

# Questioni territoriali e comunicazioni dopo l'Unità

## Le comunicazioni

All'epoca dell'unificazione italiana lo stato delle comunicazioni stradali giustificava ancora la percezione di un grave isolamento del territorio tifernate. La via di Citerna, finalmente completata, permetteva di raggiungere con più facilità Arezzo, ma alcuni tratti presentavano un piano carreggiabile "sempre cattivo" e fangoso in inverno <sup>141</sup>. Una nuova realizzazione era resa prioritaria proprio dall'abbattimento del confine di Stato con la Toscana e il settentrione; già nel 1860, infatti, si riteneva indilazionabile una strada per la Romagna: "La maggior risorsa di questa fertile parte dell'Umbria nascerebbe dall'apertura di una via per San Piero in Bagno, di cui rimangono a farsi soli chilometri 27 circa, la quale ci metterebbe in comunicazione diretta con le Romagne, facilitando ed accorciando vistosamente il cammino" <sup>142</sup>. Per un lungo periodo, ma inutilmente, Città di Castello avrebbe

sostenuto Pieve Santo  
ridosso della barriera  
costruzione dell'arteria  
nel 1900 la strada per  
diventava rotabile solo poco  
Per quanto riguarda le  
non si spegnevano le  
tracciato per Bocca Trabaria  
"Questa linea, sebbene fosse  
dispendiosa e la più breve per  
Ancona con Livorno, non fu  
dire di quanta utilità sarebbe



Stefano - Comune toscano a  
appenninica - nel sollecitare la  
"tebro-romagnola" <sup>143</sup>. Ancora  
Verghereto era "mulattiera" e  
prima di Bagno di Romagna <sup>144</sup>.  
comunicazioni con le Marche,  
recriminazioni per la scelta del  
invece che per Apecchio:  
stata la più facile, la meno  
mettere in comunicazione  
tenuta a calcolo [...]. Non vi è a  
stata [...]" <sup>145</sup>. Risalgono al 1862

i primi contatti con i Comuni marchigiani per un progetto unitario; dodici anni dopo si stabilì sul Monte Fumo il punto di congiunzione tra il tratto umbro e quello di pertinenza di Apecchio. La strada sarebbe diventata realtà nel 1895 <sup>146</sup>. L'altra via interappenninica - la "strada dei Montagnini" per Pietralunga e per Gubbio - nel 1860 era rotabile solo per poco più di due chilometri; poi proseguiva come mulattiera. Se ne considerava il completamento "di urgenza massima" sia per questioni economiche, sia per rendere possibile "la sorveglianza in luoghi frequentati da malviventi, disertori e renitenti" <sup>147</sup>. I lavori si protrassero per lungo tempo e a tronchi. Nel 1879 era considerata completata, però "in esercizio in cinque punti e per brevi tratti" <sup>148</sup>.

Lungo la strada per Perugia, nei primi anni '60 il principale inconveniente rimase l'attraversamento del

Tevere a Montecastelli; il ponte era in costruzione e l'antica "barca" talvolta traghettava con difficoltà passeggeri e merci. Alcune pendenze rendevano la via "fortemente incomoda e difficile al libero transito" <sup>149</sup>. Solo l'apertura della linea ferroviaria Arezzo-Umbertide-Fossato, nel 1886, avrebbe parzialmente diminuito i disagi di un viaggio lungo e faticoso. La diligenza partiva infatti da Città di Castello nel pieno della notte e impiegava oltre sette ore per raggiungere Perugia.

Nei primi due decenni dopo l'Unità i problemi viari furono almeno avviati a soluzione nella parte meridionale del territorio tifernate. La strada di San Secondo stava per essere terminata. Bisognava però garantire una prosecuzione, dal momento che soltanto delle mulattiere attraversavano la popolosa campagna sia in direzione della Toscana, sia verso Umbertide. Nel 1861 il Comune deliberò la costruzione della "strada del Nestoro", da San Secondo al confine toscano in direzione di Castiglion Fiorentino. Realizzata a tronchi fino a Morra e Volterrano, venne omologata nel 1876. Per il suo completamento nel tratto toscano, si sarebbe però dovuto attendere questo secondo dopoguerra <sup>150</sup>. Alle comunicazioni con Morra pensava la diligenza della ditta Francioni. Ma il Comune più volte si lamentò di un servizio condotto "in modo deplorabile" - o, come ebbero a scrivere le guardie municipali, "molto pessimo" <sup>151</sup>.

Contestualmente alla "strada del Nestoro", si concretizzò quella di San Leo Bastia, progettata anche per un futuro collegamento con Cortona. Nel 1874, omologata e già in esercizio, mancava ancora della rampa di accesso a San Leo, costruita nel 1880 <sup>152</sup>. Nella seconda metà degli anni '80 una strada rotabile raggiunse la vicina frazione di Petrelle. Ma la continuazione della via verso il territorio cortonese restò a lungo soltanto un'aspirazione <sup>153</sup>.

Tra il 1860 e il 1882 il Comune di Città di Castello effettuò lavori alle strade esterne al centro abitato e ai ponti per oltre un milione di lire; per circa un quarto del totale, le spese furono finanziate con sussidi governativi e provinciali e con il concorso di altri Comuni <sup>153bis</sup>.

### **Le questioni territoriali**

Il malessere dei tifernati per l'isolamento geografico e lo scarso peso politico trovò la sua espressione più acuta e dirompente nel tentativo, infruttuoso, di distaccarsi dalla provincia di Perugia per aggregarsi a quella di Arezzo. Il Municipio lo richiese risolutamente alla fine del 1861, candidandosi a capoluogo del circondario della parte umbra della valle. In quell'epoca i mutamenti politici e istituzionali potevano favorire la rivendicazione di nuovi confini territoriali. A Città di Castello vi era consapevolezza che la divisione dell'Alta Valle del Tevere tra le due province produceva "intralcio e danno gravissimo nell'amministrazione pubblica e negli interessi privati" <sup>154</sup>. Il consiglio comunale indicò senza esitazioni nella "nobile e generosa Toscana" la regione verso la quale proiettarsi per trarre i maggiori vantaggi economici. I tifernati, però, non riuscirono a coinvolgere nel progetto Umbertide - Fratta assunse tale denominazione nel 1863. Così, benché ottenessero il capoluogo di circondario, del

cambiamento di provincia non se ne fece nulla <sup>155</sup>.

Altre dichiarazioni ufficiali confermarono in quel periodo l'attrazione esercitata dalla Toscana su Città di Castello. Nel 1863 la giunta manteneva fermo il servizio di verbali - "che attualmente corre città e le Ville presso Monterchi corso postale tra Arezzo e servizio è interessantissimo a interessi principali sono volti Tre anni dopo la giunta propose la elettorale con Gubbio, con la di Castello "per la notevole



municipale chiese di diligenza - scrisse nei giornalmente tra questa in corrispondenza del Sansepolcro, il qual questa città, i cui verso la Toscana" <sup>156</sup>. scissione del collegio quale - affermò - Città distanza non ha alcuna

relazione commerciale o rapporto qualsiasi". Invece - sostenne la giunta - "le nostre relazioni sono tutte con i vicini comuni di Toscana, alle quali ci uniscono interessi comuni e comode vie di comunicazione" <sup>157</sup>.

Non si trattò di considerazioni legate a quel particolare momento di confronto politico-amministrativo. Nel 1876 il periodico locale "Il Tevere lamentò che i tifernati erano "dimenticati spesso dal consiglio provinciale", perché la città si trovava "all'estremo confine della provincia umbra" <sup>158</sup>. A fine secolo si sarebbero ancora levate in consiglio comunale voci a favore del cambiamento di regione: avrebbero sostenuto che "solo interessi superficiali" legavano Città di Castello a Perugia, "per i concetti dominanti nel capoluogo, improntati a sentimento di ostilità per l'Alta Valle del Tevere", e avrebbero chiesto di avviare pratiche per inserire il comune tifernate nella provincia di Arezzo, verso la quale lo chiamavano "i suoi commerci e i suoi reali interessi". Benché non abbia mai prodotto alcun risultato pratico, questa "idea separatista", "accarezzata" - si affermò allora - "dalla grandissima maggioranza del comune" <sup>159</sup>, testimoniò il disagio di una città di confine alla ricerca di una più moderna identità.

[...]

### La ferrovia

L'inaugurazione della linea Arezzo-Fossato di Vico - che nell'Alta Valle del Tevere passava per Anghiari, Sansepolcro, Città di Castello e Umbertide, dirigendosi poi verso Gubbio - suscitò nel 1886 legittime attese di sviluppo dei commerci e di ridimensionamento dell'emarginazione geografica. Benché ferrovia di interesse locale e a scartamento ridotto - di qui il termine di "trenino" -, aveva il pregio di collegarsi alle due estremità con la Roma-Ancona e la Roma-Firenze. I limiti obbiettivi della linea vennero allora mascherati dalla soddisfazione per quella "vaporiera", da tanto tempo ambita, che pareva abbattere il muro dell'isolamento e dell'arretratezza economica.

Città di Castello aveva mosso i primi passi per chiedere una ferrovia attraverso la valle già nel 1846, quando anche lo Stato pontificio entrò in sintonia con il "generale movimento per introdurre il sistema delle strade di ferro" e il Granducato di Toscana prospettò la costruzione di una linea da Firenze ad Arezzo <sup>169</sup>. Si candidò la valle come via di congiunzione più agevole e proficua, non solo per un mero tornaconto locale, tra Arezzo e la ferrovia Roma-Ancona. La questione fu ripresa subito dopo l'Unità, quando però prevalsero le spinte a favore del tracciato Arezzo-Terontola-Perugia-Foligno, che tagliò fuori l'Alta Valle del Tevere. L'amministrazione municipale tifernate non si arrese e trovò alleati altotiberini, marchigiani e romagnoli per premere ancora sia per una linea trasversale tra Arezzo e Fossato di Vico - stazione della Roma-Ancona -, sia per allargare il consenso su una ferrovia, ritenuta di rilevante spessore strategico nazionale, che scendesse da Venezia a Roma lungo il corso del Tevere.



Per quanto apprezzato, il progetto dell'Adriatico-Tiberina non fu fatto proprio dal parlamento: nel 1878 i deputati fiorentini ottennero infatti che il collegamento con la Romagna passasse per la loro città e per la ferrovia Faentina. Si trattava di un nuovo, pesante, scacco per gli interessi della valle <sup>170</sup>. A nulla valsero gli sforzi di un ampio schieramento interregionale per riproporre la Roma-Venezia, definita, ancora nel 1884, "quistione vitale" per le popolazioni dei territori che avrebbe dovuto attraversare <sup>171</sup>. Proprio nel 1878, quando apparivano ormai illusorie le speranze di veder realizzati progetti più lungimiranti, era sorto il comitato per l'Arezzo-Fossato di Vico, linea presto concessa - anche a parziale compensazione della bocciatura della Roma-Venezia - e aperta al traffico otto anni dopo. Restava comunque irrisolto il problema del collegamento ferroviario con Perugia. Fino al 1915, quando la Ferrovia Centrale Umbra raggiunse Umbertide, i tifernati diretti al capoluogo regionale dovettero prendere il "trenino" fino a Umbertide e poi proseguire in diligenza per almeno altre tre ore e mezza <sup>172</sup>.

<sup>141</sup> ACCC, *Stato indicativo delle strade esistenti nel territorio tifernate*, 27 dicembre 1860.

<sup>142</sup> Ivi. Tre anni dopo si ribadiva: "Questa strada negli andati tempi è stata ritenuta per la più importante e sicura linea militare per l'Italia centrale, come quella che accorcia di ben 110 km il viaggio tra le Romagne e Roma"; ibidem, *Quadro generale delle strade che si propongono*, 1863.

<sup>143</sup> Ibidem, *Agm*, 30 settembre 1865; 5 agosto 1870; 5 dicembre 1879; 6 ottobre 1887.

<sup>144</sup> Cfr. ENRICO RIBUSTINI, *Guida illustrata dell'Alta Valle del Tevere o Valle tiberina toscana e tifernate*, Rieti 1900, p. 72.

<sup>145</sup> ACCC, *Stato indicativo delle strade* cit.

<sup>146</sup> Cfr. GIUSEPPE AMICIZIA-DOMENICO MATTEUCCI, *Cronistoria della strada Città di Castello-Apecchio*, Lapi, Città di Castello 1895. Cfr. anche ACCC, *Agm*, 11 luglio e 3 settembre 1862.

<sup>147</sup> ACCC, *Quadro generale delle strade* cit. Nello stesso anno il Comune tifernate lanciò un appello al consiglio provinciale perché favorisse questa strada per "una diretta comunicazione con Gubbio"; ibidem, *Agm* 3 settembre 1863.

<sup>148</sup> Ibidem, *Risposte al questionario prefettizio*, 15 febbraio 1879.

<sup>149</sup> Ibidem, *Stato indicativo delle strade* cit. Tre salite a sud di Città di Castello superavano la pendenza del 7,5% Si legge

inoltre nella citata relazione: "Non vi sono poste di cavalli lungo questa linea, e non ci vogliono meno di due cavalli per un legno ordinario".

<sup>150</sup> Cfr. ibidem, *Vcc*, 1° ottobre 1861 (delibera di costruzione); *Agm*, 29 gennaio 1862 (appalto dei lavori); *Risposte al questionario prefettizio*, 15 febbraio 1879 (omologazione del 1876); *Agm*, 7 dicembre 1948 (finanziamento del progetto della strada Morra-Castiglione Fiorentino).

<sup>151</sup> La diligenza impiegava circa tre ore e mezzo per percorrere i 21 km da Città di Castello e Morra; cfr. ibidem, *Agm*, 31 gennaio, 21 e 28 febbraio, 7 e 21 marzo 1887. Il Municipio chiese allora a Francioni di "viaggiare subito con due cavalli nei giorni di fiere, mercati e feste, e con un cavallo negli altri giorni, sempre però con legno chiuso". Cfr. anche ibidem, *Vcc* 6 dicembre 1896.

<sup>152</sup> Cfr. ibidem, *Agm*, 22 luglio 1866, 19 febbraio 1869. L'omologazione risale al 18 marzo 1874; cfr. ibidem, *Elenco delle strade comunali obbligatorie*, 22 dicembre 1926.

<sup>153</sup> Cfr. ibidem, *Agm*, 16 novembre 1883 (progetto dell'ing. Annibale Bucci); *Agm*, 31 ottobre 1887 (conclusione dei lavori); *Agm*, 19 marzo 1888 (richiesta degli abitanti di Petrelle di continuare la strada verso il comune di Cortona); *Agm*, 24 gennaio 1889 (collaudo); *Agm*, 14 marzo 1903 (contatti fra i Comuni di Città di Castello e Cortona per giungere alla "congiunzione della strada cortonese con la Castellana presso Petrelle"); *Vdp*, 29 maggio 1930 (approvazione del progetto di strada da Petrelle al confine di Cortona e richiesta di sussidio).

<sup>153bis</sup> Cfr. AMICIZIA, *Notizie statistiche* cit. pp. 162-165.

<sup>154</sup> *Istanza del Comune di Città di Castello*, 30 dicembre 1861, in MARIA GRAZIA MORETTI-OLITA FRANCESCHINI, *1861-1862. Storia di una tentata secessione*, "Pagine Altotiberine", 1, 1997, p. 73.

<sup>155</sup> Cfr. anche AMICIZIA, *Città di Castello nel XIX secolo* cit., p. 123; GIAN BIAGIO FURIOZZI, *La provincia dell'Umbria dal 1861 al 1870*, Provincia di Perugia, p. 40. Cfr. inoltre ACCC, *Agm*, 14 dicembre 1861; 8 gennaio, 25 e 26 marzo, 30 maggio e 29 dicembre 1862.

<sup>156</sup> ACCC, *Agm*, 10 gennaio 1863.

<sup>157</sup> Ibidem, *Agm*, 3 settembre 1866.

<sup>158</sup> "Il Tevere", 4 marzo 1876.

<sup>159</sup> ACCC, *Vcc*, *Interventi di Francesco Bruni e Giuseppe Bertoni*, 14 dicembre 1898. La proposta venne poi ritirata per questioni di opportunità.

[...]

<sup>169</sup> ACCC, *Vsm*, 8 e 21 luglio, 4 agosto, 31 dicembre 1846.

<sup>170</sup> Cfr. ERMANNANO BIANCONI, *Storia di un progetto ferroviario*, in "Pagine Altotiberine", 4, 1998, pp. 87-98. Per quanto riguarda la documentazione in ACCC, cfr. *Agm*, 15 e 19 maggio, 3 luglio 1862 (studi e considerazioni sui tracciati per la Libbia, il Cerfone e lo Scopetone); *Agm*, 22 marzo e 18 ottobre 1865; *Vcc*, 13 dicembre 1865; *Agm*, 15 gennaio 1866 (iniziative per l'Arezzo-Fossato, "d'incontestabile utilità"); *Vcc*, 26 maggio 1872 (studi per la Venezia-Roma).

<sup>171</sup> In quell'anno si svolse a Venezia un importante congresso a sostegno del progetto. Cfr. ACCC, *Agm*, 6 giugno e 8 novembre 1884.

<sup>172</sup> A Umbertide vi erano due corse di diligenza giornaliera, in coincidenza con l'arrivo dei treni da Città di Castello. La prima partiva alle 7 del mattino; si poteva ripartire da Perugia alle ore 16,30. Nel 1910 fu avviato un servizio alternativo automobilistico.