente opera del fratello, ing. Emilio) e un breve scritto tecnico del direttore della regia Stazione agraria sperimentale di Forlì, Alessandro Pasqualini, un terzo breve contributo introduttivo viene realizzato proprio dagli ingegneri Aristide Fantini di Bertinoro e Giuseppe Tellarini di Forlimpopoli, importanti pedine nella creazione dell'infrastruttura oggetto di questa ricerca.

gestione delle aziende creando, nel 1904, gli Stabilimenti Industriali Rosetti (SIR). (Fig. 4).

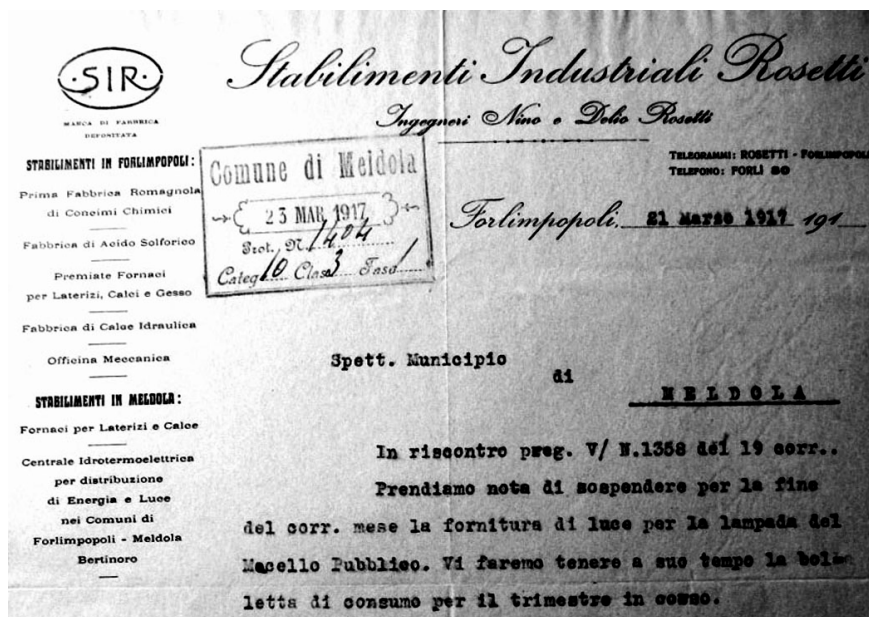


Fig. 4 - Carta intestata degli Stabilimenti Industriali Rosetti, creati nel 1904. Al margine sinistro sono riportate le aziende ancora attive al 21 marzo 1917

D'altro canto, lo stesso ing. Emilio Rosetti nella sua opera più conosciuta, *La Romagna. Geografia e storia* (1894), dedicherà un'intera voce al tema della viabilità, esprimendosi, ancora a quella data, senza mezzi termini:

La viabilità, più che ogni altra cosa, si risente delle tristi condizioni del passato e della pessima divisione amministrativa esistente anche al presente. Si direbbe che le strade sono spesse volte state costruite piuttosto per isolare che per congiungere e che si è sprecato denaro per favorire in certo qual modo questo o quel centro, piuttosto che curare gli interessi generali²⁹.

²⁹ E. ROSETTI, *La Romagna. Geografia e storia per l'ing. Rosetti. Professore emerito dell'Università di Buenos - Ayres. Console della Repubblica Argentina in Forlì. Socio di varie accademie ed istituti*, Hoepli editore libraio della Real Casa, Milano 1894, p. 790. Rosetti si era già occupato di infrastrutture e viabilità in alcuni contributi pubblicati sia in Italia che in Argentina: *El puerto de Trieste*, «Anales de la Sociedad Científica Argentina», t. III, primer semestre 1877, Buenos Ayres 1877, pp. 138-138; *La Via Emilia -Romagnola*,

Nel Consiglio comunale forlimpopolese come primo passo – forti del solido appoggio – si eliminarono alla radice i problemi che avevano portato a uno stallo, cercando un progetto alternativo a quello di Zambianchi, questa volta eseguito dettagliatamente in ogni sua parte. Venne poi ritenuta non più procrastinabile l’istituzione di un consorzio.

Con deliberazione consiliare del 10 maggio 1881 furono chiamati a raccolta i Comuni di Meldola, Forlì, Bertinoro, Cesena, Civitella, Teodorano, S. Sofia, Galeata e Mortano.

Quanto al progetto, il Consiglio, trovandosi in grandi ristrettezze, avanzò una proposta di certo suggerita dallo stesso Attilio Rosetti: chiedere *gratis et amore Dei* al fratello Emilio, insigne docente di ingegneria presso l’Università di Buenos Aires, un aiuto adeguato.

Perché non approfittare della sua esperienza e della proverbiale generosità?

Anche quell’anno l’ingegnere Rosetti, che risiedeva a Buenos Aires in pianta stabile fin dal 1865³⁰, era tornato in Italia per alcune settimane di vacanza durante la chiusura dell’Ateneo bonaerense. Nell’occasione gli si era intanto accennato, nella tradizionale sosta forlimpopolese, alla problematica in corso.

Nell’anno successivo, durante un nuovo rientro in patria, all’illustre professore fu recapitata *brevi manu*, dal sindaco Annibale Bazzoli, una lettera, nella quale tra l’altro si legge:

La Giunta Municipale, dolente di abbandonare una pratica la cui prosecuzione può dar utile risultato al paese e d’altronde non potendo il Comune sostenere pel momento la spesa alquanto rilevante del regolare progetto d’arte che è in parola, nell’adunanza di ieri (2 febbraio 1882) con voti unanime deliberò di officiare la s. v. ill.ma per la graziosa compilazione di un progetto, fiduciosa com’è che ella per amore del proprio paese voglia di buon grado, con disinteresse lasciargli una memoria di sé.

Tipografia Gattinoni, Milano 1888; *Tre vie romane della Romagna: Emilia Flaminia e Popilia*, «Bollettino della Società Geografica Italiana», serie III, vol. XII, n. 10, ottobre, 1899, Roma 1899. Così anche nel suo giovanile studio, considerato il primo passo di verifica tecnico-strumentale della ferrovia transandina: *Relazione sulla praticabilità di una strada ferrata attraverso le Ande nella direzione del Passo chiamato del Planchon nel sud della provincia di Mendoza per l’ingegnere Emilio Rosetti Professore dell’Università e Collegio Nazionale di Buenos Ayres*, Tipografia Italiana, Buenos Ayres 1870.

³⁰ C. ARRIGHETTI, *Emilio Rosetti, padre dell’ingegneria argentina. Cultore e storico della Romagna*. Quaderni di «Studi Romagnoli», n. 35, Cesena, Stilgraf, 2017.

Pel favore che la pubblica rappresentanza si attende e che avrà largo compenso nella piena gratitudine de' suoi Concittadini, assicuro poi la S.V. che il Municipio la rimborserà di tutta la spesa viva circa il desiderato progetto³¹.

Da Milano, città della moglie, ove Rosetti si era recato dopo la pausa in Romagna, fu data immediatamente risposta: la richiesta veniva accolta con enorme piacere³².

Qualche mese più tardi l'ingegnere inviò il progetto da Buenos Aires, accompagnandolo con una missiva diretta al sindaco, diligentemente protocollata dal Comune forlimpopolese:

Eccomi finalmente a spedirle il progetto affidatomi il 3 febbraio scorso dal Consiglio comunale da lei presieduto. Viene dentro una scatola di latta spedita col vapore Colombo della Società Lavarello e sarà ritirato in Genova da un mio parente, signor Ludovico Moneta, direttore della Casa Hass e Figli di Genova, per poi essere inviato in Forlimpopoli.

Spero che il signor Alberto Martini, partito di qua il mese scorso, l'avrà informato sulle cause del ritardo della spedizione, dovuto in prima ad eccesso di lavoro, poi ad una malattia, infine per compier l'opera, ad un cattivo disegnatore che ha dovuto rifarmi due o tre volte il lavoro, senza essere stato capace di contentarmi. [...] Dalla relazione che accompagna i disegni si rileverà come il progetto definitivo sia incompleto per mancanza di elementi che non potei colà provvedermi sia per la troppa fretta, in specialmente perché mi trovo così distante e fuori di Romagna da tanto tempo.

L'abilissimo ingegnere Fantini, che mi servì così bene pei lavori preparatori, non avrà certamente nessuna difficoltà in completare il mio lavoro e per ciò mi raccomando a lui per di lei mezzo. Spero quindi che di questo modo i desideri del Consiglio Comunale da lei presieduto saranno completamente soddisfatti. Intanto le sarò grato se vorrà discolparmi presso i miei compaesani del ritardo avvenuto³³.

Le lettere sono state rintracciate nel fascicolo che custodisce la relazione e il progetto di Emilio Rosetti, trascritti con cura – dietro volontà dell'autore – dall'ingegnere Fantini di Bertinoro³⁴. (Fig. 5).

³¹ Archivio Rosetti, *Lettera del Municipio di Forlimpopoli al chiarissimo sig. Rosetti prof. Emilio – Forlimpopoli*, Forlimpopoli 3 febbraio 1882.

³² ASCF, *Municipio di Forlimpopoli. Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905. Lettera di Emilio Rosetti al sindaco Annibale Bazzoli*, Milano 9 febbraio 1882.

³³ Ivi, *Lettera di Emilio Rosetti al sindaco Annibale Bazzoli*, Buenos Aires 3 agosto 1882.

³⁴ Ivi, *Progetto per la costruzione di un ponte sul fiume Ronco e della relativa strada di accesso fra Magliano e Selbagnone che servir deve a congiungere per la via più breve la città di Meldola con Forlimpopoli*, 15 ottobre 1883.

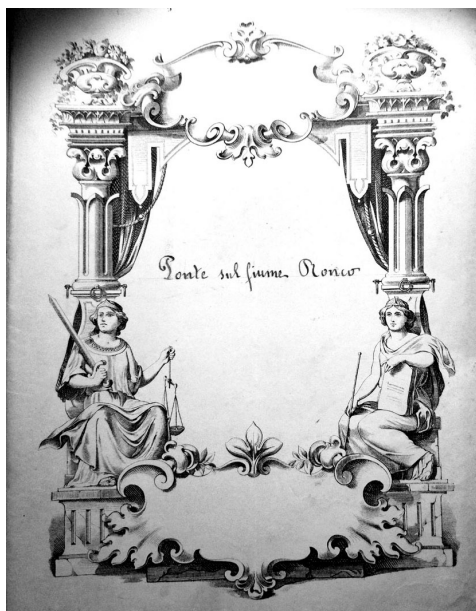


Fig. 5 – Frontespizio del fascicolo inviato da Emilio Rosetti contenente la relazione e il *Progetto per la costruzione di un ponte sul fiume Ronco e della relativa strada di accesso fra Magliano e Selbagnone*

Questo l'incipit della relazione, non privo di retorica:

Tutti i popoli moderni sono chiamati per effetto dell'applicazione delle scienze a svolgere con pienezza di forze la loro vita, ed è per questo efficace concetto che noi tendiamo allo sviluppo e alla utilizzazione delle nostre naturali risorse. Ma a promuovere l'incremento dei prodotti e delle manifatture nazionali, fa mestieri portare al massimo grado le facilità di comunicazione e noi ora chiediamo ci sia aperta una strada che, con un ponte sul fiume Ronco, unisca direttamente Meldola con Forlimpopoli.

Politicamente risorti, alla stessa meta tendemmo fin dal 1862, ma, falliti allo scopo, abbiamo atteso per ben venti anni al nostro riconoscimento economico. [...] se esaminiamo l'utile che alle industrie e all'agricoltura ne possa derivare, maggiormente risalteranno e la convenienza e la necessità di questa strada. E se codesto illustre consesso ebbe altra volta a non essere favorevole a questa nostra domanda, allora ben altre erano le condizioni economiche, industriali e commerciali di questa Provincia.

Vengono poi citate, quali esempi, alcune delle industrie più fiorenti del territorio che ancor più si sarebbero rafforzate grazie alla nuova infrastruttura: il Molinaccio, che da semplice mulino ad olio, grazie alla forza motrice del canale, già si era ampliato estendendo la lavorazione alla brillatura del riso con una produzione di circa 10.000 sacchi di riso; il Molino Gualcheria per cereali, completamente trasformato con nuovi fabbricati, che oltre a produrre farina, confezionava tessuti di lana³⁵. Inoltre,

i materiali edilizi, che tanta parte hanno nelle abitazioni e quindi nelle civiltà dei popoli, hanno preso uno sviluppo considerevole mercé l'opera di un intelligente e coraggioso industriale qual è Attilio Rosetti di Forlimpopoli. Né le sole industrie risentirebbero incalcolabili vantaggi, ché l'agricoltura, questa grande nutrice dei popoli troverebbe elementi di prosperità novella. Oltre all'agevolato scambio dei prodotti e al pronto trasporto delle merci, avvantaggerebbe di molto l'agricoltura anche con un prodotto delle valli che serve a lettiera del bestiame che ora per mancanza di strade è portato solamente fino alla destra del Ronco³⁶.

Due, al volo, le riflessioni: la citazione di un unico nominativo, quello di Attilio Rosetti, più che probabile motore dell'intera iniziativa a partire dal 1880; la completa assenza di riferimenti all'industria della seta a Meldola, forse anche perché, passato il fortunatissimo periodo 1868-1876, cominciavano ad apparire segnali di crisi, nonostante i tentativi di rilancio³⁷.

Quanto alla progettazione vera e propria, si specificò che comunque Emilio Rosetti aveva preso in parte come riferimento ciò che aveva elaborato l'ingegnere Zambianchi, integrato dai rilievi condotti da Fantini nelle località da attraversare. Il ponte era ora di cinque arcate e non più di tre. (*Fig. 6*).

³⁵ Nei pressi – viene ricordato – era presente una cascata d'acqua «pregevolissima, ma non utilizzata e questa forza motrice che ora si disperde potrebbe infondere coraggio a qualche industriale». La Gualcheria venne, infatti, acquistata da Amerigo Rosetti (figlio di Attilio), da Nino e Delio (figli di Emilio), che l'assorbirono all'interno degli Stabilimenti Industriali Rosetti, nati nel 1904, per creare una centrale idrotermoelettrica, che forniva energia e luce ai Comuni di Forlimpopoli, Meldola e Bertinoro.

³⁶ ASCF, *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905. Progetto per la costruzione di un ponte sul fiume Ronco e della relativa strada di accesso fra Magliano e Selbagnone*, cit.

³⁷ L. RAVAGLIOLI, A. BOMBACCI, *Meldola, il baco e la seta. Tradizione e storia della sericoltura nel territorio*, Forlì, Edizioni Litocartotecnica CTN, 1997, p. 97.

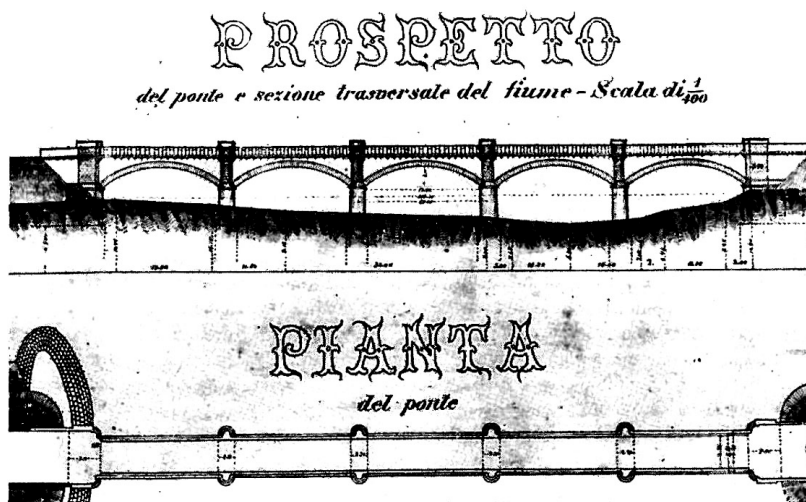


Fig. 6. Il prospetto per il progetto del ponte sul fiume Ronco, opera dell'ing. Emilio Rosetti e da questi inviato da Buenos Aires il 3 agosto 1882

La spesa crebbe ancora un po', giungendo a £ 131.263,14³⁸, ma il Comune ne fu ugualmente soddisfatto per i risultati a lungo termine, dato che

in compenso verrebbe accorciato il tragitto di chilometri 4,800 fra Meldola e Forlimpopoli; di chilometri 1,500 fra Bertinoro e Meldola; di chilometri 3,100 fra quest'ultima città e Cesena; cosicché non solo la nuova strada risulterebbe vantaggiosissima a questa città per i rapporti industriali e commerciali che tra loro intercedono, ma sarebbe molto utile ai circostanti paesi che di tal guisa verrebbero anch'essi in istretto rapporto colla felice vallata del Savio e si unirebbero alla grande ferrovia Adriatica - Tiburtina con più breve viaggio³⁹.

³⁸ Esattamente per «il ponte sul fiume Ronco; per il ponte sul torrente Salso; per le chiaviche di scolo; per la strada di accesso; per le espropriazioni» (ASCF, *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905. Progetto per la costruzione di un ponte sul fiume Ronco e della relativa strada di accesso fra Magliano e Selbagnone*, cit.).

³⁹ ASCF, *Deliberazioni del Consiglio comunale, 1881-1886*, verbale 1882, 26 ottobre.

L'ingegnere Rosetti donò, successivamente, anche il progetto per due palazzine «simetriche» da porre a latere del nuovo rettilineo della città, che dalla piazza principale conduceva alla stazione.

Come attestato di «doverosa gratitudine» si decise di far realizzare due suoi ritratti a olio dal pittore bolognese Giacomo Lolli. Uno sarebbe rimasto appeso, a peritura memoria, nella sala delle adunanze consiliare – «così che possa vedersi l'immagine del cittadino che ha illustrato (*sic*) col nome il suo paese» – l'altro sarebbe diventato un *cadeau* per l'artefice di tanta munificenza ⁴⁰.

La decisione presa in Consiglio di omaggiare Rosetti data 21 maggio 1885. Ventitré anni, dunque, erano passati dall'inizio della vicenda senza che una sola zolla di terra fosse smossa. Eppure non ci si perse d'animo.

In autunno la Giunta forlimpopolese inviò una nuova, circostanziata, domanda a Forlì, affinché la strada potesse ottenere il patentino tanto desiderato di «provinciale».

Nel giro di breve tempo fu annunciata la bocciatura anche di questa proposta. Il verbale dell'adunanza provinciale riporta, però, alcuni dati rilevanti. Si viene a conoscenza, infatti, di una trascuratezza non da poco, da parte di Forlimpopoli, che con tutta probabilità contribuì a determinare un atteggiamento intransigente della provincia.

Infatti, a proposito dell'aiuto richiesto per la costruzione della strada, si legge: «dimanieraché potrebbe apparire contraddizione che ciò che non si volle fare col sussidio governativo al 50%, si decreti ora a tutte spese provinciali» ⁴¹.

Di fronte a un'ulteriore risposta negativa, la quarta, il Comune di Forlimpopoli rivide ancora, con umiltà, il proprio operato.

Fu dato incarico all'ingegnere Giuseppe Tellarini di redigere una relazione di massima, che sarebbe stata inviata alla deputazione provinciale e ai vari comuni. Già in dicembre lo scritto era stato completato e trasmesso in Consiglio comunale ⁴².

⁴⁰ Il Comune di Forlimpopoli, in realtà, faticò perfino a trovare i fondi per pagare il pittore Lolli, incaricato dei due ritratti (vd. ASCF, *Deliberazioni del Consiglio comunale*, 1881-1886, verbale 1885, 21 maggio).

⁴¹ Ivi, Consiglio Provinciale di Forlì, Sessione ordinaria, adunanza 27 ottobre 1885.

⁴² Ivi, *Relazione per un progetto di massima per la costruzione della strada comunale consortile che staccandosi dalla traversa interna della Strada Provinciale Emilia si toglie dalla Piazza Garibaldi di Forlimpopoli e attraversando il fiume Ronco si congiunge colla*

Prima di un dettagliato rapporto di dati tecnici e spese previste, l'autore sottolineò ancora una volta l'importanza dell'interesse collegiale nella realizzazione della strada e di conseguenza il doveroso impegno alla condivisione per quei comuni che avrebbero risentito di «un diretto, manifesto, e importante vantaggio».

Specialmente Meldola e Forlimpopoli, beneficate da una minore distanza fra esse e fra esse e le industrie. Meldola anche perché si sarebbe trovata in comunicazione diretta con la stazione di Forlimpopoli, ove era attiva ormai dal 1861 la ferrovia Bologna - Ancona.

Invocando i principi della «fratellevole convivenza sociale, che è l'unità e la forza della nazione», Tellarini, andando a toccare un argomento – chiave, aggiunse:

che se tale e tanto è l'interesse collettivo, che manifestamente ha questa nuova comunicazione stradale, semplicemente considerandola come comunale obbligatoria, quale ne deriverà la sua importanza quando la società dei Tramways della Romagna abbia attivato sopra la medesima una ferrovia economica?⁴³.

Le sue parole non rimasero inascoltate.

Nei primi giorni del nuovo anno, il 14 gennaio 1886, si svolse una seduta straordinaria del Consiglio comunale di Forlimpopoli: si intendeva senza meno far approvare definitivamente la promozione del consorzio⁴⁴.

Presentando la relazione di Tellarini, in realtà già trasmessa al Consiglio provinciale per guadagnar tempo, il sindaco riferì anche la spesa totale ora salita a £. 166.000, precisando che tale somma sarebbe stata impossibile da sostenere per il Comune di Forlimpopoli, pur calcolati anche gli eventuali sussidi di provincia e Stato.

Strada Provinciale Ronco - Civitella presso il ponte sul torrente Para, ingegnere Giuseppe Tellarini, 21 dicembre 1885.

⁴³ Ivi. Per il tema relativo alle tramvie in regione, oltre il già citato contributo di Roberto Balzani, si veda IDEM *Industrie minerarie e trasporti in Romagna dall'unità al primo conflitto mondiale*, «Padania», 2 (1988), fasc. 4, pp. 97-121. Inoltre, A. GIUNTINI, *Il tram e il desiderio. La linea tramviaria Forlì - Ravenna dall'entusiasmo al fallimento*, «Studi Romagnoli», 1 (1950), pp. 677-685; P. PINTUS, *Tramway. Un mezzo di locomozione per la Romagna. 50 anni di storia fra realtà e utopia*, a cura di F. Bombardi, Castrocaro, Edizioni Il Borgo, Tipografia Castrocarese, 1989.

⁴⁴ ASCF, *Deliberazioni del Consiglio comunale, 1881-1886, sessione straordinaria, 14 gennaio 1886.*

Non rimaneva altra possibilità, per dar inizio ai lavori, che la creazione di una cordata secondo un preciso schema di ripartizioni delle spese in millesimi: Forlimpopoli 0.481, Forlì 0.180, Meldola 0.103, Bertinoro 0.041, Civitella 0.059, Galeata 0.049, Santa Sofia 0.045, Mortano 0.042.

Fu deliberato, quindi, di chiedere nuovamente all'onorevole deputazione di rivedere il suo diniego alla formazione di un consorzio, la cui sede amministrativa sarebbe stata fissata a Forlimpopoli, con la presenza dei delegati di ogni comune all'assemblea consortile.

Si stabilì poi di incaricare, di un regolare progetto d'arte, l'ingegnere Cesare Bovelacci di Forlì, in accordo col Genio Civile. A quella data l'ingegnere Zambianchi doveva versare già in condizioni critiche. Morì, infatti, nella sua casa forlivese di via Regnoli, il 13 febbraio di quello stesso anno.

La deputazione provinciale di Forlì, letto il rapporto di Tellarini, pur non promettendo alcun sussidio, emanò per lo meno un decreto, in data 26 febbraio, con il quale sollecitava i comuni coinvolti, se interessati, a porsi in consorzio entro tre mesi esatti dalla data del decreto stesso. Interessanti le risposte delle varie amministrazioni che illuminano, sebbene a brevi pennellate, le condizioni locali e le posizioni pressoché irremovibili.

Qui se ne riportano alcuni stralci. Evidente il timore di trovarsi coinvolti in qualcosa di pericoloso per le proprie, risicate, finanze; altrettanto evidente l'ostinato spirito municipalista.

Si inaugurò, così, un contenzioso a più voci, fatto di pareri, contro – pareri, deliberazioni, tabelle e riepiloghi... a volte anche in piena contraddizione.

Il primo a rispondere fu il Comune di Mortano, che inviò alla deputazione copia del verbale di deliberazione del 13 maggio, poi trasmesso anche al Municipio di Forlimpopoli, che la conservò assieme a tutti quelli inoltrati dagli altri Comuni.

Il rifiuto fu netto:

Ritenuto non avere il Comune di Mortano la collettività d'interessi né con Forlimpopoli né con le altre piazze situate ad oriente di Forlimpopoli stessa lungo la linea Bologna – Ancona, per la ragione che essendo composto totalmente da piccolissimi frazioni rurali, lontane le une dalle altre e assolutamente prive di qualsiasi più piccolo stabilimento industriale, di qualsiasi considerevole ed apprezzabile cespite d'entrata ed anche di qualsiasi

forte bisogno che imponga l'esercizio del l'argo (sic) commercio, ha interessi ristretti in brevissima cerchia, tanto da poterli completamente sviluppare sulla piazza di S. Piero in Bagno, Santa Sofia, Galeata, Civitella o tutt'al più e raramente in quello di Meldola e Forlì, per le quali piazze tutto a nulla gioverebbe la strada progettata; ritenuta inoltre che essendo buona parte, anzi la maggiore, della popolazione di questo Comune più vicina al versante della valle del Savio che a quello della valle del Bidente, indi Ronco, quindi compie i suoi interessi sulle piazze di Sarsina e Mercato Saraceno per dove va direttamente a Cesena, stazione giusta il caso più vicina per questa parte di popolazione per la linea Bologna- Ancona; ritenuto infine che all'abbreviazione di viabilità colla progettata strada suppliscasi acconciamente acquistando in celerità e spesa col Tramway da Meldola a Forlì e che quindi questo Comune accettando il proposto consorzio andrebbe a sostenere una spesa ingente senza ritrarne alcun vantaggio, delibera rigettarsi la proposta di consorzio presentata dal Municipio di Forlimpopoli ⁴⁵.

Il 19 giugno il Municipio di Forlì convocò, a sua volta, il Consiglio per prendere una posizione in merito alla realizzazione dell'infrastruttura ⁴⁶. In realtà un parere contrario già era stato dato nel 1881, quando il Comune di Forlimpopoli si era mosso per sollecitare tutti i comuni in questione.

Di fronte a una nuova domanda, l'assessore Torquato Gaudenzi si era fatto portavoce di una parte del Consiglio e del parere dell'ufficio tecnico comunale, affermando che la realizzazione della nuova via avrebbe, caso mai, danneggiato, anziché portato vantaggio alla città: i prodotti provenienti da Meldola a quel punto sarebbero stati trasportati sulla piazza di Forlimpopoli, anziché di Forlì. Per di più, la richiesta di partecipazione era aumentata e giunta fino a £ 9.928, cifra probabilmente ancora in salita se governo e provincia non si fossero infine accordati per un sussidio.

Gaudenzi sostenne che una partecipazione, non certo comunque di tal quota, si sarebbe potuta accettare, ma solo in nome di una fratellanza tra i due comuni «tuttora non volendo che si dica che noi serviamo unicamente al nostro interesse, non volendo mostrarci egoisti».

Fu poi la volta del consigliere avvocato Alessandro Fortis, che da lì a poco sarebbe diventato, nel 1888, sottosegretario all'Interno nel

⁴⁵ Ivi, *Copia di verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Mortano. Seduta in sessione ordinaria del 13 maggio 1886.*

⁴⁶ Ivi, *Copia di verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Forlì. Seduta in sessione ordinaria del 19 giugno 1886.*

governo Crispi. Fortis fece presente che se poi la provincia un consorzio l'avesse imposto, non ci sarebbe stato nessun margine di trattativa. Una partecipazione opportuna, dunque, poteva aggirarsi, *oborto collo*, attorno a £. 3.000. Giusto per prevenire il male.

Preso di posizione che, nel tempo, ebbe un effetto boomerang per gli stessi proponenti.

Circostanziata la risposta del Comune di Civitella, secondo una propria delibera del 14 luglio, utile anche per una sorta di riepilogo legislativo. Non vi è dubbio che vi siano state competenze giuridiche⁴⁷.

Anche in questo caso il sindaco ricordò che la richiesta già era stata avanzata dal Municipio di Forlimpopoli il 28 settembre del 1881 e Civitella aveva risposto negativamente.

In questa nuova adunanza, pur tenendo conto dell'invito della deputazione di Forlì, si ritenne addirittura confutabile il principio stesso di obbligatorietà della strada.

Civitella si rifece, infatti, al regio Decreto del 21 febbraio 1872, secondo il quale era stato stabilito che dove già esistesse una strada, la cui sistemazione e manutenzione era assicurata, non si poteva pretendere di imporne un'altra solo perché molto più breve e comoda.

Il principio di obbligatorietà delle strade comunali era fondato, infatti,

sopra la loro necessità e dove una strada esiste, ogni altra comunicazione può essere utile, ma non si può dir necessaria, massime quando la maggior utilità si riduce a una semplice abbreviazione di distanza.

Non meno importante fu il ricorso al parere del Consiglio di Stato del 26 marzo 1876, sempre in merito al concetto stesso di obbligatorietà, vale a dire di «minor distanza», che definiva appunto obbligatoria una strada quando questa portava, sulla comunicazione esistente, un risparmio pari a due terzi del percorso⁴⁸.

Quanto al fatto che i consorzi potessero essere creati «forzatamente», si sosteneva che occorreva un interesse collettivo

⁴⁷ Ivi, *Verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Civitella. Sessione straordinaria autorizzata dalla Prefettura, 14 luglio 1886.*

⁴⁸ Dichiarazione poi ribadita in una successiva deliberazione del Consiglio di Stato, con parere 30 luglio 1879. Nel medesimo senso, sebbene senza indicazione di limitazione numerica, si erano espressi anche i regi Decreti del 16 maggio 1881 e del 26 febbraio 1882, dai quali emergeva chiaramente che per essere ammissibile l'obbligatorietà, l'abbreviamento doveva essere «rilevante e considerevole».

davvero apprezzabile. Ma non era questo il caso «che se un lontano interesse vi si può scorgere è quell'interesse che si confonde coll'utile generale del territorio della provincia».

Non si tralasciò di evidenziare che Civitella era unita alla stazione ferroviaria per due ottime strade: quella del Ronco, sulla quale era attiva la ferrovia economica, il tramway, e quella della Monda, che riduceva il cammino sulla prima più o meno di quanto si proponeva abbreviarlo con la nuova linea e cioè di circa quattro chilometri.

La stazione ferroviaria più comoda e più prossima era dunque quella della ferrovia economica di Meldola, in diretta comunicazione con la linea Bologna – Ancona per la stazione di Forlì, «ove queste popolazioni debbono convenire pei loro affari e per le relazioni che rannodano sempre i minori centri coi capoluoghi».

Tocca un ultimo punto, e non a torto, il presidente della Giunta civitellese: se su una delle linee attualmente in essere, quella del Ronco, già era presente la ferrovia economica, su quella in progetto si aveva solo ragione di «sperare» che essa sarebbe stata progettata.

Il 3 agosto di quello stesso anno anche il Comune di Meldola indisse il Consiglio comunale, durante il quale, in questo caso, si evidenziò subito il vivo interesse alla proposta ricevuta. Quanto alla misura della partecipazione agli oneri si ritenne doveroso soprassedere fino alla definizione completa e precisa del consorzio ⁴⁹.

Null'altro di particolare venne aggiunto, nessun accenno all'industria serica, confidando il municipio meldolese nella sicura realizzazione dell'infrastruttura.

Pochi giorni più tardi, il 13 di agosto, fu la volta della riunione del Consiglio bertinorese, che precedentemente come le altre municipalità aveva bocciato la proposta di collaborazione. Ora – attirato dalla possibilità di essere toccato dal servizio del tramway – il piccolo centro si mostrava più flessibile.

Interpellato l'ingegnere Aristide Fantini (già collaboratore di Rosetti, come si è visto), il quale diede ovviamente parere positivo, stabilito che il vantaggio effettivamente poteva sussistere, fu deliberato di concorrere nella spesa di un 25/1000, senza obbligo

⁴⁹ ASCF, *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905*. Provincia di Forlì, Circondario di Forlì. *Verbale di Deliberazione del Consiglio comunale di Meldola, 3 agosto 1886*. Si scelsero anche due rappresentanti: Francesco Michelacci e Filippo Agosti.

alcuno, però, circa il mantenimento della strada e del ponte ⁵⁰. Come per Forlì, mossa poco prudente.

I Comuni di Galeata ⁵¹ e Santa Sofia ⁵² dovettero confrontarsi con la Prefettura della Provincia di Firenze, della quale facevano parte.

In data 14 settembre l'organo fiorentino inviò al Comune di Forlimpopoli copia del proprio verbale sintetizzando i contenuti che avevano portato i due centri a rigettare la proposta di partecipazione al consorzio ⁵³.

Anche in questo caso vi fu un'attenta analisi delle disposizioni di leggi, per non correre il rischio di incappare in obblighi, che tali in realtà non erano.

Visti gli articoli 44 e 45 della legge sui Lavori Pubblici del 20 marzo 1865, allegato F, e le disposizioni generali contenute nell'articolo 21 della legge del 30 agosto 1868 – esordisce il verbale – risultava chiaro che l'obbligatorietà poteva scattare solo nel momento in cui le strade in questione erano considerate a tutti gli effetti consorziali e, in quanto tali, necessarie e utili a ogni parte in gioco, ma in questo caso il vantaggio era da considerarsi pressoché unilaterale:

È facile di riconoscere che il Comune di Forlimpopoli, già obbligato per legge a costruire la strada che lo mette in comunicazione col maggior centro di popolazione limitrofo, Meldola, ne ritrae il maggior utile col risparmiare una parte di spesa che ad esso solo spetterebbe, e se non vi fosse la circostanza che il suo capoluogo è una stazione ferroviaria sulla linea Bologna – Ancona, non sarebbe il caso di invocare le altre disposizioni, che riguardano le comunicazioni con le ferrovie ⁵⁴.

«Minimi ed insignificanti» vennero definiti gli effetti positivi sull'economia locale, anche perché le comunicazioni esistenti sulla strada provinciale per Meldola e Forlì, migliorate con l'arrivo della «via del vapore», avevano reso la stazione di Forlì il luogo più

⁵⁰ Ivi, Provincia di Forlì, Circondario di Forlì, *Copia di verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Bertinoro, 13 agosto 1886.*

⁵¹ Ivi, Provincia di Firenze = Circondario di Rocca S. Casciano. *Copia di verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Galeata, 18 giugno 1886.*

⁵² Ivi, *Copia di verbale di deliberazione del Consiglio comunale di Santa Sofia, 8 agosto 1886.*

⁵³ ASCF, *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905.* Prefettura della Provincia di Firenze, div. II, sez. I, n. 2659. *Copia di verbale di deliberazione della Deputazione Provinciale di Firenze del 14 settembre 1886.*

⁵⁴ Ivi.

comodo come centro d'esportazione dei prodotti industriali e agricoli dei due Comuni di Galeata e Santa Sofia.

Il rifiuto opposto dalle due rappresentanze municipali fu quindi ritenuto attendibile nelle sue motivazioni.

Un nuovo capitolo della vicenda si aprì nella primavera successiva: il primo aprile la deputazione provinciale di Forlì invitò il capo sezione tecnica delle strade obbligatorie dell'ufficio del Genio Civile, ingegnere Demetrio Tomei, a esprimere un proprio parere in merito alla relazione di Tellarini. Contestualmente chiedeva al Comune di Forlimpopoli di esporre le ragioni giuridico – amministrative che lo spingevano a pretendere la creazione coattiva del consorzio, nonostante il rifiuto dei comuni coinvolti.

Demetrio Tomei presentò un lungo rapporto, che sollevò per i suoi contenuti molte rimostranze da parte delle municipalità «dissidenti»⁵⁵.

Forlimpopoli, se da una parte rimase soddisfatta dall'esito, dall'altra dovette armarsi, da quel momento, contro le reazioni degli altri Comuni, risolti a non accettare passivamente il parere giunto, arroccati in posizioni tese a difendere interessi privati, contrari a investire per la realizzazione di un'opera che non si riteneva necessaria. O forse sarebbe meglio dire: che non si voleva vedere come tale.

Analizzando più da vicino la relazione di Tomei, sembra in verità che ci sia molto buon senso. L'autore si concentrò prima di tutto sul tanto discusso principio di obbligatorietà della strada, la quale, a suo parere, mettendo in comunicazione il capoluogo di Comune di Forlimpopoli con quello vicino di Meldola non poteva che automaticamente iscriversi all'elenco delle strade comunali obbligatorie di Forlimpopoli, secondo la ben nota legge del 1868⁵⁶.

Fin qui pieno sostegno, dunque, al comune promotore della iniziativa.

In merito, però, alle opposizioni mosse dalle varie municipalità sulle quote di partecipazione, si richiamò al regio Decreto del primo settembre 1884, il quale aveva stabilito che non si potesse ritenere

⁵⁵ Ivi, Ufficio del Genio Civile della Provincia di Forlì. Strade comunali obbligatorie (Esecuzione della legge 30 agosto 1868). Comune di Forlimpopoli. *Relazione sulla domanda di costituzione del consorzio fatta dal comune predetto con atto del 14 gennaio 1886 per la costruzione della strada Forlimpopoli – Meldola, 10 maggio 1887.*

⁵⁶ Elenco approvato dal Consiglio comunale di Forlimpopoli il 18 febbraio 1885 e omologato con decreto prefettizio in data 25 giugno 1885.

soddisfatta la legge del 1868 con una strada indiretta fra due comuni vicini la quale, per ragioni di lunghezza, stesse alla diretta nei limiti proporzionali di 3 a 5.

La strada in esame era dunque sì obbligatoria, ma solo «pei due Comuni di Forlimpopoli e Meldola e come tale da questi dovrebbe essere costruita»⁵⁷.

Tuttavia – continuava Tomei – dovendo e volendo il Comune di Forlimpopoli provvedere alla realizzazione di tale via, non poteva che cercare di comprendere se ai Comuni toccati dall'infrastruttura fossero risultati dei benefici, sebbene per questi non valesse una vera e propria obbligatorietà di partecipazione al consorzio.

Benefici che difficilmente si potevano negare:

lo scrivente... ritiene che una volta aperta la strada non vi può essere dubbio che una parte della popolazione di ciascuno di essi [comuni] userà di detta strada per andare a Forlimpopoli, tanto in occasione dei mercati, quanto per l'uso della ferrovia, specialmente nella direzione di Ancona e del mezzogiorno d'Italia, e conseguentemente opina che la formazione del consorzio richiesta dal Comune di Forlimpopoli sia giustificata, né si possa ragionevolmente contrastare.

Relativamente alle ripartizioni proposte, Tomei attendeva le ragioni forlimpopolesi, pur ritenendo corrette quelle già presentate nella relazione di Tellarini.

Per l'ammontare totale della spesa prevista, pari a £ 166.000 ricordò che un notevole peso economico derivava dalla costruzione a cinque arcate del ponte sul fiume Ronco, ma – precisò – successivamente alla stesura della relazione dell'ing. Tellarini, egli stesso con questi si era recato per procedere ad altri rilievi di campagna.

In quella circostanza i due tecnici avevano compreso che sarebbe stato più opportuno trasportare il ponte di circa mezzo chilometro superiormente alla località prescelta dall'ingegnere Emilio Rosetti, di modo che si venisse ad attraversare il fiume in una sezione più stretta

⁵⁷ Continua Tomei: «la descrizione dell'intera strada sull'elenco di Forlimpopoli è stata pure approvata dal Regio Ministero dei Lavori Pubblici Direzione Generale dei ponti e delle strade con gli studi di riordinamento del servizio delle strade comunali obbligatorie; ed è stata iscritta alla categoria 2°, serie 1°, classificata 2, ai sensi della Circolare del 12 dicembre 1883 (n. 2641, div 4°), e cioè fra quelle che oltre alle altre condizioni, rivestono i caratteri di un interesse generale per la provincia».

e incassata, ove il ponte si poteva ridurre a sole due arcate, con sensibile diminuzione della spesa prevista per quello a cinque luci.

In quella circostanza – riportava Demetrio Tomei – chiamato telegraficamente a Milano l'illustre Emilio Rosetti, venne esaminata l'opportunità di una dislocazione:

intese le ragioni tecniche ed economiche che militavano a favore del cambiamento dell'ubicazione del ponte, l'illustre signore ingegnere Rosetti convenne pienamente nel cambio accennato. Di modo che, tenuto conto dell'esclusione di ogni decorazione di lusso e della massima semplicità con la quale s'intende di eseguire l'opera per soddisfare alle modiche esigenze della legge sulle strade obbligatorie, lo scrivente ritiene che la spesa di £ 90.000 possa essere ridotta a quella di £ 35.000 sull'esecuzione dell'intera strada. In questo modo la spesa così diminuita diventerà per i comuni tenuissimi, spesa che per altro potrà essere pagata in 4 o 5 annate senza recare alcun imbarazzo alle amministrazioni interessate⁵⁸

A questo punto, con il nuovo anno giunse anche il verdetto della deputazione provinciale di Forlì, sulla base di quanto elaborato dall'ing. Demetrio Tomei: siamo a inizio 1888⁵⁹.

Furono considerati concreti e innegabili i vantaggi per Civitella, Galeata, Meldola, Mortano e Santa Sofia:

perché con la medesima via saranno in più breve e facile comunicazione con Forlimpopoli, che è per loro la più prossima stazione della ferrovia Bologna – Ancona.

Quanto a Forlì e Bertinoro, pagarono caro il millantato spirito di fratellanza.

Così, infatti, stabilì la deputazione:

perché avendo deliberato un concorso alla spesa per la costruzione di questa strada hanno riconosciuto di avervi interesse, siccome quella che sarà utile

⁵⁸ ASCF, *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905*. Ufficio del Genio Civile della Provincia di Forlì. *Relazione*, cit. Interessante la posizione di Forlimpopoli che, nel frattempo, aveva inviato una lettera a una rivista specializzata, «La Legge: monitore giudiziario e amministrativo del Regno d'Italia» (il cui primo numero uscì il 25 aprile 1861), sperando di ricevere un parere legale. La testata rispose che l'avvocato Giuseppe Saredo, insigne giurista e direttore del giornale, essendo divenuto Consigliere di Stato non era più nella posizione di poter dare consulti legali sulla testata (ASCF, ivi, *Lettera del sindaco del Comune di Forlimpopoli al Direttore «La Legge»*, Roma 31 marzo 1887).

⁵⁹ Ivi, Deputazione Provinciale di Forlì. Sezione 2, n. 766, Forlì, 30 gennaio 1888.

alla popolazione della frazione di Maiano del Comune di Forlì ed alla popolazione sparsa del Comune di Bertinoro.

A fronte di quanto dichiarato veniva quindi decisa *de facto* la costituzione del consorzio e un concorso alla spesa che confermava le ripartizioni già proposte dalla municipalità di Forlimpopoli.

Si fissò un numero di quattordici delegati, dei quali cinque eletti dal Comune di Forlimpopoli, due per ciascuno dei Comuni di Forlì, Bertinoro; e uno da ciascuno degli altri cinque Comuni. La sede legale e amministrativa veniva stabilita a Forlimpopoli.

Firmò l'atto il Prefetto presidente Tito De Amicis, fratello del più famoso Edmondo⁶⁰.

Forte e immediata la reazione dei Comuni che considerarono la decisione della deputazione come un'imposizione assolutamente arbitraria.

Già nella primavera successiva sei municipalità (Forlì, Meldola, Bertinoro, Galeata, Santa Sofia, Mortano), di comune accordo, esposero le proprie ragioni in un ricorso indirizzato a Umberto I re d'Italia. I contenuti sono pressoché identici.

Riportando qui, a titolo di esempio, quello di Forlì, si legge tra l'altro:

A Sua Maestà il Re d'Italia.

[...] essendo fra altri anche il Municipio di Forlì stato chiamato a far parte di tale consorzio, il Consiglio comunale con atto del 19 giugno 1886, che si allega, accogliendo pienamente le ragioni esposte nei rapporti del proprio ufficio tecnico in data 26 settembre 1881 e 5 maggio 1886, che pure si uniscono in copia, si rifiutava di aderire al proposto consorzio, convenendo di concorrere nella spesa in discorso per semplice titolo di buon vicinato con la somma di £. 3,000.

L'onorevole deputazione provinciale ritenendo, invece, che il nostro Consiglio abbia riconosciuta ed ammessa l'utilità di detta strada per il nostro Comune, con decreto del 30 gennaio 1888, comunicatoci il 25 febbraio successivo, ha reso obbligatorio il consorzio comprendendovi anche il Comune di Forlì.

⁶⁰ Di agiata famiglia piemontese, dopo gli studi in legge, Tito De Amicis tentò la scalata nella carriera amministrativa, aiutato dal padre che, per 48 anni, aveva prestato servizio in quella piemontese. Studi che al fratello Edmondo, che pur li desiderava, non furono concessi per una malattia del capofamiglia. Non buoni i rapporti tra i due fratelli e non felice la riuscita di Tito De Amicis quale Prefetto di Forlì per cinque anni, secondo l'impetoso, icastico, ritratto che lasciò nel suo volume A. NASALLI ROCCA, *Memorie di un Prefetto*, a cura di C. Trionfi, Roma, Casa Editrice mediterranea, 1946, pp. 11-13.

A nome del quale, ed a termini dell'art. 46 della citata legge sui Lavori Pubblici, la Giunta sottoscritta confermando le ragioni esposte nei rapporti suindicati dall'ufficio tecnico comunale contro l'utilità per questo Comune del decretato consorzio, ricorre a S. M. perché venga definitivamente provveduto, dietro proposta del Ministero competente e sentito il parere dei Consigli indicati nell'articolo stesso ⁶¹.

Bertinoro, costretto a partecipare al consorzio con una quota del 41/1000 sulle spese di costruzione, con riserva delle spese di manutenzione, non chiese realisticamente nel suo ricorso di poter rimanere estranea alla vicenda, ma per lo meno una riduzione della quota di spesa solo per la costruzione, così come aveva proposto. La nuova infrastruttura, infatti, avrebbe ridotto la distanza di soli metri 150 rispetto all'attuale strada comunale Bertinoro - Meldola ⁶².

Galeata evidenziò invece, esplicitamente, l'interesse di parte nel voler realizzare – sulle spalle degli altri Comuni coinvolti – un'opera «che pare quasi studiata per convogliare nuovi commerci e traffici a Forlimpopoli». Si legge nel ricorso galeatese:

perché la nostra popolazione ha rapporti per relazioni industriali, commerciali ed agricole con Forlì – Bologna e non con Forlimpopoli – Ancona; perché per accedere a Forlì, capoluogo di provincia, centro dei nostri rapporti con le Romagne, sarebbe per noi giro vizioso passare da Forlimpopoli che sarebbe quanto andare indietro per tornare avanti [...] Con la nuova linea bisognerebbe, per accedere a detta città di Forlì, fare un percorso che corrisponderebbe a due linee spezzate... e perché Forlimpopoli è stazione alla quale non tutti i treni diretti fanno sosta, [...] perché mentre da Meldola a Forlì, e così per un tratto di quasi nove chilometri, si corre comodamente in tramvia a vapore, colla nuova strada si dovrebbe da Meldola andare a Forlimpopoli in veicoli tratti da cavalli per poi ivi attendere treni omnibus onde accedere a Forlì ⁶³.

La risposta dal Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici si fece aspettare per più di un anno: giunse il 17 maggio 1889 ⁶⁴. In quella

⁶¹ ASCF, *Consorzio stradale Meldola Forlimpopoli. Prima 1905*. Municipio di Forlì (Romagne), n. 935, Forlì 21 marzo 1888, *Ricorso a Sua Maestà della Giunta Municipale di Forlì*.

⁶² Ivi, *Ricorso a S. M. Umberto I Re d'Italia, votato dal Consiglio comunale di Bertinoro, seduta straordinaria del 13 marzo 1888*.

⁶³ Ivi, *Ricorso a S. M. Umberto della Giunta Municipale di Galeata*. Municipio di Galeata 8 aprile 1888.

⁶⁴ Ivi, Consiglio di Stato. Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Sezione 1°, 4 divisione, prot. 871, 5 giugno 1889.

sede si focalizzò l'attenzione su un punto: la quota di spesa salita a £. 166.000. Vennero ignorate le proposte di economia sul ponte elaborate da Tomei.

Caduto, infatti, il principio di obbligatorietà, se non per Forlimpopoli e Meldola, ma ritenuta doverosa la creazione di un consorzio, rimaneva da valutare se la cifra prevista avrebbe potuto giustificare gli effettivi vantaggi per le municipalità; vantaggi esistenti sì, ma non così rilevanti e comunque difficili da recuperare anche con un aumentato traffico di persone e merci.

Ritenendo corretta (e strumentalizzando) la posizione dell'ingegnere Tomei, che alla fine della sua relazione faceva presente come la questione fosse più giuridica che tecnica, il Consiglio dei Lavori Pubblici dichiarava – in linea – di accogliere i ricorsi presentati dai sei Comuni. Invitava, tuttavia, la Provincia, a sollecitare la creazione di un consorzio, ma solo su basi volontarie.

Terminava con questa sentenza, che tutto rimetteva in gioco, il primo atto della tormentata questione.

Anni ben più complessi attendevano il Comune di Forlimpopoli, per poter proseguire nell'impresa: la ricerca di fondi e prestiti presso istituti bancari; la penosa problematica legata agli indennizzi per le espropriazioni di terreni, con le agguerrite reazioni delle Congregazioni di Carità; le difficoltà di realizzazione nei progetti tecnici; la gestione dei rapporti con le prefetture, le imprese, i cantieri, con le cooperative di lavoratori; i grandi scioperi... (*Fig. 7*).

Un groviglio di complicazioni che sicuramente *Forum Popili*, nella sua ottimistica visione, non aveva previsto nel momento in cui aveva pensato semplicemente di arricchire il suo territorio «con maggior comodo di viabilità».

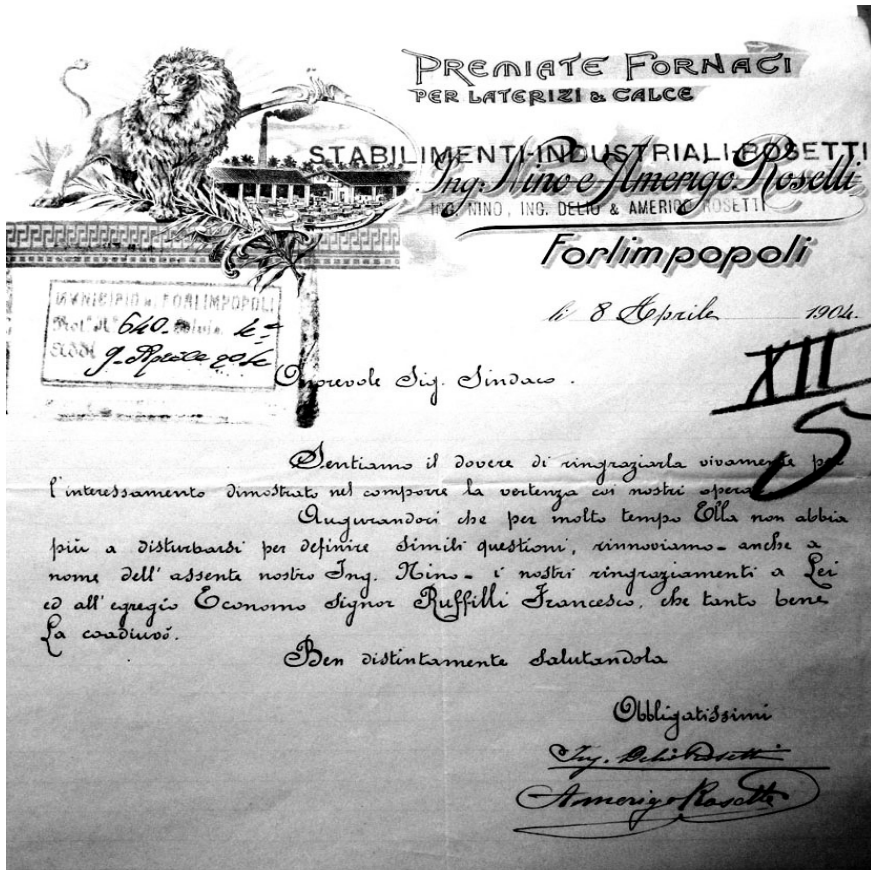


Fig. 7 - Una lettera di ringraziamento di Delio e Amerigo Rosetti
(rispettivamente ultimogenito e nipote di Emilio)
come ringraziamento al sindaco nell'aiuto dato
per redimere le acce controversie con gli operai degli stabilimenti
(8 aprile 1904)

Studi vari

