DOMENICO ETTORRE

APPUNTI

sulle Condizioni delle Strade Provinciali nel territorio e dintorni di Modigliana

MODIGLIANA
TIPOGRAFIA SOCIALE
1905

DOMENICO ETTORRE

APPUNTI

Sulle Condizioni delle Strade Provinciali nel territorio e dintorni di Modigliana

MODIGLIANA
TIPOGRAFIA SOCIALE
1905

Amor mi mosse che mi fa parlare

(Dante - Inferno - Canto II.)

Ed è amore di questa Modigliana, che ci è patria; di questa Terra, che, nascosta tra i contrafforti dell'Apennino Tosco-Romagnolo, seppe un tempo, per virtù de' suoi figli, acquistare fama di grande e forte, e che ora, sopraffatta dalla lotta fatale per l'esistenza e la preminenza, sperduta nell'arruffio generale, che non conosce modi, nè mezzi, nè limiti, giace dimenticata e negletta da quelli stessi, che avrebbero l'obbligo, il dovere e la forza di porgerle la mano. Eppure non la buona volontà ci è venuta meno, non l'operosità intelligente

e perseverante; non il sentimento del sacrificio, non la feracità del suolo, non l'animo pronto alle più nobili iniziative. Quel che ci manca è la sfacciata pretesa di farci largo a forza di gomiti; sono le schiene elastiche; è la supina rassegnazione ai soprusi. Onde, mentre protestiamo contro la patente ingiustizia di ritenere questa nostra Terra come la Cenerentola della Provincia, dichiariamo che è tempo si cessi dal ritenerci come pupilli o paltonieri.

Fu saggio accorgimento quello de' nostri maggiori di rinunciare alla propria libertà e darsi, nel Medio Evo, al Comune di Firenze. Eravamo come l'agnello tra i lupi, e i signorotti di tutta Italia si gettavano su chi credevano debole ed inerme per ingrandire il loro dominio. Rottici coi Manfredi di Faenza, e impotenti essi stessi a difendere il proprio dominio, vedemmo il nostro territorio invaso perfino dai Duchi di Milano. Ci demmo a Firenze, nè più cè ne siamo

staccati, adempiendo sempre con iscrupolo e puntualità agl' impegni assunti. Fatta una l'Italia, ci siamo trovati di nuovo come un pesce fuor d'acqua. Onde, pensando all' indifferenza e alla trascuranza cui siamo fatti segno, andiamo talvolta pensando seriamente, se sia del nostro interesse staccarci da Firenze e darci a Ravenna. Noi paghiamo ogni anno alla Provincia nostra ben 10260 lire di sovraimposta, e ne abbiamo in ricambio il mantenimento di pochi dementi, e la manutenzione di circa 20 chilometri di strada. Nè chiederemmo di più se queste strade rispondessero al fine per cui dovrebbero essere state costruite, cioè permettessero quei pronti e facili scambi, che sono la vita delle popolazioni. Invece, disgraziatamente per noi, furono per l'addietro tracciate tutte sulla falsariga delle antiche mulattiere; e quando in prosieguo si è imposta la necessità di una qualche modificazione, abbiamo dovuto sudare quattro camicie

per averla e abbiamo avuto sempre storpiature. Solo nell'ultima rettifica, per noi vitale, del tratto Modigliana-Liverano, e Ufficio Tecnico e Provincia si sono mostrati solleciti; ma, neppure a farlo apposta, proprio con questo lavoro vogliono finire per rovinarci per sempre. Mai ci siamo trovati davanti a tanto fervore, a tanta ostinazione per compiere sulle nostre strade un lavoro qualunque. — Sulla via di Tredozio abbiamo la frana delle Osterie, che nella primavera decorsa ha impedito o disturbato il transito per mesi, e che, per tre o quattro volte, ha spezzata la nostra conduttura dell'acqua potabile, per la cui posa abbiamo pagato alla Provincia L. 1300. Lavoro più urgente di questo rare volte si è trovato nelle nostre strade, ed era dovere del nostro Uffizio Tecnico di condurlo a termine durante la buona stagione. Invece siamo alla fine di Settembre; le pioggie cominciano a cadere giornalmente; il progetto, o,

come dimostreremo più avanti, il rattoppo, è approvato da mesi, nè ancora si pensa di eseguirlo. Talchè nell'inverno e nella primavera prossimi saremo sempre colla viabilità interrotta e col tubo dell'acquedotto spezzato. Tutta l'attività dell'Ufficio Tecnico è concentrata nella modificazione Cerretola-Casa Stronchino, contro la quale tutta Modigliana insorge.

Onde noi, prendendo motivo da quest'ultimo colpo dato alla nostra vita commerciale, visto il lusinghiero favore e il vivo interessamento, con cui sono stati accolti e seguiti gli articoli sulla nostra viabilità pubblicati dal giornale « Il Popolo » sotto il titolo « La Cenerentola della Provincia di Firenze » seguitiamo nella campagna iniziata, e ripubblicando nel presente opuscolo opportunamente modificati quegli articoli, intendiamo mantenere viva un'agitazione che, santa e doverosa, deve apportare i suoi benefici effetti.

Ciò che noi vogliamo fare di pubblica ragione; il fatto costante e dannosissimo per tutti i nostri interessi contro il quale intendiamo pubblicamente protestare, è il sistema invalso presso l'Ufficio Tecnico Provinciale di provvedere alla nostra viabilità con ripieghi e rattoppi, i quali, se da una parte arrecano poco o nessun miglioramento, dall'altra rappresentano spese inconsulte in riguardo a future migliorie, o rendono queste assolutamente impossibili.

Per nostra disgrazia Modigliana fu tagliata fuori dalla linea ferroviaria Faenza-Firenze, e dobbiamo, a dir vero, farne anche carico ai Modiglianesi influenti e proposti alla pubblica cosa, dei quali nessuno fece il più piccolo passo o la più piccola pratica, perchè la propria Città fosse allacciata, o, per lo meno, avesse la ferrovia il meno lontano possibile. Fu danno, perchè gli interessi nostri e le nostre industrie fiorenti ne sarebbero state avvantaggiate; fu ingiustizia, perchè, volere o no, Modigliana è il centro più importante della Romagna Toscana. *Ma il Paradiso non è fatto per i poltroni,* dice un proverbio, e, come sotto il dominio Francese del principio del secolo scorso, non ostante che la nostra Città fosse dichiarata Capoluogo di Circondario, non ostante che dal

Governo fossero dati ordini tassativi per una strada di comunicazione colla Toscana per l'Acquacheta, l'Avane e Lutirano, fummo sopraffatti dall'arrabattarsi dei Marradesi, che ebbero la strada per Borgo S. Lorenzo, così per la ferrovia Faenza-Firenze non fummo tenuti in alcuna considerazione, perchè noi stessi neppure ci facemmo vivi, ed ora dobbiamo dimettere ogni pensiero di udire mai più nel nostro Comune il fischio della vaporiera.

L'illustre Prof. Zannoni vagheggia bensì da tempo e va propagando l'idea di una ferrovia a cremagliera, che, partendo da Brisighella o da Faenza, leghi tra loro e unisca al Casentino tutti i principali centri della Romagna Toscana (Modigliana, Rocca S. Casciano, S. Sofia, Galeata, Bagno). Ma purtroppo dobbiamo ritenere questo un roseo sogno irrealizzabile, e le nostre speranze, le nostre mire, i nostri sforzi non potranno mai giungere più in là di un probabile modesto automobile. Se non che, come potrà anche l'automobile percorrere le nostre strade colla speditezza reclamata ormai dai traffici moltiplicati e colla sicurezza cui hanno diritto i viaggiatori, se esse, per la deficiente larghezza in molti punti, per le brusche risvolte ad angolo retto e perfino acuto, e soprattutto per le forti e continue pendenze

e contropendenze, si assomigliano a quelle cosiddette *ferrovie russe,* che in tutte le Esposizioni costituiscono il trastullo pruriginoso dei ragazzi, dei militari e delle serve?

È vero che Modigliana è situata in fondo a una valle depressa; ma è vero altresì che ha trovato una Provincia, o, per dir meglio, un Ufficio Tecnico Provinciale, che mai si è dato pensiero di venire coll'arte in aiuto della natura; dimodochè, per tutte e tre le grandi vie di accesso, ti conviene arrischiare il collo per scendervi, guastarti gambe e polmoni per uscirne.

Difatti, dalla parte di Tredozio, di cima al Corso Garibaldi, che è già a metri 6,80 sulla soglia del Palazzo Comunale, e a metri 13,40 sul livello di Piazza Umberto I, chi vuol partire dalla Città deve salire, dopo due pericolose risvolte ad angolo retto, e un percorso di soli 370 metri, fino a Vico, che è di metri 21,29 superiore al livello del pubblico giardino: abbiamo cioè una salita del 57 1/2 per mille. Notate però che subito al di là di Vico si discende al ponticello di Gaiana, indi ancora a quello delle Piane, che al giardino pubblico è superiore di soli metri 16,73. Onde, alzando *anche di metri tre* questo ponticello, per togliere l'altra contropendenza da esso al ponticello di

Marignano, si poteva, con la lieve pendenza del 20 per mille al massimo, partire da Modigliana per Tredozio. Bastava aprire l'angolo alla casa Frappoli e girare in sotto a Vico; con che si veniva a togliere la seconda pericolosa voltata, e, solo nel primo chilometro, si abbreviava di metri 100 il percorso. Quello che diciamo del primo tratto vale per tutto il resto fino a Tredozio. Ma di questo riparleremo.

Peggio ancora troviamo l'uscita da Modigliana verso Marradi. Già è un obbrobrio il rompicollo della Madonna del Cantone, dove la strada dovrà un giorno necessariamente essere deviata dall'angolo della casa Savelli, attraverso l'orto del Vescovado e il campo di Zonzera di Sotto fino al Seminario, preparando così anche un'eccellente area fabbricativa.

Ma poniamoci al Seminario, cioè all'estremo Ovest della Città, come ci siamo prima messi a quello Sud. Siamo già a metri 15,54 sulla soglia del Palazzo Comunale, e tosto precipitiamo sul ponte di Zonzera sull'Acereto, con una pendenza di quasi il 60 per mille, per arrampicarci immediatamente fino a Casa del Billo, con una salita di oltre il 60 per mille.

Si può dare un obbrobrio maggiore? E notate che il ponte di Zonzera sull'Acereto fu costruito circa 25 anni fa; che poteva spostarsi,

insieme alla strada, a monte, togliendo anche l'angolo pericoloso formato dalla casa Poggiolini, che copre la visuale. Ma nossignori! Il vecchio ponte della strada mulattiera era precisamente lì, e non poteva farsi altrove il nuovo: il vecchio ponte era a quel livello, e non poteva alzarsi il nuovo di un solo centimetro; la vecchia strada d'accesso al vecchio ponte seguiva quel percorso, e non poteva la nuova deviare di un millimetro. Frattanto se ai Modiglianesi, che ogni momento risentono il danno di questi errori madornali del nostro Ufficio Tecnico, saltasse in testa di chiedere una correzione, la Provincia risponderebbe, che, proprio in quel punto, ha speso centomila lire 25 anni fa, e, non a torto, ci manderebbe in quel paese. Così a noi non rimane che abbassare la testa e adattarci al fatto compiuto; e così si pretende di curare gl'interessi degli amministrati!

Veniamo ora alla strada che conduce a Faenza.

È questa la via del nostro maggior traffico, e può dirsi l'unico sbocco, non solo dei prodotti del territorio di Modigliana, ma ben anche di quelli delle due vallate del Tremazzo e dell'Acereto fino al crinale dell'Apennino. Possiamo approssimativamente calcolare che il

commercio di asportazione e importazione per questa via ammonti ad un valore di circa due milioni di lire annue, e che non meno di quindicimila ogni anno siano i passeggeri, che da Modigliana fanno capo a Faenza e viceversa. Non teniamo calcolo del via vai continuo di passeggeri e di merci nei diversi punti intermedi. Sarebbe quindi logico pretendere che la strada Modigliana-Faenza, con un dislivello tra le due Città di appena 100 metri su un percorso di 20 Chilometri, e nessuna difficoltà tecnica di tracciato, presentasse tutti i requisiti di un' ottima strada carrozzabile. Invece, come le altre due, in parecchi, in troppi punti, è un rompicollo. Esaminiamola infatti più partitamente che non facemmo e faremo per quelle di Tredozio e di Marradi, perchè è di troppa importanza per noi.

Poniamoci all' uscita di Modigliana, cioè alla casa di proprietà Savelli sul cavalcavia di Canale. Dopo una discesa breve e non forte al ponte sul Tramazzo, dobbiamo arrampicarci fino al passo della strada per Rocca S. Casciano, per un percorso di metri 300 e una salita del 72,80 per mille. È con questo bel principio che noi di Modigliana, e tutti gli abitanti delle parti a monte, usciamo dalla nostra Città per recarci o per recare le nostre

merci e i nostri prodotti alla Città o alla stazione di Faenza. Dal passo per Rocca S. Casciano la strada prosegue pianeggiante fino al cancello della Capra (metri 420), per discendere, con una pendenza di oltre il 40 per mille, fino al Camposanto Comunale, per un percorso di metri 630 e precipitare poscia sul ponticello di Ceretola (m. 460) con una pendenza di oltre l'80 per mille. Indi s'arrampica per metri 140 per una contropendenza altrettanto forte, per precipitare di nuovo (metri 170) sul ponte di Casa Stronchino, dopo il quale ancora rimonta al passo di Liverano (metri 600), che è, presso a poco, al medesimo livello della soglia del Palazzo Comunale di Modigliana. Sono quindi metri 2720 di ripidissime pendenze e contropendenze, che infastidiscono e spossano bestie e passeggeri, decuplicando la fatica e il perditempo.

Ora noi domandiamo se ai lumi del secolo XX, colle attività e i bisogni collettivi e individuali tanto accresciuti, per una zona importante come la nostra, che nulla oramai ha da sperare all'infuori di una buona via carrozzabile che l'unisca alla meta di tutta la sua vita civile e commerciale, si possono ancora tollerare degli obbrobrii come questo.

Ma ecco che mi sento tosto rimbeccare, che l'ufficio Tecnico Provinciale è perfettamente

della nostra opinione, e che non solo ha già pensato al rimedio, ma ha già pronti tutti gli studi ed il progetto di sistemazione di questo tratto. Ed è qui appunto dove volevamo tendere; ed è qui dove c'intratterremo alquanto, giacchè l'argomento è per noi d'interesse vitale.

È vero; l'Ufficio Tecnico Provinciale, compreso della impossibilità di mantenere questa vergogna di strada, ha presentato alla Provincia un progetto di sistemazione, che, approvato, sta per essere eseguito. Il qual fatto, se può da una parte considerarsi come una rescipiscenza doverosa, viene sempre più dall'altra a confermare quanto noi dicemmo al principio del nostro scritto, che cioè, al nostro Ufficio Tecnico Provinciale prevale il sistema di procedere alla sistemazione delle nostre strade senza un concetto tecnico giusto, direttivo, con danno enorme della Cassa della Provincia, che sperpera somme ingenti, e senza alcun vantaggio degli interessati. Cinquant'anni fa non era più tollerabile una stradaccia poco meglio che mulattiera; quindi parve all'Ufficio Tecnico (dove anche allora si pativa del difetto di corta vista) che noi dovessimo chiamarci arcicontenti d'avere la strada attuale. Ma ecco che una generazione è appena scomparsa, e già s'impone un tracciato diverso. Nè valse allora (e, col vento

che spira, non varrà forse neppure oggi) che più di una voce si elevasse a mettere sull' avvertita gli ingegneri, che la strada sarebbe riuscita pessima e per il nostro traffico disastrosa. Era migliore della vecchia, e bastava, perchè ogni voce in contrario dovesse tenersi in non cale. Ma il peggio si è che anche oggi si persiste nell'errore; il peggio si è che cinquant' anni di vita di un popolo laborioso nulla hanno insegnato, e il sistema dei rattoppi parziali è ancora la guida dell' ufficio di Palazzo Riccardi. Parlino per noi i fatti.

Necessità di cose e di tempi: insistenze, reclami, proteste, pressioni degli interessati, e, diciamolo pur francamente, candidati alla Deputazione Provinciale pericolanti, hanno, in questi ultimissimi anni, obbligato la nostra Provincia a sistemare alcuni tratti delle nostre vie; e sulla strada di Tredozio abbiamo avuta la piccola modificazione del ponticello sul fosso dei Ronchi; dalla parte di Marradi quelle delle Fiumane e di Cà Cappello: dalla parte di Faenza quella del Rio di Monte. Sorvoliamo sulla prima, perchè di tanto poco momento, che, rilevandone i difetti enormi, potrebbe essere giustificata l' accusa, che noi vogliamo proprio ricercare il pelo nell' uovo. Non possiamo però trattenerci dal riprovare con tutte le nostre

forze il rattoppo delle Fiumane. Era un precipizio e una modificazione s'imponeva; ma, vivaddio, era meglio lasciare le cose allo stato di prima, che darsi l'aria di migliorarle nel modo che s'è fatto. Tutto il percorso dal passo del Saletto fino al passo di Ladrino è una vergogna dell'Ingegneria ufficiale per le pericolose risvolte e pendenze. Saletto-Molinaccio; Molinaccio-Pollaio; Pollaio-Passo di S. Caterina-Fiumane; Fiumane-Casetto di Lineto-Passo di Ladrino. E ben l'aveva compreso il compianto Ingegner Boschi, il quale di tutto questo tratto e dell'altro, alla meglio modificato, Casa del Billo — Misiradola — Saletto, aveva studiato un progetto completo, pel quale avremmo avuto una strada comodissima, pianeggiante e quasi a rettifilo. Ma questo progetto rappresentava una rivoluzione *ab imis* dei sistemi invalsi a Palazzo Riccardi e perciò non se ne poteva tener conto alcuno nel lavoro delle Fiumane. Frattanto che cosa è avvenuto?

Se un giorno (quando alla Deputazione Provinciale si saranno cambiate le persone, e ai nuovi Consiglieri potrà nascondersi la spesa di L. 15000 fatta l'anno 1903 in questo punto) vorrà usarsi finalmente giustizia a questa povera zona tanto negletta, e, per necessità di cose, sarà ripreso e si attuerà il progetto Bo-

schi, allora oltre metà della spesa sopportata dalla Provincia or son due anni sarà stata fatta inutilmente, perchè il nuovo ultimo tracciato dovrà ancora modificarsi; perchè dovrà spostarsi a valle l'imbocco nord del nuovo ponte sul fosso di S. Caterina insieme a tutto il nuovo tratto di strada. È vero che il Pantalone d'oggi sarà morto, ma ve ne sarà uno nuovo, e sarà sempre il povero proverbiale Pantalone, cui nessun diritto è riconosciuto, e sempre e un unico dovere imposto: pagare, pagare, pagare.

La modificazione di Cà Cappello sulla strada di Marradi, per quanto abbiamo potuto comprendere da una visita non particolareggiata, giacchè è fuori del nostro campo d'azione, nè possiamo ora sapere se sia, o no, in relazione con miglioramenti futuri a quell'obbrobrio di strada, è riuscita assai buona. Il che sta a provare che non è la capacità che manca all'Ufficio Tecnico Provinciale. A un posto così importante non possono sedere persone neppure mediocri, tanto più poi quando si sa che godono la stima di così alto Consesso. E noi non lo abbiamo mai messo in dubbio. Ma, appunto perchè ne siamo certi, ci meravigliamo altamente come, proprio in questa zona del nostro territorio Modiglianese, si usi un peso e una misura diversa dal resto della

Provincia. In ogni altra parte della Romagna Toscana si lavora e si spendono somme enormi (per es. nella nuova strada della Cantina) per migliorare la viabilità; nella Toscana propriamente detta, specialmente nel reparto dell'Ing. Tempestini, si fanno modificazioni o rettifiche che onorano chi le consiglia e chi le compie. Solo le nostre strade non debbono meritare la più piccola attenzione, il più modesto studio dell'Ufficio di Palazzo Riccardi, e noi dobbiamo sempre chiamarci contenti e soddisfatti di ciò che si degnano regalarci, cioè dei lavori ad uso Fiumane o Rio di Monte.

Giacchè anche quest'ultimo è una stortura. Il già lodato Ingegner Boschi aveva compilato anche per questo passo un progetto completo, pel quale la strada, deviando dal ponte di Pianura a valle dell'attuale, tagliava la rupe del Rio, entrava nel campo di Casa Pedretti, e per i poderi Fondi di Tussino, Casa Castioni e Chiesa di Tussino, incontrava di nuovo il vecchio tracciato sopra il passo della Parrocchia. S'allungava il percorso di qualche cento metri, si spendeva qualche migliaio di lire in più, ma si aveva un tracciato splendido, a lievissime pendenze, di nessuna fatica pei veicoli anche più pesanti. Se non che il progetto era, al solito, troppo radicale e costava troppo: aspettarono quindici

e più anni e poi ci fecero il bel regalo della modificazione attuale, cioè una strada in trincea per oltre 150 metri, nella quale s' indugiano fango e gelo; una pendenza del 50 per mille su un percorso di 850 metri. E così i poveri barrocciai, che vengono carichi da Faenza, debbono ammazzare le proprie bestie, già stanche per un lungo tragitto, e debbono essi stessi dare aiuto ai poveri animali, che giungono trafelati al passo di Casa Baleotti. E così i passeggeri della diligenza postale debbono tante e tante volte, giunti al ponte di Pianura, sentirsi invitati gentilmente dal vetturale a discendere, e deliziarsi a piedi tra il fango e la ghiaia per una salita di 850 metri.

Evvia! Che così si viaggiasse cento anni fa, quando i nostri nonni, partendo da Modigliana per Firenze, quasi quasi facevano testamento, si capisce; ma oggi si va, si vuole, si deve andare più lesti; oggi il commercio, l' attività umana in tutte le sue diverse manifestazioni non patiscono, non tollerano inciampi, ed è dovere di chi è preposto ai pubblici servigi ottemperare a queste esigenze.

E qui mi si permetta una domanda, che potrebbe ripetersi per ogni lavoro fatto dal nostro Ufficio Tecnico Provinciale. Dato che il progetto Boschi per la sistemazione del Rio di

Monte avesse potuto importare 80, o anche 100 mila lire; se la Provincia avesse allora, cioè non meno di venti anni fa, messe a frutto quelle 50 e più mila lire, che ha poi spese nell'aborto attuale, quale somma avrebbe avuta ora disponibile? L'Ufficio Tecnico Provinciale, dove, più che nel mio modesto studiolo, si è pratici di cifre, e di conteggi, risponda per me. Io dico soltanto, che non solo si sarebbe avuto il danaro necessario per compiere il progetto Boschi, ma si sarebbe avuto questo enorme, questo impagabile vantaggio, che oggi potremmo percorrere tutto il tratto Tussino-Ponte di Pianura di trotto aperto andando e tornando, mentre invece ora e, purtroppo forse per sempre, dobbiamo farlo di passo o a piedi. E quello che abbiamo detto finora dei lavori fatti, dobbiamo ripeterlo disgraziatamente per quelli da farsi.

Sulla strada di Tredozio tre sono i punti che si è in procinto di modificare: la frana tra le Osterie e la Casetta; il ponte di Fregiolo, e il ponte delle Piane. Il primo tratto minacciava da anni, e finalmente l'inverno scorso è scivolato nel Tramazzo, abbattendo il muro a retta. Ci si è lavorato attorno mesi interi per tenere aperto alla meglio il passo ai rotabili, tagliando, puntellando, fognando; ma inutilmente; finchè l'Ingegnere Circonda-

riale ha presentato un progetto di sistemazione, non solo del tratto franoso, ma di parte ancora della pendenza da detto punto alla Casetta, che è di oltre il 70 per mille, in relazione colla sistemazione completa. La perizia è di L. 14000, cifra che ha fatto arricciare il naso a Palazzo Riccardi. Ma poi sono sorte anche difficoltà inaspettate.

Quando si è venuti a trattare dell' espropriazione, il proprietario ha domandato, prima di tutto, staia 60 di grano come indennizzo dei danni arrecati al seminato per una superficie di pochi metri quadrati; poscia L. 5000 per il tratto espropriando della superficie di metri quadrati circa 3000 di terreno franoso e acquitrinoso. Si discusse, si riscaldarono gli animi da ambo le parti; il proprietario è Professore di Matematiche e portava cavilli in luogo di ragioni; ma è anche nipote del Consigliere Provinciale. Cedere ad esigenze tanto esorbitanti non si poteva; applicare la legge non si volle; dunque non rimaneva che un mezzo, che si è adottato: strozzare cioè il lavoro e il progetto dell' Ingegnere Circondariale; aprire il passo alla meno peggio; lasciare la pendenza del 70 per mille, senza curarsi delle grida e delle imprecazioni di tutti i passeggeri. Per tal modo si ottiene anche quello che è mira principale del nostro Ufficio Tecnico, cioè spen-

dere poco. Difatti i lavori da compiersi importano una spesa di sole lire 6000 e quanto prima ne sarà indetta l'asta.

Le cose stanno nei precisi termini per i lavori di sistemazione al ponte di Fregiolo e al ponte delle Piane, sui quali ormai crediamo dover sorvolare, perchè altri di maggior importanza ci urgono, cioè quelli progettati per Cerretola e Casa Stronchino.

Fin da quando, circa sessant'anni fa, i traffici moltiplicati e le relazioni, fatte più strette e frequenti tra Modigliana e la Romagna, imposero la costruzione di una nuova strada per Faenza, si accese in Modigliana un serio dibattito contro il tracciato Beccaccia-Casa Stronchino-Liverano, il quale, se rappresentava un passo in avanti, non poteva soddisfare coloro che, fiduciosi nell'avvenire del proprio paese, aspiravano al buono e all'ottimo, nè potevano acquietarsi ad un meglio qualunque. Paladino di quell'agitazione era il defunto Antonio Viarani, il quale propugnava un nuovo tracciato a sinistra del Marzeno, dai Prati di Sotto a Liverano. I vantaggi di questo erano enormi. Prima di tutto si aveva una strada perfettamente in piano, giacchè, come abbiamo detto, il ponte di Liverano è presso a poco al mede-

simo livello della soglia del Palazzo Comunale. In secondo luogo essa sarebbe stata esposta a sud est, anzichè ad ovest, com'è l'attuale, quindi più asciutta e soleggiata: infine era più breve. Qualora poi si fosse potuto fare il sacrificio del taglio del Palazzo Comunale, gettando un ponte a terrapieno dall'orto di detto Palazzo al Prato di Sotto, la nuova via avrebbe imboccato direttamente il Corso Garibaldi, di cui poteva considerarsi una continuazione; si sarebbe prestata, tagliando l'orto Savelli al suo estremo, ad un comodo e bellissimo ingresso alla Città dalla parte di Marradi, evitando la bruttura attuale e il rompicollo della Madonna del Cantone, ed anche ad un facile accesso al ponte di canale sul Tramazzo, quindi a Violano e alla Strada per Rocca S. Casciano, attraverso gli orti Casalini e Targioni, risparmiando il taglio della casa di proprietà Samory e tutto il lungo terrapieno da essa al ponte medesimo. In ogni modo, avesse anche imboccato il ponte di Canale sopra la Moreta, dove ora è l'ingresso al mercato, avremmo sempre avuto una strada piana, soleggiata, sotto ogni rapporto magnifica, e Modigliana si sarebbe presentata al forestiere proveniente da Faenza non, come ora, tuffata in una conca, ma posata su ampia valle e adagiata sui fianchi di uber-

tose colline. Era insomma l'ideale delle strade per Modigliana, e non si può che rendere la meritata lode a chi la propugnava; giacchè, in riguardo alla viabilità, l'ottimo, ed anche l'ideale, deve essere la mira delle persone tecniche. La vita delle Città è nella loro ricchezza; la ricchezza è nel loro commercio e nelle loro industrie; e commercio e industrie non potranno mai aversi fiorenti, se i mezzi di comunicazione e di trasporto non saranno facili, comodi, solleciti.

Ma purtroppo fu vana ogni pratica, fu inascoltato ogni consiglio. Si volle il tracciato Casa Stronchino-Ceretola-Castelluccio-Beccaccia-Casa Samory, cioè, come abbiamo dimostrato, quasi tre chilometri di strada a precipizio, la peggiore di tutto il percorso Modigliana-Faenza. E che tale sia realmente lo prova il fatto che oggi, a soli sessant'anni dalla sua costruzione, Ufficio Tecnico e Provincia, non troppo larghi (e giustamente) nello spendere, hanno sentito il dovere di modificarla, e gl'Ingegneri inviati per gli studi hanno già presentato il progetto, che quanto prima andrà in esecuzione. È a questo progetto che ci permettiamo di muovere i nostri appunti.

Esso riguarda soprattutto i due nuovi ponti sul fosso di Ceretola e sul Marzeno a Casa Stronchino, quasi inaccessibili ora ai carichi

pesanti, e pericolosi per ogni altro veicolo. Volevasi dapprima costruire ex novo il solo ponte di Ceretola, e alzare fino al possibile l'attuale di Casa Stronchino; ma, siccome quest'ultimo lavoro sarebbe riuscito un aborto mostruoso, così si è deciso di costruire un nuovo ponte anche sul Marzeno. Se non che le accidentalità del terreno in questo tratto sono tante e sì forti, che, per togliere anche la pendenza dalla Capra al Passo di Settimano di Sotto, è necessario spostare la strada a valle del Castelluccio verso la casa della Capra, quindi entrare nei campi di Settimano, La Valle, Casetta del Priore, Ceretola, Casa Stronchino, rasentando la casa di quest'ultimo podere, e sul fosso di Ceretola e sul Marzeno, con un dislivello dai 12 ai 20 metri, gettare due ponti di parecchi metri più alti degli attuali, con riempimenti lunghi e costosissimi. Non conosciamo la somma preventivata, ma ci assicurano che è d'assai inferiore alla spesa reale, tanto per avere, dicono, l'approvazione del progetto, ma di fatto, forse, per fare poi, all'occorrenza, risaltare la forte economia di questa storpiatura, in confronto della strada a sinistra del fiume. Ora noi affermiamo che il progetto in discorso, se può considerarsi come un miglioramento sul percorso attuale, è man-

chevole in troppi punti, e rende impossibili, miglioramenti futuri: in ogni modo è troppo lontano da quell'ottimo, che è la condizione indispensabile per la nostra Città, e che può conseguirsi. E, prima di tutto, è una serie di curve, per quanto a lungo raggio; ed in ingegneria stradale, è legge che, a risparmio di spese di costruzione e di mantenimento, e per economia di tempo e di energie, le strade debbono allontanarsi il meno possibile dalla linea retta.

In secondo luogo, all'accesso ai due nuovi ponti di Ceretola e di Casa Stronchino, la nuova strada avrà pendenze e contropendenze superiori al 30 per mille; e ciò non già perchè non possa farsi perfettamente pianeggiante, ma, dicono i Tecnici della nostra Provincia, per risparmiare nella spesa. Di modo che, gira e rigira, è sempre il solito ritornello; spendere il meno possibile, senza preoccuparsi di sciupare il lavoro. Ma, dato anche che il nostro Ufficio Tecnico, in un momento di lucido intervallo, o di buon umore, alzasse tanto i due ponti suddetti da portarli al livello del nuovo tracciato stradale, questo sarebbe sempre più lungo assai della strada a sinistra del Marzeno, quindi di un costo assai più elevato di costruzione e di mantenimento. Ma la ra-

gione che più di ogni altra ci muove alla critica, è che, fatta la modificazione proposta, rimarrà sempre, e stavolta, purtroppo, eternamente, il rompicollo Beccaccia-Ponte di Canale. Ha un bel promettere l'egregio Ing. Tempestini che, col tempo, anche questo sarà tolto, alzando di metri 1,80 il ponte stesso: ma egli per primo, come intelligente, è convinto che tale lavoro non si farà mai. Prima di tutto perchè, anche se, oltre all'alzamento del ponte, si vorrà, o si potrà, tuffare alquanto la strada attuale sopra la Beccaccia fino al Castelluccio, potranno avvantaggiarsi tre, o, al massimo, quattro metri di livello, dal ponte di canale al passo per Rocca S. Casciano; ma, rimanendo esso sempre di metri 18, lascierebbe una pendenza del 60 per mille, e non metterebbe conto fare una spesa sì forte per un vantaggio sì lieve. In secondo luogo non si farà mai, perchè l'alzamento surricordato del ponte di Canale porta con sè altri cambiamenti notevolissimi e dispendiosi; cioè l'alzamento del terrapieno dal ponte stesso alla casa di proprietà Savelli (Filipparina): lo spostamento e l'allungamento della rampa di discesa a Via Canale; lo spostamento della strada per Violano, in alto, e per Rocca S. Casciano; l'alzamento della Pesa pubblica e delle costruzioni annesse, che sono

appena terminate; nuovi accessi alla Moreta e al mercato bestiami. È possibile tutto questo? Assolutamente no. Quindi noi dobbiamo con nostro rincrescimento assistere ad un lavoro che importerà una spesa non inferiore (salvo imprevisti, che, dato il precedente delle Osterie, sono facilmente prevedibili) alle Lire 100,000 e che segnerà l'ultima rovina della viabilità di Modigliana; perchè, compiuto, non lascierà più alcuna speranza, non che di una strada ottima, di un ulteriore miglioramento.

Davanti a questo danno evidente e permanente per la nostra viabilità e per i nostri traffici si è mossa l'opinione pubblica, della quale fattosi interprete il nostro Consiglio Comunale, fece voti e preghiere alla Deputazione Provinciale, affinchè si compiacesse di far studiare, anche in modo sommario, un nuovo tracciato a sinistra del Marzeno, come si propugnava circa sessant'anni or sono, e vedere se la spesa occorrente non fosse di troppo superiore, non già alla semplice modificazione Cerretola-Casa Stronchino, ma a tutta la rettifica Ponte di Canale-Liverano. L'Ufficio Tecnico, per bocca della Deputazione Provinciale, senza neppure degnarsi di percorrere il tracciato richiesto, ha risposto, che esso rappresenta un lavoro di lusso, importante una spesa non sopportabile

dalla Provincia. Nè a muoverlo da questa idea preconcetta, direi anzi meglio, da questa cantonata, è valsa la profferta gratuita del terreno per parte dei maggiori proprietari, nè l'istanza firmata da centinaia di Cittadini ragguardevoli. I quali, se anche non hanno studiato ingegneria, nati, cresciuti e invecchiati sul posto, si trovano in grado, per la pratica e l'osservazione quotidiana e diuturna, di conoscere, assai meglio degli Ingegneri Provinciali, che una volta ogni molti mesi, e molto alla lesta percorrono le nostre strade, i bisogni nostri, i nostri malanni e i rimedi più opportuni.

Ma dato anche (e non concesso) che la spesa fosse realmente superiore, magari di 15 o 20 mila lire, noi domandiamo a chiunque ha un po' di buona volontà per riconoscere il giusto, se sia preferibile spendere male 100 mila lire, o spenderne bene 120 mila. La correzione della strada attuale, come abbiamo detto, lascia a Ceretola e a Casa Stronchino lunghe pendenze del 40 per mille, le quali, quantunque non fortissime, sono sempre un grande inciampo al commercio; lascia inoltre irrimediabile la pendenza Ponte di Canale-Passo di Rocca S. Casciano, che è del 72,80 per mille. O non mette conto forse spendere 20 mila lire di più per togliere inconvenienti sì gravi, quando se ne but-

tano 15 mila in quella bruttura delle Fiumane, e 50 mila in quel rattoppo di Rio di Monte?

Ma un'altra obbiezione ufficiosa fa l'Ufficio Tecnico, ed è questa; che, fatta pure la nuova strada a sinistra del Marzeno, la Provincia deve poi seguitare nel mantenimento del tratto Ponte di Canale-Passo per Rocca. Quando si è tanto a corto di argomenti da avere bisogno di scuse sì magre, conviene proprio dire che la causa che si vuol difendere è addirittura spallata. Asseriamo che il tracciato completamente nuovo è più breve del vecchio modificato, quindi avremo il compenso. Ma se anche in realtà la Provincia dovesse rimanere il mantenimento annuo di trecento metri di strada in più, quanto potrebbe importare? Ecco il calcolo!

Per metri cubici 4 di ghiaia a L. 2,40	L. 9,60
Per sgombero neve a L. 100 al Chilometro (per metri 300)	» 30,00
Opere straordinarie N. 20 a L. 1,50 .	» 30,00
Totale della spesa annua per il mantenimento di m. 300 di strada .	L. 69,60

Evviva l'economia? Ed è il nostro Ufficio Tecnico quello che si vuol mostrare tanto benemerito della Cassa Provinciale!

Se non che noi vogliamo fare una concessione anche più larga: vogliamo ammettere

che il tracciato a sinistra del Marzeno importi 50 mila lire più dal rattoppo proposto. È una esagerazione enorme, quantunque non arrivi mai a diventare bestemmia come le asserzioni del nostro Ufficio Tecnico Provinciale. Ma dato anche questo assurdo, chi obbliga i Signori Ingegneri della Provincia a fare proprio quest'anno o l'anno prossimo un aborto di lavoro, invece di aspettare cinque, magari dieci anni, e farlo definitivo e ottimo, e da persone intelligenti? E invece d'impostare la spesa in un solo bilancio, non si può ripartire in vari bilanci? E perchè piccarsi di farlo proprio subito? Modigliana, che ha tanto aspettato, può attendere ancora; a patto però che non le si precluda affatto ogni speranza di avere un giorno un'ottima via carrozzabile, come avverrà col lavoro proposto e voluto dal nostro Ufficio Tecnico. Eh via! Il puntiglio non è da persone superiori, e se anche a Palazzo Riccardi vi fosse realmente chi ha motivo di lamentarsi di Modigliana (il che affermiamo falso) il vendicarsi in tal modo è da piccino, e il danno morale e le beffe rindonderebbero sempre a suo disdoro. Poche sere or sono un viaggiatore, che batte tutte le vallate, da quella del Santerno a quella del Metauro, affermava pubblicamente, che di tutte le vie, che dalla grande

arteria Emilia s'irraggiano verso l'Appennino, la peggiore, senza confronti, è quella per Modigliana. Ed ha ragione; e quasi a farlo apposta, anche la Provincia di Ravenna, o per dir meglio, l'Ufficio Tecnico di Ravenna, si cura di non restare da meno di quello di Firenze e sta ultimando ora una mostruosità di rattoppo alla discesa per Scavignano, che dovrebbe far vergognare chi l'ha proposto e lo compie. E noi protestiamo pubblicamente contro questi delitti, perchè un centro importante come Modigliana, che, ripetiamo, nulla può più sperare pe' traffici moltiplicantisi all'infuori di un'ottima strada carrozzabile, ha diritto di averla, nè può sofferire in silenzio che la si prenda così a gabbo. O che ci viene a tirar fuori il Capo del nostro Ufffcio Tecnico che noi domandiamo cose di lusso? Sono eresie queste che stanno troppo male in bocca di una persona che, crediamo meritamente, gode la stima e la fiducia della Provincia, e che dovrebbe avere, in fatto di viabilità, ben altri criteri, e nelle relazioni cogli interessati, che pagano ogni anno somme non indifferenti a quella Cassa, cui egli attinge e di cui in tanta parte dispone, dovrebbe tener modi ben diversi. Non si venga a tirar fuori la meschina scusa che in ogni bilancio della Provincia figurano ingenti spese

per lavori stradali in Romagna, tantochè i Consiglieri si indispettiscono. Se i lavori di Romagna fossero fatti in regola e non raffazzonati, per darla ad intendere, si farebbe una spesa una volta tanto, nè sarebbe necessario tornarci sopra a distanza di pochi anni. La puntura insistente, monotona, fastidiosa di una zanzara, riesce a lungo andare più insopportabile di una buona ferita.

Ma affinchè il pubblico sia a conoscenza di tutte le pratiche fatte dalla nostra Autorità Comunale, e si faccia un concetto esatto del vero stato delle cose, ci piace pubblicare nella loro integrità i diversi deliberati del Consiglio. Il primo porta la data del 22 Giugno 1903 ed è così formulato:

IL CONSIGLIO

considerando come l'attuale strada provinciale per Faenza, unica via di comunicazione diretta con la ferrovia, ha, nel tratto da Casa Stronchino a Modigliana, la sezione assai ristretta, con brusche risvolte e forti pendenze, tanto che rendesi difficile il transito, specialmente di carri di grossa portata, e spesso si annoverano inconvenienti e sinistri

FA VOTI

perchè l'On. Deputazione Provinciale di Firenze, tenuto conto dell'aumentato sviluppo di commercio di questo Capoluogo e dei nuovi mezzi di locomozione,

disponga a che siano fatti in tempo opportuno gli studi necessari per la rettificazione del sopra indicato tratto di strada, per eseguirne quanto prima i relativi lavori e soddisfare così i legittimi bisogni di queste popolazioni, che, invero, pochi benefici hanno sempre risentiti dalle forti retribuzioni che pagano all'Amministrazione della Provincia.

A quest' Ordine del giorno la Deputazione Provinciale, con una sollecitudine che, a questi chiari di burocrazia temporeggiatrice, le faceva onore, diede incarico all' Ufficio Tecnico di appagare i nostri desideri e fare gli studi opportuni. Ed anche l' Ufficio Tecnico si addimostrò premuroso; ma al solito, iniziò gli studi per un rattoppo qualunque, avendo di mira il solo rifacimento dei due ponti di Cerretola e Casa Stronchino. Onde il Consiglio Comunale, giustamente impensierito, riprese la pratica, e nella tornata dell' 8 Marzo 1904, presenti 14 Consiglieri, approvò ad unanimità il seguente Ordine del giorno:

IL CONSIGLIO

memore del voto espresso nella sua seduta delli 22 Giugno 1903 in merito ai miglioramenti da apportarsi alla viabilità provinciale da *Liverano* a Modigliana;

« Constatate le buone intenzioni addimostrate dall' On. Deputazione provinciale per dare effetto al voto suddetto, col fare iniziare gli studi per la correzione dei ponti di *Casa Stronchino* e *Cerretola;*

« Considerato che col suddetto voto il Consiglio ebbe però lo scopo di richiamare l'attenzione dell'Amministrazione provinciale sull'intero tratto di strada, perchè non soddisfa ai bisogni del Capoluogo, avuto specialmente riguardo che l'unico mezzo di locomozione cui possono aspirare queste popolazioni è quello automobilistico o tramviario;

« Che pertanto gli studi iniziati hanno un obbiettivo troppo ristretto e non corrispondono adeguatamente a quei criteri d'ordine generale, tecnici e di previdenza che debbono essere di guida nella specialità del caso;

« Ritenuto che, avuto riguardo alla posizione dei Comuni di Modigliana e Tredozio, pei quali può dirsi preclusa ogni speranza di transito ferroviario e pei quali Faenza è l'unico scalo commerciale con ferrovia, necessita esaminare la questione da un punto di vista più organico e complesso per non compromettere l'avvenire con lavori insufficienti, pur sobbarcandosi a notevoli spese;

« Ritenuto che, partendo da tali logiche premesse, due soltanto possono essere i progetti discutibili per sistemare definitivamente e per sempre la viabilità provinciale rispetto a questo Capoluogo; *quello cioè della completa sistemazione dell'attuale tratto di strada, e quello dello spostamento della strada sul lato sinistro del fiume Marzeno* esposto a levante in condizioni favorevolissime, sia per la sua planimetria, sia per le minori opere d'arte occorrenti;

« che essendo evidente il vantaggio che offrirebbe quest'ultimo progetto, occorre esaminare se dal lato finanziario possa incontrare serie difficoltà, per cui è indispensabile conoscere, sia pure con studi sommari, l'importare di ogni singolo progetto, tenuto anche conto che è certa la cessione gratuita della maggior parte dei terreni sui quali dovrebbe passare il nuovo tracciato;

« Pertanto, mentre plaude all'iniziativa presa dall'Amministrazione della Provincia ed a quei proprietari che sono disposti a cedere gratuitamente i loro terreni;

« Sintetizzando i vivissimi desideri del Paese,

FA VOTI

« Che l'On. Deputazione provinciale voglia compiacersi disporre colla desiderata sollecitudine, perchè siano compiuti nuovi studi in conformità di quanto venne più sopra esposto.

Come si vede nulla di più logico, nulla di più modesto, nulla di più rispettoso. Ma la Giunta Provinciale, o per meglio dire, l'Ufficio Tecnico, è di parere contrario e fa rispondere colla seguente lettera in data 29 Marzo.

La Deputazione Provinciale, visto il rapporto dell'Ufficio Tecnico in data 25 del mese volgente:

Considerato che la rettificazione detta Ca' di Stronchino da introdursi nella strada della Busca, che sta studiando il nostro Ingegner Capo, corrisponde perfettamente alle esigenze tecniche, inquanto chè ha due sole curve di raggio grandissimo, e pendenze inferiori al 4 per cento:

Considerando che la deviazione domandata dal Municipio di Modigliana con l'ordine del giorno dell'8 Marzo andante e da molti Cittadini con petizione dell'11 Marzo stesso sia un lavoro di lusso punto indicato in presenza della spesa di quasi 6 milioni che occorrerà commettere per mettere in ordine la rete delle strade provinciali; considerato che, in omaggio al principio di giustizia distributiva, la Provincia deve procedere gradualmente ed in rapporto

alle vere necessità del transito nelle diverse plaghe del suo territorio alla sistemazione delle strade medesime:

Non può accogliere favorevolmente la domanda che sopra corrispondente a criteri di lusso, e quindi conferma all'Ufficio Tecnico l'incarico di proseguire nello studio già portato a buon punto della rettifica di Cerretola e di Ca' di Stronchino.

Davanti a tale enormità Modigliana rimane sbalordita. Quando l'Ufficio Tecnico di una Provincia importante come quella di Firenze si permette chiamare lavoro di lusso una strada buona, cioè pianeggiante, in linea retta, ben esposta, per la quale (tanta è la sua importanza!) i proprietari cedono i terreni gratis e che è chiesta da un Consiglio Comunale, che ben conosce i bisogni del proprio paese, e da centinaia di rispettabili Cittadini, bisogna proprio che ci chiediamo in che secolo, o in quale plaga inospitale viviamo, o che razza di concetto hanno gl'Ingegneri Provinciali della viabilità e dei bisogni dei Comuni. Oppure che supponiamo che sia proprio vero quello che da tutti si dice, che il Signor Ingegner Capo della nostra Provincia, quelle rare volte che si degna percorrere le nostre strade, lo fa di corsa, in legno ben chiuso, e con la massima fretta di giungere a Tredozio per riposarsi in casa del Consigliere Provinciale.

Onde il nostro Consiglio si ritenne in do-

vere di riprendere la pratica, e nell'adunanza dell'Aprile votò, sempre ad unanimità, il seguente ordine del giorno:

IL CONSIGLIO

udita la lettura del verbale della deliberazione adottata dall'On. Deputazione Provinciale nell'adunanza del 29 Marzo, riferibile alla sistemazione della strada faentina da Ca' Liverano e comunicata come risposta all'Ordine del giorno votato dal Consiglio li 8 Marzo e alla petizione di molti Cittadini;

Considerato che le conclusioni della Deputazione, nonchè le premesse fatte dalla medesima, non sono affatto in relazione alle ragioni ed ai voti manifestati;

Spiacente che l'argomento da parte dell'On. Deputazione Provinciale non sia stato trattato colla necessaria ponderazione, il che dimostra che la medesima non si è data esatto conto della sua importanza

DELIBERA

di rinnovare il voto già espresso, richiamando su di esso tutta l'attenzione dell'On Deputazione Provinciale, perchè deliberi senza preconcetti e con più cognizione di causa.

Questo ordine del giorno ha urtata la suscettibilità dell'On. Deputazione, la quale, sotto pretesto che in esso erano frasi non convenienti, non solo non ha dato più alcuna risposta, ma dobbiamo ritenere che abbia dato ordini speciali per la continuazione e il compimento degli studi e delle trattative necessarie per divenire

all'asta dei lavori. Difatti in poche settimane si sono riveduti i picchetti e si sono combinate le espropriazioni dei terreni, per le quali vi era ordine espresso di procedere tosto alla espropriazione forzata, appena si trovassero opposizioni. Quanta differenza col modo tenuto alle Osterie!

Contro questo modo di procedere dell'On. Deputazione, la quale calpesta le preghiere e i desideri di Modigliana, il Consiglio Comunale ha protestato nell'ultima sua seduta del 18 corr. e, mentre il Signor Ingegnere Circondariale (che trattato sempre coi guanti da noi tutti ed elogiato nelle pubblicazioni fatte sul *Popolo,* finge ora di non conoscerci più, e disdegna di salutarci) veniva a Modigliana per trattare l'espropriazione, ha approvato il seguente ordine del giorno:

IL CONSIGLIO

Veduta la sua precedente deliberazione del 22 Giugno 1903, con cui faceva voti onde l'On. Deputazione Provinciale avesse provveduto al miglioramento della viabilità da Modigliana a Faenza;

Veduto l'altro suo atto dell'8 Marzo 1904 con cui, essendo stati iniziati gli studi per la correzione dei Ponti di Casa Stronchino e Cerretola (lavoro assolutamente insufficiente alle più modeste esigenze di questa popolazione), chiedevasi che al progetto di completa sistemazione della strada fosse aggiunto

quello dello spostamento della medesima sul lato sinistro del fiume Marzeno esposto a levante ed in condizioni favorevolissime, sia per la planimetria, sia anche per le minori opere d'arte ivi occorrenti, e si domandava inoltre, nel caso di difficoltà finanziarie, fosse stato fatto anche sommariamente uno studio comparativo fra il progetto che era per adottare la Provincia e l'altro che si proponeva;

Veduta la deliberazione 29 Marzo 1904, presa dalla Deputazione Provinciale, in merito al surriferito atto consigliare e ad una petizione di molti cittadini, concludente per il rigetto della proposta deviazione della strada, ritenendo il lavoro di lusso e di fortissima spesa;

Veduto l'altro atto Consigliare del 29 Aprile 1904, con cui si faceva rilevare la soverchia leggerezza come venne trattata la questione, giacchè, mentre un miglioramento alla viabilità, se può essere considerata spesa di lusso in paesi barbari, non deve ritenersi tale dove aleggi un po' di civiltà, la maggior spesa, con tanta premura denunciata dalla Deputazione Provinciale, non è avvalorata da nessun fatto, dacchè il chiesto studio comparativo dei due progetti, nonchè essere fatto, neppure venne iniziato;

Considerato che alle giuste insistenze, perchè, prima di scartare in modo assoluto le proposte di questa Amministrazione, l'On. Deputazione avesse eseguiti gli studi per un progetto comparativo, questa, quasi disdegnando i legittimi voti di un'intera popolazione, rispose col proseguire negli studi del progetto da essa deliberato;

Considerato che questo fatto, mentre si risolve in una grave offesa per il Comune, perchè è un insulto che la Deputazione Provinciale vuole scagliare ed al Consiglio ed alla cittadinanza tutta, arreca anche un gravissimo danno materiale, dacchè, apportati alla strada i lievi miglioramenti che la Provincia si

è proposta, si deve per sempre rinunciare all'idea di potere conseguire una buona viabilità:

Considerato che i lavori, come si vorrebbero iniziare, piuttosto che in vantaggio si risolverebbero in un danno;

DELIBERA

1.° - Di chiedere che l'On. Deputazione Provinciale faccia eseguire un progetto, per la proposta deviazione, comparativo all'altro di rettifica della Strada e dei Ponti di Casa Stronchino e Ceretola, per accertare quale sia la maggiore spesa dell'uno in confronto dell'altro;

2.° - E nel caso di rifiuto per parte della stessa Deputazione Provinciale, di chiedere, nell'interesse di queste popolazioni, che siano abbandonati i lavori che la Provincia ha in animo di fare, rimanendo in attesa di tempi e di uomini migliori; e d'incaricare la Giunta affinchè esperisca, non escluso il referendum e una petizione al Parlamento, tutte quelle vie che riterrà necessarie.

Abbiamo finiti questi rapidi cenni sulla nostra viabilità, senza però rinunciare a riprendere l'argomento, qualora il bisogno o l'occasione si presenti. Riassumeremo quanto siamo venuti scrivendo e trarremo le conseguenze, come dalle favole la morale.

Il fine propostoci fu unicamente quello di fare conoscere ai nostri Concittadini due cose egualmente gravi.

La prima è che al nostro Ufficio Tecnico Provinciale è invalso il criterio di procedere

alla sistemazione delle nostre strade senza una direttiva, senza prendere in considerazione il lavoro in complesso, cioè in relazione ai bisogni e alle modificazioni future. Onde, o si spendono inutilmente i danari, perchè, dopo non molto tempo, il lavoro va disfatto o cambiato, o si rendono impossibili miglioramenti futuri. Esempio del primo caso l'abbiamo nel lavoro delle Fiumane, e in quelli da eseguirsi ai ponticelli delle Piane e di Fregiolo e alle Osterie. Esempio del secondo l'abbiamo nel ponte sull'Acereto a Zonzera, nel lavoro di Rio di Monte e in quello proposto Ceretola-Casa Stronchino.

La seconda è quella di far toccare con mano ai nostri Concittadini il danno enorme che arreca ai loro interessi questo sistema dell'Ufficio Tecnico. Non s'illudano, e non si cullino spensieratamente nel benessere attuale. La loro attività è ammirevole; la loro iniziativa non trova intoppi, ma l'ubicazione della loro Città è purtroppo una delle più disgraziate. Si ha un bel produrre; ma quando questa produzione non ha sfogo facile ed economico, la concorrenza del mercato affoga qualunque industria, qualunque iniziativa. Dieci, talvolta cinque centesimi di costo maggiore per unità sono più che sufficenti per fare rivolgere altrove il commercio; e quindici centesimi di minore spesa

nel trasporto delle merci ai centri o alla ferrovia rappresentano molte volte il solo guadagno del produttore. Su una piazza che ha la ferrovia, p. es. Marradi, il grano si vende ora a 29 e fin 30 lire per sacco: noi a Modigliana stentiamo ad averne 27. Aggiungete a questa perdita la maggiore spesa per il trasporto su carri di concimi, mangimi ecc. e vedrete subito in quale grado d'inferiorità ci troviamo. Noi abbiamo un'industria abbastanza florida e per molti operai nostri proficua, che è quella del cemento; ma riteniamo che sia proficua per la Ditta Odorico che la conduce unicamente perchè il cemento prodotto le serve come materia prima per ulteriori industrie. Dato che la Ditta Odorico dovesse, p. es., pagare ad altre fabbriche il cemento a L. 4 per quintale, avrà sempre un discreto tornaconto a mantenere la fabbrica di Modigliana, anche se il cemento a lei costa L. 3,75 di produzione. Sono venticinque centesimi di guadagno sulla materia prima che le occorre per ulteriori industrie di lavori murari. Ma mettiamo il caso che, per una ragione qualunque, il cemento possa essere ceduto da altre fabbriche al medesimo prezzo di L. 3,75 od anche 3,85: la Ditta Odorico non vorrà più correre l'alea di mantenere una fabbrica per conto proprio, la quale richiede capitali forti,

sorveglianza, intelligenza ecc. e può andar soggetta a guasti, casi fortuiti od altro. Allora le converrà, o chiuderla affatto, e io domando quale danno ne risentirebbe Modigliana, o fare in modo, pagando meno il sasso o gli operai, che il cemento possa darle nuovamente il guadagno di 25 centesimi. Ora, se per trasportare il sasso dalle cave di Lutirano o di Tredozio, e per trasportare il carbone da Faenza ed il cemento alla stazione, avessimo le strade piane o a leggere pendenze, invece di averle con pendenze dal 30 al 90 per mille, quei dieci o venti centesimi di spesa maggiore, che farebbero chiudere le nostre fornaci, sarebbero risparmiati nel trasporto del materiale suddetto.

È un esempio che abbiamo voluto mettere sotto gli occhi dei nostri Concittadini, i quali non debbono credere che esso sia una semplice supposizione. Presentemente si sta impiantando a Livorno con ingenti capitali una grandiosa fabbrica di cementi, colla ferrovia alle cave di sasso, ai forni e al porto; onde la spesa di trasporto sia del carbone per i forni, sia del sasso, sia del cemento sarà ridotta al minimo, quindi anche il costo del prodotto sarà molto inferiore a quello di tutte le altre fabbriche, che dovranno subire una spietata concorrenza. Resisterà quella di Modigliana? Ce

lo auguriamo per il bene dei nostri operai. Ad ogni modo, se la Provincia ci avesse fatte pel passato, o ci preparasse per l'avvenire, strade buone, come si può e si dovrebbe, la Ditta Odorico potrebbe pagare 10 centesimi meno per quintale, sia il porto del carbone, sia quello del sasso, sia quello del cemento.

Ciò che diciamo di questa industria deve estendersi ad ogni altro ramo del commercio nostro, ed i Modiglianesi debbono prendere in ben seria considerazione questi fatti, e convincersi che le buone strade sono uno dei fattori principali della ricchezza. E debbono tanto più adoperarsi per raggiungere questo scopo, inquanto che, se bene consideriamo le condizioni nostre, non le troviamo certo migliorate in questi ultimi anni, e ci vediamo ogni giorno sopraffare dai paesi limitrofi. Faenza ci ha guasto il mercato settimanale, mettendo il proprio al giovedì come il nostro; e noi, tra il fare e disfare senza alcun criterio, non abbiamo saputo, in due anni, raccappezzarci ancora. Marradi ci fa una concorrenza spietata col beneficio della ferrovia, e tenta trarre a sè il commercio della Valle di Lutirano, che finora affluisce tutto a Modigliana. E se, come ora si sforza, riuscirà a far dichiarare provinciale la strada Muraglione-Lutirano-Tredozio, avremo fra non

molto un nuovo tracciato Lutirano o Ponte della Valle-Marradi, che porterà tutto il traffico direttamente alla ferrovia. E questo tratto di strada sarà il primo tronco di quella trasversale della Romagna Toscana, che s' impone, e alla quale il nostro Ufficio Tecnico avrebbe già dovuto pensare da tempo nel vantaggio della Provincia. Ma questa trasversale, una volta costruita a dovere, sarà la rovina di Modigliana, che perderà gran parte del traffico della valle del Tramazzo e tutto quello della valle dell'Acereto.

E Marradi riuscirà, perchè ha la grande fortuna d'avere la classe abbiente istruita, zelante degli interessi del proprio paese e in buona vista dell'Autorità Superiore, contro la quale (è vano illudersi) non si va impunemente.

Per tutte queste ragioni noi volgiamo una calda preghiera all'Autorità Municipale nostra, affinchè prenda seriamente a cuore la questione che siamo venuti agitando. Consideri che da parte dell' ufficio Tecnico Provinciale si sta preparando al nostro paese l' ultima rovina. Una volta fatta la modificazione Ceretola-Casa Stronchino, Modigliana non può più sperare in una buona viabilità, e da tutte le parti si troverà chiusa e sepolta nella propria conca. Faccia conoscere queste nostre disgraziate con-

dizioni all'Autorità Superiore, faccia che anche il pubblico s'interessi della cosa, e soprattutto esiga dal nostro Consigliere Provinciale che prenda seriamente a cuore i nostri bisogni e i nostri postulati, ed abbia autorità e potere di esporli e fare apprezzare nell'alto Consesso di cui fa parte. Purtroppo finora tale carica importantissima fu nel nostro Mandamento considerata come uno sfogo di ambizione personale o di patti più o meno dignitosi, o d'alleanze ibride. È ora che Modigliana si desti, e dinnanzi a un danno imminente enorme, irrimediabile forse, faccia sentire la sua voce e sappia tutelare i propri interessi conculcati. Non agitazioni inconsulte e convulsive, non rumori di piazza, ma quel movimento serio e ordinato che viene dal riconoscimento cosciente dei propri diritti. E l'Autorità Superiore non potrà esimersi dall'ascoltarci e dall'aiutarci, e il nostro Ufficio Tecnico Provinciale, dove potranno trovarsi persone puntigliose, ma non irragionevoli, tornerà su' suoi passi e dovrà alla fine riconoscere, che noi con questa campagna non facciamo che tutelare i nostri più vitali interessi, e che parliamo

per ver dire
non per odio d'altrui, nè per disprezzo.