SULLA

RETE DI STRADE FERRATE

A SISTEMA RIDOTTO

PROPOSTA NELLA PROVINCIA

DI

PESARO-URBINO

DALLA

SOCIETÀ DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

MEMORIA

PESARO
STAB. FEDERICI

Aprile 1883.

Al Sig. Commendatore
Ing: Salvatori
omaggio dell'Autore

Villa Borghese
9/5 83

SULLA

RETE DI STRADE FERRATE

A SISTEMA RIDOTTO

PROPOSTA NELLA PROVINCIA

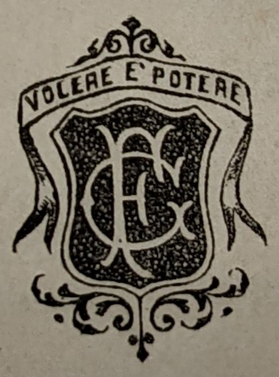
DI

PESARO-URBINO

DALLA

SOCIETÀ DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

MEMORIA



PESARO
STAB. FEDERICI

Aprile 1883.

All' Illm.mo Signor Conte

Commendatore

MICHELE FAZIOLI

Senatore del Regno

Conte Carissimo,

Permetti che fregi del tuo nome questa mia memoria perchè l'antica amicizia, che rimonta ai tempi più belli della patria, quando con nobili aspirazioni se ne invocava il risorgimento, possa farmi ispirare confidenza nel significato morale di ciò che espongo. Gli abitanti della valle del Cesano son sicuro che si rassegnerebbero a perdere il beneficio della ferrovia quando fossero convinti che ad altri luoghi portasse nocumento. Ma se comune e reciproco è il bene, perchè negare ad altri ciò che a se non reca

alcun danno? So che ancora questa opposizione legalmente non fu promossa, ma siccome credo cosa ottima il prevenire *un male, così ad evitare una sorpresa che potrebbe portare le conseguenze di una inconsulta deliberazione, mi affretto esporre queste mie idee, e le pubblico all' ombra del nome tuo reputatissimo.*

Conserva la tua benevolenza

Pesaro, Aprile 1883.

al tuo aff.mo

ASCANIO GINEVRI-BLASI.

SULLA RETE DI STRADE FERRATE

A SISTEMA RIDOTTO

PROPOSTA NELLA PROVINCIA DI PESARO-URBINO

DALLA SOCIETÁ DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

MEMORIA

Il discorso di S. E. il Ministro dei lavori pubblici pronunziato ultimamente in Parlamento sulla strada S. Arcangelo-Fabriano fu molto opportuno per l'interesse della provincia di Pesaro-Urbino. Si è compreso che finanziariamente è impossibile avere quella strada a sezione ordinaria, e l'attendere il passaggio di categoria, o lo sperare che il governo ne assuma la costruzione per interesse militare, sarebbe una vaga lusinga. Questa linea non costerebbe meno, ma forse più, di trenta milioni; per cui alle provincie interessate e ai comuni spetterebbero . . . . L. 6,000,000

Essa però non potrebbe essere di grande interesse alla generalità della provincia, se non avesse per ogni vallata

a riportare L. 6,000,000

Riporto L.	6,000,000
una congiunzione con la littorale, per cui sarebbe stato sempre necessario che i comuni della valle del Metauro concorressero ad una spesa di Lire 2,000,000 con un contingente di „	800,000
Ed altrettanto avrebbero dovuto fare i comuni della valle del Foglia e del Cesano . . . . „	1,600,000
Ma non basta; pel proseguimento della Metaurense fino a Celalba, ove s'incontra la linea in costruzione da Arezzo-Gubbio-Fossato, i comuni interessati sarebbero stati costretti sopportare il contingente alla spesa di 8,500,000, e cioè . . . . „	3,400,000
In tutto il concorso delle provincie e dei comuni ascenderebbe all'ingente spesa di . . . . . L.	11,800,000

È ciò possibile?

La definitiva deliberazione presa pertanto di accettare il progetto presentato dalla Società delle ferrovie complementari, pel quale colla stessa spesa che sarebbe stata necessaria per i Ch. 140 della dorsale a sezione ordinaria, ottiensi una rete che in complesso abbraccia Ch. 308 di ferrovia a sistema ridotto, rende non solo possibile l'opera, ma corona i desiderî, e soddisfa ai bisogni dell'intera provincia. La rete sarebbe costituita dalla

S. Arcangelo-Fabriano . . .	Ch.	140
Fano-Celalba pel Metauro . . .	„	90
Sinigaglia-Serra S. Abbondio lungo il Cesano	„	45
Pesaro-Cagallo pel Foglia . . .	„	33
Totale	Ch.	308

Ora si attende che la detta Società mandi il risultato degli studi definitivi per istringere il contratto.

Frattanto l'Ecc.ma Deputazione provinciale di Pesaro, d'accordo con la Commissione ferroviaria ha preso la deliberazione di rivolgersi alla provincia di Ancona per avere la sua definitiva adesione al concorso della spesa. E non vi è dubbio che non sia favorevole, poichè se altra volta in massima acconsentiva, essendosi migliorate d'assai le condizioni, oggi non può che confermarsi in quella opinione.

Allora si trattava di beneficare l'industriosa città di Fabriano facendola capo linea della dorsale e, coll'attraversarlo, favorire il comune di Sassoferrato; con la nuova proposta, come si vedrà, la provincia di Ancona avrebbe un corrispettivo molto più vantaggioso per la spesa che andrebbe a sostenere.

Voci vaghe però, che ritengo assolutamente infondate, sapendo quanto valgono per senno, e rettitudine i magistrati di cotesta provincia, vogliono far credere che l'adesione all'invito di Pesaro sarà

subordinato alla condizione che dalla rete di strada proposta dalla Società delle ferrovie complementari sia tolta la linea lungo la valle del Cesano perchè si crede possa far concorrenza a quella progettata nella valle del Misa dalla provincia di Ancona. Ciò non si comprende poichè l' importantissima città di Sinigaglia dovrebbe andare ben lieta di essere capo linea di due anzichè di una strada? E poi il commercio della valle del Misa non può in alcun modo sfuggirle, ma deve tener conto di non perdere quello della valle del Cesano ricca regione della provincia di Pesaro.

Inoltre la proposta di una strada che da Serra S. Abbondio metta a Sinigaglia sulla valle del Cesano per metà è destinata a beneficio del territorio della provincia di Ancona; poichè scorrendo nella destra del fiume Cesano, alla sinistra in quasi tutta la sua estensione trovasi la provincia di Ancona, Monte Rado, Corinaldo, Castelleone, tutta la parte settentrionale di Arcevia, e una buona parte del comune di Sassoferrato parteciperebbero di questo gran beneficio.

Ma è poi vero che se si costruisse una strada sul Cesano pregiudicarebbe la linea del Misa? È certo che Sinigaglia prescegliera sempre questa linea per andare a Fabriano; ma al di là non servirebbe perchè vi è la Falconara; ed al di qua nemmeno perchè a Fano la Metaurense mette nella stessa direzione. Dunque la linea del Misa con, o senza la linea del Cesano, non può sperare che la

clientela di Sinigaglia. — Per tutte queste ragioni pertanto non può assolutamente essere vera l'opposizione della provincia di Ancona alla linea del Cesano. Ma ammesso, e non concesso, che vi possa essere qualcuno che abbia la velleità di fare questa proposta; e per un caso strano riesca ad ottenerne l'intento, non si può menomamente dubitare che la provincia di Pesaro ed Urbino debba permettere un così grave sacrificio agl' interessi vitali di una delle valli più importanti e ricche della provincia, che nella sola parte destra del Cesano comprende tre Mandamenti, con una popolazione di circa *40 mila* abitanti ed un estimo censuario di un milione e mezzo di scudi Romani. — E come sarebbe possibile, che, contro ogni riguardo alla distributiva giustizia, quegli abitanti fossero chiamati a concorrere nella spesa di tanti milioni senza averne alcun corrispettivo? E non sono essi gravati di un contributo annuo di circa L. 120 mila ossia del quinto delle imposte dell' intera provincia? Nè si dica che la linea dorsale sia di grande interesse per essi; poichè è futile il beneficio di avere in cima alla valle una stazione per Roma, mentre i loro interessi, e traffici sono diretti al mare ove è anche il capoluogo della Provincia.

Per iscongiurare un tanto male, anzichè piegarsi ad esigenze mal fondate ed ingiuste, che per avventura fossero per verificarsi, la nostra provincia dovrebbe invocare il concorso dell'Um-

bria col dirigere l' ultimo tronco della dorsale S. Arcangelo da Serra S. Abbondio, anzichè a Fabriano, direttamente per la Scheggia a Fossato, chiedendo al Governo l'approvazione della variante.

Ma prima di entrare su questo argomento, che sembra nuovo, ma è tanto vecchio che rimonta all'epoca dei primi studi ferroviari nelle Marche, è necessaria un po' di storia. Mi raccontava il Vescovo Monsig. Zampetti che trovandosi a Roma nelle segrete cose del Conclavè, quando fu eletto Pio IX, l' Ambasciatore Francese, l' Illustre Pellegrino Rossi, vittima di un insensato e selvaggio fanatismo politico, si servì di Lui per raccomandare furtivamente al Cardinale Mastai, che nel Conclave non parlassè, nè di amnistia, nè di ferrovie, poichè tali concessioni irritavano l'Austria, e gli toglierebbero il favore dei Cardinali. Mastai non fiatò; ma eletto Papa il suo primo atto fu l'*amnistia,* ed il secondo la promessa di un *premio* di una medaglia d' oro di scudi Romani mille, all'autore del migliore progetto pel valico degli appennini ad una ferrovia dall' Adriatico a Foligno. Fra i concorrenti vi era l' ingegnere Gambini di Arcevia che abitava meco in Roma. Ricordo che quel venerando scienziato, entusiasta pel suo progetto, mi diceva; potranno fare tecnicamente un lavoro migliore del mio, ma il percorso che io ho trovato è unico.

E di fatti egli proponeva servirsi dell' unico varco naturale che ha in tutta la sua estensione

la catena degli appennini all' Isola Fussara Comune di Scheggia (Umbria) nel punto detto il *Corno,* ove il fiume Sentino, che si versa nell'Esino a Pierosara, si apre un varco tagliando a picco la grande montagna del Catria. — Più tardi in un' opera pubblicata per le stampe, fu scelta la stessa località dall' Antonelli; e la provincia di Pesaro ed Urbino molti anni prima aveva studiato quel passaggio, commettendovi il progetto di una strada provinciale all' ingegnere cavalier Ercole Salmi.

La proposta Gambini al giudizio dei tecnici dovea avere la preferenza su le altre; ed il conte Giuseppe Mastai, che ne era entusiasmato, mi diceva che fu un' ingiustizia averla per favoritismo posposta.

L' idea adunque che io presento, da quanto ho esposto, non è nuova: ora vediamo se è buona.

Basta prendere una carta d'Italia per iscorgervi, a prima vista, che dalla Scheggia lungo la valle del Cesano, si scende direttamente al mare, o meglio a Marotta stazione della Meridionale fra Sinigaglia e Fano. All' alta valle del Sentino presso l' isola, si frappone per scendere nella valle del Cesano, sotto l'Eremo dell' Avellana, ove Dante profugo ebbe asilo, e cantò una parte della divina commedia, la collina della Mozza. Un breve tunnel può togliere quell' unico ostacolo. Dalla Scheggia passando sotto Costacciaro e Sigillo per la strada nazionale si scende a Fossato. — L' ultimo

tronco della S. Arcangelo da Serra S. Abbondio a Fossato per Fabriano è di Ch. 40, mentre per la Scheggia sarebbe di soli Ch. 30. Sicchè si scorcia di 10 Chilometri. Se la dorsale adunque risentisse questa economia di 10 Chilometri sarebbe sufficiente per giustificare la variante, e far capo a Fossato direttamente anzichè a Fabriano. Ma non basta. Io credo che la Società delle ferrovie complementari ne troverebbe un grande vantaggio, poichè, senza l' incomdo ed il dispendio dei trasbordi sulla linea Romana, i suoi vagoni percorrerebbero sulle proprie linee da Fossato alla littorale Meridionale sia per Marotta, come per Fano, Pesaro, e S. Arcangelo.

In quanto al Governo, senza entrare in considerazioni militari, alle quali sono assolutamente profano, mi pare che da Foligno, punto importantissimo per la difesa dello Stato, se si collocassero due binari fino a Fossato, da questa stazione con un vantaggio strategico straordinario non solo sarebbe aperto lo sbocco fra gli appennini a Fabriano, ma, con questo progetto, anche per la via della Scheggia vi sarebbe un varco che avrebbe quattro direzioni; l' una per Marotta, l' altra per Fano, la terza per Pesaro e l' ultima per S. Arcangelo.

Son sicuro però che non si verrà a tutto questo, e che con solidarietà fraterna saranno le due provincie penetrate del comune interesse perchè non isfugga il beneficio di una rete ferroviaria

destinata all' incremento del commercio, dell' industria, e sopra tutto dell' agricoltura in questa ricca e derelitta regione della gran patria l' Italia.

Pesaro 4 Aprile 1883.

ASCANIO GINEVRI-BLASI.