

TERRITORIO E STRADE

Il Frignano e le trasformazioni viarie tra i secoli XIX e XX

a cura di

Clara Ghelfi e Gianfranco Gorelli



Provincia di Modena

A Lucia Staderini, che non è più con noi.

A Lei è dedicato questo lavoro al quale ha partecipato con l'entusiasmo e la gioia che le erano propri.

TERRITORIO E STRADE

Il Frignano e le trasformazioni viarie tra i secoli XIX e XX

a cura di
Clara Ghelfi e Gianfranco Gorelli

scritti di
Clara Ghelfi, Gianfranco Gorelli, Rossella Rossi Alexander
Stefano Benedetti Federica Brigati Lorenza Manzini Silvia Simonini

Ricognizione sui documenti dell'Archivio storico della Provincia di Modena

La presente pubblicazione contiene parte dei risultati della ricerca “Elaborazione di criteri di tipo territoriale-urbanistico per la classificazione e la contestualizzazione dei documenti di progetto di linee ferroviarie, tracciati stradali e relative, redatti dall’ufficio tecnico della Provincia di Modena, conservati presso l’Archivio storico della Provincia”. Tale ricerca, oggetto di convenzione tra la Provincia di Modena ed il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell’Università di Firenze, è stata avviata nel periodo 1994-1996 e successivamente rinnovata. Responsabile coordinatore prof. Gianfranco Gorelli, partecipanti del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio: arch. Rossella Rossi e arch. Lucia Staderini; collaboratori esterni: Stefano Benedetti, Federica Brigati, Lorenza Manzini, Silvia Simonini; partecipanti della Provincia di Modena: dott. Clara Ghelfi, collaborazione geom. Maurizio Caselli. Ha collaborato inoltre, per le riprese fotografiche dei documenti cartografici, l’arch. Pasquale Bellia. Le riprese fotografiche dei quadri corografici prodotti durante la ricerca sono state eseguite dallo Studio FotoRoncaglia di Modena. L’arch. Raffaello Scatista dell’Università di Ferrara ha svolto il racconto fotografico dei luoghi e ha curato il progetto grafico.

Si ringraziano Claudia Battini, Marilena Cervone, Patrizia Turchi, Marisa Venturi ed, in particolare, Paola Romagnoli, per la collaborazione offerta durante il periodo di svolgimento della ricerca all’interno dell’Archivio della Provincia di Modena. Un sincero ringraziamento va anche al prof. Angelo Spaggiari e al dott. Riccardo Vaccari dell’Archivio di Stato di Modena, per aver agevolato lo spoglio dei preziosi documenti cartografici ivi conservati e fornito utili suggerimenti.

Indice

Parte I

Un contributo all'interpretazione della storia di un territorio: il riordino di un importante nucleo documentario dell'Ufficio tecnico provinciale di Modena.

Clara Ghelfi

Le strade nell'evoluzione territoriale d'area vasta: indagine su un rapporto "virtuoso".

Gianfranco Gorelli

[figure]

La rappresentazione delle terre modenesi. La carta Carandini e la cartografia a media scala.

Rossella Rossi

[figure]

Per un archivio fotografico delle opere pubbliche. Ricognizione sui documenti dell'Archivio storico della Provincia di Modena.

Raffaello Scatista

[fotografie]

Parte II

La "strada di serie n. 40": spoglio delle fonti (1860 - 1968)

S. Benedetti, F. Brigati, L. Manzini, S. Simonini

- La situazione della viabilità nella provincia di Modena prima della legge Baccarini
- La legge 23 luglio 1881 n. 333 e il piano delle nuove opere stradali straordinarie
- Le realizzazioni dei primi decenni del Novecento
- Gli interventi nelle strade di montagna durante il periodo fascista
- Il secondo dopoguerra
- La "strada di serie n. 40": i tronchi, le correzioni e le traverse

La "strada di serie n. 40" nelle rappresentazioni cartografiche e nei progetti.

[figure]

La "strada di serie n. 40" nel suo contesto territoriale: la corografia dei luoghi.

[pannelli]

Bibliografia

Di lunga tradizione è l'interesse per il territorio appenninico modenese. E' una "vocazione antica", lo ha ricordato recentemente Ezio Raimondi. Risale al Settecento, partendo dalla grandiosa operazione erudita del Muratori, per poi passare all'attività cronistica dedicata da Lorenzo Gigli - sacerdote di Castellino di Brocco - alle "castella, rocche, terre e ville antiche e moderne" del Frignano, alla *Corografia* del Ricci e al *Dizionario topografico storico* del Tiraboschi. Prosegue nell'Ottocento con la *Statistica* del Roncaglia, le opere scientifiche di Doderlein, Pantanelli, Riccardi, Santi fino ad arrivare ai diari di viaggio e alle guide popolari otto-novecentesche di Carandini, Cionini, Fregni. E l'elenco potrebbe continuare ancora.

Negli ultimi decenni, grande rilievo hanno avuto alcune iniziative promosse dalla Provincia di Modena, in collaborazione con l'Istituto per i Beni culturali della Regione Emilia Romagna, rivolte all'informazione, alla conoscenza e alla valorizzazione di quei luoghi, che sono stati definiti un "grande, inesauribile museo all'aperto". Ricordiamo innanzitutto il *Rilevamento dei beni culturali dell'Appennino modenese* del 1975, arricchito dalle splendide fotografie di Paolo Monti, poi le pubblicazioni sull'*Alta valle del Secchia* (1981), sull'*Alta valle del Panaro* (1988) e su *Il Frignano* (1998), nelle quali l'analisi si è focalizzata soprattutto sull'architettura religiosa, fortificata, civile, rurale e paleoindustriale. Per quanto riguarda le infrastrutture, da non dimenticare è la ricerca su *La via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa* uscita nel 1987 nel quadro delle manifestazioni sulla cultura e vita del Settecento Estense.

Il lavoro, che ora andiamo a presentare, si colloca in questo solco. Esso, infatti, inserisce a pieno titolo nell'ambito del patrimonio dei beni culturali presenti nel nostro territorio anche le strade, con tutto il loro prezioso corredo di manufatti e di opere d'arte.

E' un piccolo tassello, fondato su una ricognizione sistematica dei documenti conservati presso l'Archivio storico provinciale, che descrive le caratteristiche e narra la storia della prima arteria trasversale di montagna del Modenese, mettendo in luce i suoi riflessi sull'ambiente e sugli insediamenti circostanti.

L'analisi si è spostata dalle strade ducali ai primi passi verso la modernità compiuti dallo Stato Unitario e dalle sue nuove istituzioni, in particolare dal nuovo Ente Provincia di Modena, il quale realizza - nel settore della viabilità - importanti interventi, svolgendo fin dall'inizio funzioni di intermediazione tra le esigenze particolaristiche delle comunità e quelle centralistiche dello Stato stesso.

Oggetto di attenzione è ancora una volta il Frignano, una terra piena di contraddizioni. I letterati ed i viaggiatori ne esaltano gli aspetti positivi; illustrano le sue intricate vicende storiche, le sue bellezze naturali e la considerano come "la più fertile provincia fra quante quivi intorno abbracciano i fianchi di questi Appennini" (Ricci 1788). Gli uomini che partecipano alla vita politica ed amministrativa, invece, puntano il dito sulle difficoltà che quotidianamente incontra la sua popolazione. Il compimento della rete stradale, afferma il consigliere provinciale Adolfo Ferrari nel 1892, è "bisogno antico, desiderio tenace" di tutti gli abitanti. Un obiettivo ancora lontano appare ai loro occhi quello di fornire le zone montuose di "quei mezzi di comunicazione sicuri, comodi e brevi, che la pianura gode da tanti anni ad incremento della sua prosperità", togliendo in particolare dall'isolamento il comune di Polinago, avvicinando Fanano, Sestola e Montecreto a Porretta, arricchendo Riolunato di una strada "ruotabile".

Attraverso una puntigliosa cronologia, nella pubblicazione vengono illustrati i principali avvenimenti, che hanno riguardato le strade provinciali durante circa un secolo. Mediante un'accurata scelta delle immagini, i quadri corografici vengono alternati a documenti progettuali relativi a singole opere e ad i loro particolari.

Oltre a mettere in luce gli aspetti storico-culturali, la ricerca ha anche l'intento di contribuire a far sì che queste infrastrutture siano considerate come patrimoni da conoscere, tutelare e conservare e soprattutto come risorse tuttora operanti nei confronti dei sempre più complessi problemi della mobilità contemporanea, nella prospettiva di uno "sviluppo sostenibile" della montagna perseguibile secondo il principio di sussidiarietà e con il coinvolgimento di tutte le istituzioni.

Graziano Pattuzzi
Presidente della Provincia di Modena

Il Comune di Pavullo ha colto con soddisfazione l'opportunità di offrire un contributo alla divulgazione dei risultati di questo lavoro, il quale illustra attraverso una meticolosa ricerca d'archivio le trasformazioni viarie che hanno profondamente influenzato negli ultimi due secoli la montagna modenese.

Senza dubbio lo sviluppo socio-economico del Frignano sarebbe stato molto diverso se diversa fosse stata la rete delle strade realizzate dalla seconda metà del Settecento ad oggi.

Pensiamo prima di tutto alla via Giardini, costruita a partire dal 1766 per mettere in comunicazione Modena colla Toscana, che produsse intense modificazioni in questo territorio.

E' pur vero che ben presto e per lungo tempo si dovette fare i conti con i gravi difetti del suo tracciato. Le cronache locali ci informano, ad esempio, che da Modena a Pavullo si impiegavano, ancora alla fine dell'Ottocento, sette ore di viaggio e non erano infrequenti i casi in cui si rendeva indispensabile il soccorso dei buoi oppure le circostanze nelle quali il veicolo si arrestava a causa del fango o delle cattive condizioni del fondo stradale, costringendo il viaggiatore a scendere per spingerlo avanti. L'importanza di quella strada non fu però mai messa in discussione, poiché essa influenzò tutta la storia dei luoghi attraversati per i "passaggi ivi avvenuti di principi, di sovrani, di papi, di uomini illustri, di soldatesche or amiche, or nemiche, or portatrici di felicità, più spesso di saccheggi e di miserie".

Per quanto riguarda la "terra" di Pavullo, era stata proprio la costruzione di quest'arteria - seguita alla creazione della via Vandelli - a costituire un elemento determinante di sviluppo. Il paese era divenuto sede di centri postali sempre più importanti; la sua popolazione aveva avuto un notevole aumento. La conseguenza fu che nel 1815 fu eretto a Comune e nel 1832 fu scelto come capoluogo della Provincia del Frignano al posto di Sestola, antica capitale.

Anche gli interventi che costituiscono l'argomento principale di questa pubblicazione - la realizzazione dei numerosi tronchi della "strada di serie n. 40", destinati ad attraversare la parte meridionale del territorio modenese in direzione est-ovest - ebbero ripercussioni non trascurabili.

Si tratta di opere costruite dalla Provincia, con il concorso dello Stato e con la partecipazione attiva dei Comuni.

Fin dai primi anni successivi all'Unità d'Italia, il Comune di Pavullo - nei limiti delle sue ridotte possibilità finanziarie - svolse un ruolo di notevole rilievo in direzione degli investimenti viari.

Aveva, infatti, riconosciuto subito l'utilità di una strada trasversale che partendo dalla Giardini a Pavullo si dirigesse da una parte verso Porretta e dall'altra si allacciasse a quella delle Radici.

Aveva studiato anche, assieme alla Deputazione provinciale, la congiunzione di Pavullo con Fanano.

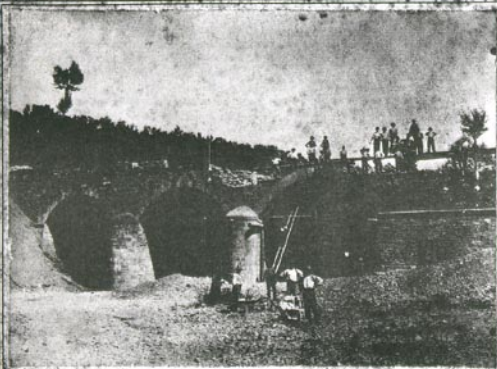
Si era reso conto dell'importanza di mettere in comunicazione fra loro le valli di Reno, Panaro, Secchia e Serchio. Contribuì ad elaborare il grande progetto di creare un collegamento ferroviario tra Modena, Sassuolo, Pavullo, Lama e Lucca, che rimase però un sogno mai realizzato.

Da un'attenta lettura degli eventi trova ulteriore conferma la convinzione ormai radicata che per compiere scelte amministrative consapevoli soprattutto in un campo come il sistema viario e della mobilità occorre avere una visione ampia ed approfondita dei diversi fattori economici, sociali ed ambientali.

Ivano Miglioli
Sindaco del Comune di Pavullo nel Frignano

Parte I

Un contributo all'interpretazione della storia di un territorio



Parte I

Un contributo all'interpretazione della storia di un territorio: il riordino di un importante nucleo documentario dell'Ufficio tecnico provinciale di Modena

Clara Ghelfi

Quando furono eseguite, negli anni '80, le operazioni di riordino generale dell'Archivio storico e di deposito della Provincia di Modena, particolarmente impegnativi furono gli interventi rivolti a riorganizzare il composito fondo costituito dagli atti prodotti dall'Ufficio tecnico dal 1865 (anno della sua istituzione, prevista dalla legge sui lavori pubblici) ad oggi.

Si incontrarono difficoltà veramente notevoli per la presenza di diversi nuclei documentari (atti relativi alle acque, ai ponti, alla forestazione, alle strade, alle ferrovie, ai servizi automobilistici, alle caserme e agli altri edifici di pertinenza provinciale, ecc.), il cui ordinamento originario era stato nel tempo gravemente compromesso. Non rari si presentarono i casi di carte sciolte, fascicoli, segmenti documentali residuali, mappe, piante, disegni, progetti, per i quali non si riuscivano ad individuare nessi e collegamenti precisi con la restante documentazione.

Nonostante ciò, quell'importante complesso di interventi - che portò alla presentazione ufficiale nel 1989 di un Archivio storico finalmente fruibile dal pubblico e alla redazione nel 1994 della *Guida dell'archivio* - ottenne esiti molto soddisfacenti.

All'interno della partizione relativa alle strade provinciali (avente la consistenza complessiva di oltre settecento pezzi, accanto a numerosi registri e disegni sparsi), era stato però individuato un nucleo costituito da circa un centinaio di buste (dal numero provvisorio di corda 158 al numero 252), che aveva creato problemi di riordino soltanto in parte risolti, determinando una sorta di "sospeso", che attendeva di essere attuato e definito.

Si trattava di un complesso di materiali di carattere prevalentemente tecnico riguardanti la costruzione e la manutenzione di diversi tronchi di strada, che insieme potevano considerarsi la prima rete di collegamento trasversale della parte montuosa del territorio provinciale, la "strada di serie n. 40". Comprende innanzitutto un rilevante numero di progetti, comprensivi di relazione esplicativa, planimetrie, profili longitudinali, sezioni trasversali, computi metrici, disegni di opere d'arte, analisi dei prezzi, prospetti dei proprietari da espropriarsi, ecc. ; ma anche mappe topografiche e catastali, fotografie, memoriali e carteggio vario.

Il riferimento cronologico iniziale era la seconda metà dell'Ottocento, epoca in cui nell'Appennino modenese la viabilità era ancora estremamente carente (soltanto 45 metri di strada per ogni chilometro quadrato di superficie ¹) e le condizioni degli abitanti - costretti all'emigrazione, soprattutto temporanea ² - destavano grandi preoccupazioni.

Il dibattito a livello locale e nazionale era stato in proposito molto ampio, fin dall'epoca immediatamente successiva all'Unificazione nazionale. In questo contesto aveva occupato subito una posizione rilevante la Provincia, nuovo Ente rappresentativo - posto a livello intermedio tra il Governo centrale e i Comuni - che avvertì la necessità di "metter riparo a tanto abbandono e tanta negligenza dei cessati governi" ³.

"Se le facili comunicazioni di strade sono fra i principalissimi mezzi al progredire della civiltà, certamente di queste in alto grado necessitano gli abitatori delle nostre montagne; ai quali se la natura fu loro larga di prodotti di suolo e di cave, furono fin ad ora la massima parte condannati all'isolamento e costretti ad essere testimoni del secolare deperimento delle loro foreste e ridotti a smaltire sui luoghi stessi in cui nacquero quei prodotti che l'industria mai incoraggiata non seppe ne poté aumentare e rendere profittevole alla società.

Ed invero chi percorre quelle grandi boscaglie ingombre d'inutile legname accatastato naturalmente per decrepitezza; ... chi considera queste povere popolazioni ricche d'inutili mezzi di prosperità, ridotte ad emigrare buona parte dell'anno dal paese natio e forzate a spendere in lontani paesi la forza delle loro braccia, che tanto profittevole all'agricoltura, al commercio, alle cave tornerebbe, se adoperata fosse nei propri terreni; chi ravvisa le tristi conseguenze prodotte da questo improvido sistema, l'infingardaggine cioè l'oziosità, il disamore della famiglia, la coscienza della propria inferiorità ed avvilito in confronto delle vicine popolazioni fiorenti e piene di vita; chi vede tutto ciò è preso da tristezza e cerca mezzi onde sollevare tanta miseria" ⁴.

La situazione era quella lasciata dal Governo austro-estense nato dalla Restaurazione, il cui impegno preminente fu quello di risolvere il problema costituito dalla presenza nel Ducato di una notevole massa di disoccupati, soprattutto braccianti e manovali senza specializzazione. La soluzione individuata per fronteggiare la pressante domanda di lavoro, probabile causa di instabilità sociale, fu essenzialmente quella di organizzare una vasta campagna di opere pubbliche, anche prescindendo dalla loro reale e immediata utilità.

Per quello che riguarda il Frignano, tre furono gli interventi realizzati: la riduzione a rotabile della strada di Valdisasso, che collegava Pavullo e la Giardini con Sestola; l'apertura della strada di Foce a Giovo, che avrebbe costituito la comunicazione diretta con Lucca; la costruzione di un tronco carreggiabile da Pievepelago al valico di San Pellegrino per poter abbandonare definitivamente il vecchio percorso della via Vandelli.

Furono opere molto modeste rispetto alle grandi rotabili del Settecento, la via Vandelli, realizzata attorno alla metà del secolo e la via Giardini, costruita tra il 1766 e il 1776. Vennero, infatti, eseguite mediante l'impiego di capitali piuttosto limitati, con materiali scadenti e senza reali obiettivi di pianificazione del territorio.

Ora, dopo l'Unità, attribuita alle strade estrema importanza ai fini del progresso, viene ripreso il progetto di correzione della Giardini, così come era stato formulato nel 1856 dall'ingegner Giacomo Parisi, "ispettore generale d'acque e strade degli Stati estensi". La deviazione proposta in questo studio, considerata ancora valida, superava le caratteristiche di valvola di sfogo per i problemi sociali e si presentava come uno dei primi risultati di considerazioni strategiche, mirando a rendere la Giardini una transappenninica competitiva rispetto alle altre vie per la Toscana.

I vantaggi ottenibili sarebbero stati numerosi: il percorso si sarebbe accorciato di circa cinque chilometri, le migliori condizioni di esposizione e di temperatura avrebbero richiesto un minor dispendio annuo di manutenzione. Ragguardevoli sarebbero stati i benefici che l'economia rurale ed industriale della vasta zona posta alla sinistra dello Scoltenna, "quasi per intero disabitata", avrebbe potuto trarre.

"... tanti vergini terreni a sodaglia potrebbero con tutta facilità contribuire in parte alla deficienza di cereali nei paesi montuosi; dove a cultura potrebbero convertirsi tante infruttifere e trascurate boscaglie di cerri e da dove si potrebbero trarre ad immenso profitto e vantaggio gli antichi fusti di piante da taglio di cui è sparsa tutta quella plaga e che ora deperiscono e disseccano per età e per mancanza di necessari sfoghi.

In quanto all'industria abbiamo sicurezza di vantaggiarne la condizione in modo sensibile, perché l'uso e l'interesse di impiego del sasso lavorato in tutti i paesi e specialmente nella capitale non potrebbe più economicamente conciliarsi che con l'attuazione delle inesauribili cave delle selve di Riolutato e di Sassolera sia per la qualità della materia, per la facilità di riduzione e del trasporto e per ogni altro titolo economico.

Né questo è ramo unico d'industria perché sotto la Selva di Marco abbiamo felice prospettiva di cave di tufo e sicurezza di riattivarle, perché attive sono state altre volte nei casi di bisogno alle fabbriche di Pievepelago, ove è necessitato trasportarlo a spalla.

Nelle selve di Marco abbiamo copiose vene di acque sulfuree e perenni, nel cinghio di Sassolera una ferriera di promessa soddisfacente già sperimentata da intelligenti in arte per ordine del defunto Francesco IV di gloriosa memoria e nelle piane di Sassostorno breccia verde da macine e nuove e copiosissime cave superficiali di tufo"⁵.

Il progetto viene riproposto in più occasioni: lo si prende in considerazione nel 1862; è citato nelle relazioni sulla viabilità presentate al Consiglio provinciale nel 1866 e nel 1882. Una petizione - presentata al Ministro dei lavori pubblici nel 1886, relatore Adolfo Ferrari, un personaggio rimasto sulla scena politica in qualità di rappresentante della zona di Pievepelago e Sestola per un trentennio - richiama ancora una volta lo studio del Parisi per recuperare il tema del percorso di fondovalle dello Scoltenna (abbandonato nel momento della creazione della Giardini a causa della franosità del terreno) da Pievepelago a Riolutato risalendo lentamente a mezza costa verso Lama alla Giardini, tagliando così fuori la salita di Barigazzo. Ne abbiamo notizie fino verso la fine del secolo, dopo di che "il sogno della correzione" può considerarsi "svanito per sempre"⁶.

Frattanto, diviene oggetto di attenzione da parte della Provincia anche un altro grande piano, pubblicato a cura di un comitato di deputati, relatore Antonio Giuliani⁷, in base al quale la parte montuosa del territorio modenese è suddivisa da una vasta rete stradale, composta da tre arterie scorrenti in senso longitudinale e tre in senso ortogonale, che formavano delle "grandi riquadrature". Questa soluzione - si affermava - "faciliterebbe ad ogni Comune, che si trovasse interposto in uno di questi spazi, l'apertura di un apposito braccio di strada, che corrispondesse alla più vicina e più conveniente arteria stradale; ed in tal maniera comparteciperebbe al consorzio generale di commercio e di relazioni sociali"⁸.

Contemporaneamente, si era fatto strada - accanto all'esigenza ancora molto sentita di mantenere sotto controllo quei problemi connessi all'assorbimento di manodopera, che erano stati ereditati dal governo preunitario - il concetto di investimento produttivo di iniziativa pubblica. Gli investimenti pubblici iniziano ad inserirsi in un contesto speculativo, dove la leadership privata locale - richiamandosi ai principi di un liberalismo politico, spesso associato ad una gestione clientelare della cosa pubblica - mira ad ottenere forti profitti.

Il caso della via cosiddetta del Serpentino è abbastanza eloquente. La motivazione ufficiale per la sua costruzione - avvenuta nel periodo compreso tra il 1864 e il 1872 - fu quella di secondare le richieste dei Comuni di Fanano e Sestola tese ad ottenere il miglioramento delle comunicazioni fra quei comuni e il capoluogo, creando una "prima traccia ... un primo gradino alla grande linea trasversale che si stava studiando"⁹. La strada, in realtà, serviva da collegamento della via Giardini con le località di Renno ed Olina, dove erano presenti rocce di serpentino ed aveva lo scopo di favorire il decollo di un'impresa industriale, che però fallirà di lì a poco per la scarsa qualità del prodotto. Dopo la chiusura delle cave, l'opera - che era stata caldeggiata tra gli altri dal noto architetto Cesare Costa - rimase in uno stato di semi-abbandono per un periodo molto lungo, fino a quando non verrà inserita nell'ambito di un nuovo progetto di generale riorganizzazione della viabilità locale¹⁰.

La sua rivalutazione, infatti, ebbe luogo soltanto quando sembrò che i più gravi problemi delle strade di montagna potessero venire risolti attraverso l'utilizzo da parte della Provincia dei finanziamenti della legge n. 333 del 23 luglio 1881, nota come legge Baccarini, che prevedeva un vasto programma nazionale di costruzioni stradali. Per quanto riguardava il Modenese, il provvedimento aveva reso obbligatoria la creazione - nell'arco di 15 anni (ma in realtà ne furono necessari molti di più) - di una strada, costituita da un complesso di tronchi, che avrebbe dovuto collegare il confine reggiano con i comuni di cintura del Cimone sul versante modenese, fino a raggiungere il confine bolognese, quella che abbiamo visto chiamarsi "strada di serie n. 40".

E qui torniamo al nostro Archivio, ed in particolare a quel nucleo di documentazione, che aveva creato problemi di lettura ed organizzazione.

Ad un certo momento, le esigenze di natura archivistica, che imponevano il completamento del riordino di quella sezione - di notevole valore per la presenza di numerosi elaborati progettuali inediti - sono venute a coincidere con gli interessi didattici e di ricerca del Dipartimento di Urbanistica e di Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze, che invia spesso i propri studenti modenesi a compiere indagini presso il nostro Archivio.

Di fronte a questa ricca documentazione trovava conferma la consapevolezza ormai diffusa della grande utilità - per le esigenze della odierna pianificazione territoriale, che deve sempre più ancorarsi alla conoscenza - di poter analizzare (attraverso una consultazione di prima mano delle fonti) la viabilità nel suo sviluppo, in relazione al più ampio contesto in cui è iscritta e alle trasformazioni sociali, economiche e di paesaggio che ha provocato nel tempo.

Quello che andiamo a presentare è quindi il risultato di un'attività di riordino e di inventariazione realizzata sulla base di una convenzione tra la Provincia di Modena e l'Università di Firenze e ci auguriamo possa essere considerata un positivo e ripetibile esempio di collaborazione tra istituzione e ricerca.

L'iniziativa concordata si è concretizzata con l'assegnazione a quattro studenti dell'incarico di compiere un esame a tappeto della documentazione finalizzato alla raccolta sistematica di tutti i dati possibili, attraverso quella che sarebbe dovuta essere una schedatura preliminare all'ordinamento. Lo scopo era di riuscire ad individuare, attraverso l'identificazione formale e contenutistica delle singole unità archivistiche e la loro contestualizzazione, la struttura organizzativa delle carte, per poi formulare ipotesi di riordino.

Nell'ambito dell'analisi intrapresa la maggiore attenzione è stata dedicata alle mappe, ai disegni, alle rappresentazioni cartografiche a stampa e agli elaborati progettuali che sono stati descritti analiticamente in apposite schede, indicanti il numero di corda, il titolo, l'autore, la data, il committente, le località estreme del tronco di strada di riferimento, la scala, la descrizione estrinseca (originale, copia, ecc.), la tecnica, le dimensioni, l'oggetto e le note.

A completamento dell'iniziativa è stato condotto uno studio della storia specifica della strada e del territorio circostante, attraverso uno spoglio accurato e puntiglioso delle altre fonti disponibili (sia di tipo documentario che bibliografico), i cui risultati costituiscono una parte importante di questa pubblicazione.

Durante la delicata operazione di ricognizione dei materiali ci si è resi conto che l'apparente disomogeneità degli stessi era dovuta, più che ad un vero e proprio disordine delle carte, alla complessità degli interventi cui essi sono riferiti e al complicato intreccio delle varie fasi di progettazione, realizzazione e di correzione, avvenute durante un arco di tempo che racchiude diversi decenni.

I documenti contenuti in quel centinaio di buste riguardano ventun tronchi di strada, ciascuno composto da più segmenti e da numerose opere d'arte, costruiti a partire dal 1888 fino ad oltre il 1920: alcuni creati ex-novo; altri realizzati sistemando strade già esistenti; alcuni interrotti, ripresi e modificati più o meno sostanzialmente in corso d'opera. Il tutto con un intricato corollario di accesi dibattiti sulla scelta dei percorsi e sulle modalità di esecuzione, di difficoltà nell'ottenere i contributi statali e gli altri finanziamenti, di dispute con i Comuni a proposito della definizione dei tracciati più importanti e delle traverse all'interno

dei centri abitati, di controversie giudiziarie con i proprietari dei terreni espropriati, con i progettisti e con le ditte appaltatrici, di interventi urgenti per ripristinare danni causati dalle frane, dalle guerre e da altri eventi imprevedibili.

L'esame puntiglioso della documentazione ci ha consentito in primo luogo di verificare il lento ma costante evolvere del ruolo della Provincia, retta da un Consiglio e da una Deputazione, nel campo delle infrastrutture. Al momento dell'Unificazione, l'Ente non era chiamato per legge a provvedere ad alcun servizio di viabilità, perché nel territorio esistevano solo strade nazionali e comunali. Ciononostante abbiamo avuto modo di constatare come la nuova istituzione avesse iniziato subito ad occuparsi della materia con perseveranza ed incisività, partecipando attivamente al dibattito politico, interponendosi tra gli enti per favorire accordi e provvedendo in maniera indiretta ad incitare, attraverso la concessione di sussidi, i singoli Comuni a migliorare le strutture da essi dipendenti. La legge sui lavori pubblici del 1865 aveva poi stabilito una nuova classificazione, in cui figuravano anche le strade provinciali, alla costruzione e manutenzione delle quali doveva provvedere la Provincia. Nella zona a sud della via Emilia diventarono provinciali la "Modena per Vignola alla ferrata tra Bologna e Firenze" e la "Casinalbo per Sassuolo alle Radici".

La prima strada realizzata direttamente ed interamente dalla Provincia è, come abbiamo visto, la strada del Serpentino, che precede l'arteria voluta dalla legge Baccarini del 1881.

Ecco a grandi linee la storia della costruzione di quest'ultima, che sarebbe dovuta avvenire - come si è accennato - entro quindici anni, ma che richiese invece quasi mezzo secolo.

Ben otto anni vennero spesi per la scelta del tracciato, approvato in via definitiva nel 1889, che corre da Montefiorino, per Vatriola, Molino del Grillo, Cadignano, Mocogno, Serra di Lama e di qui per la strada nazionale Giardini fino alla Madonna di Pratolino, poi per la provinciale del Serpentino, lungo la sponda sinistra del torrente Vesale fino a Poggioraso, scendendo quindi a Fanano e a Porretta, con diramazione da Poggioraso per Sestola, Montecreto, Riolunato a Pievepelago.

Uno dei problemi più rilevanti fu quello di discutere con i Comuni in merito all'opportunità che i centri venissero toccati dalle strade di interesse provinciale e/o interprovinciale. Per parecchi decenni l'opinione prevalente di quegli enti - non sempre condivisa dalla Provincia - fu quella di considerare il passaggio di un'arteria principale al centro dei rispettivi paesi un fattore determinante ai fini dello sviluppo socio-economico degli stessi. La volontà di ottenere questo obiettivo, unitamente all'esigenza di salvaguardare il più possibile i confini delle proprietà dei terreni, era forte al punto da far passare in secondo piano eventuali allungamenti del percorso e problemi tecnici, come la creazione di numerose curve e di pendenze eccessive. D'altra parte le condizioni del traffico, piuttosto limitato in quegli anni, non richiedevano ancora quegli accorgimenti che diverranno indispensabili con il successivo aumento della circolazione dei veicoli. Le divergenze tra Provincia e Comuni furono in alcune occasioni molto forti. Fanano e Sestola - ci informa Adolfo Ferrari - arrivarono addirittura a chiedere il distacco dalla Provincia di Modena e l'aggregazione a quella di Bologna.

"Nel 29 maggio 1888, uno dei più importanti Comuni del circondario di Pavullo - Fanano - deliberava di staccarsi dalla Provincia di Modena per aggregarsi a quella di Bologna. Motivo di questo grave divisamento l'indolenza e la parzialità della Deputazione provinciale che - dopo 28 anni di legittime speranze, di lavori, di sacrifici - ritarda ancora alle forti e generose popolazioni della valle del Leo, i benefici di una breve, comoda e sicura viabilità.

A questa radicale determinazione, a questa voce di protesta e di impazienza faceva eco, a breve distanza, il Consiglio municipale di Sestola, egli pure statuendo di abbandonare la provincia nostra per seguire le sorti di Fanano"¹¹.

Si dovettero poi affrontare le "lentezze inseparabili dal sistema burocratico vigente in Italia", che rendevano vani gli sforzi diretti ad accelerare l'esecuzione delle opere.

"La Deputazione ha sicura coscienza di nulla avere ommesso per mantenere le promesse fatte al Consiglio; di nulla aver trascurato pur di raggiungere, colla sollecitudine maggiore possibile, il compimento di un'opera, quale è la strada di serie n. 40, che tanto interessa la parte alta della nostra provincia.

I progetti principali e addizionali debbono passare per una lunga trafila di uffici e di approvazioni: per un nonnulla sono qualche volta rimandati all'ufficio d'origine, impiegando a compiere il giro di ritorno e di restituzione mesi e mesi, sciupati a danno del lavoro"¹².

Nonostante ciò, la rete viaria provinciale stava raggiungendo piano piano una certa consistenza: nel 1890 le strade risultano essere 13 con una lunghezza complessiva di circa 268 chilometri, esclusa la nostra "strada di serie n. 40" di cui non ci vengono riassunti i dati¹³.

A dire il vero sul finire del secolo molto restava da fare e numerosi erano ancora i tronchi da costruire¹⁴. Il Novecento ebbe inizio con l'apertura al transito dell'intero percorso Lama per Sestola, Fanano al Dardagna, che venne a costituire - grazie alla contemporanea apertura del tratto bolognese Dardagna Lizzano - una nuova importante arteria di comunicazione della montagna coi capoluoghi di provincia Modena e Bologna. Nel periodo compreso tra il 1905 e il 1907 venne realizzata la traversa di Pievepelago.

In quegli anni, dopo che si era provveduto ad una riorganizzazione dell'Ufficio tecnico e ad un ampliamento del numero dei cantonieri, le strade gestite dalla Provincia di Modena raggiungevano la ventina e attorno al 1920 la trentina¹⁵.

Il traffico nel frattempo si era notevolmente intensificato ed era diventato causa di un "grave logorio" delle sedi stradali, la cui manutenzione esigeva "cure insolite", con attrezzature e materiali diversi¹⁶.

"... la qualità della manutenzione deve essere oggi migliore che nel passato, per cui va diminuendo l'uso della ghiaia ordinaria dei nostri fiumi, per provvedere ai risarcimenti con pietrisco o con ghiaia di cava, di costo assai maggiore. E in parecchi casi fa d'uopo intervenire col compressore meccanico, del quale anche la Provincia nostra ha fatto acquisto, poiché la cilindratura del piano stradale, se importa spese ragguardevoli, presenta anche vantaggi giustamente apprezzati dai tecnici e dagli utenti"¹⁷

Soltanto a partire dal secondo decennio del Novecento si iniziano a trovare documenti relativi a correzioni di curve, ad allargamenti e a riduzioni di pendenze. Si ha anche testimonianza di alcune modifiche al tracciato per evitare il passaggio all'interno dei paesi.

Nel 1911, ad esempio, si comprese che la strada di serie n. 40 necessitava di una rettifica finalizzata a diminuire la lunghezza del percorso, ridurre la pendenza ed evitare il passaggio al centro del paese di Sestola. Nel 1912 un'altra correzione riguardò il tratto Sestola - Fanano. L'anno seguente fu inaugurata la diramazione Sestola-Pievepelago. L'ultimo tratto (Dragone - Palagano) verrà portato a termine nel 1924.

Nel frattempo, precisamente nel novembre del 1916, alcuni tratti vennero radiati dall'elenco delle strade provinciali, in quanto per legge non ne avevano più i requisiti.

A proposito della nuova classificazione ampio ed animato fu il dibattito nel Consiglio provinciale, in cui emerge chiaro il contrasto tra i consiglieri che curano gli interessi delle strade del "piano" e quelli che parteggiano per le strade del "monte", di cui si lamenta la situazione di maggior disagio. Per la pianura la figura di spicco è il socialista Gregorio Agnini; per la montagna Carlo Gallini - il capo di un raggruppamento politico di orientamento "democratico" considerato "assoluto dominatore nel Frignano"¹⁸ - che ripercorre, nella seduta consiliare del 19 gennaio 1914, in tono molto polemico tutta la storia delle strade dell'Appennino¹⁹.

Negli anni successivi particolarmente onerosi furono gli interventi di consolidamento resi necessari dalle frequenti frane che colpirono la strada e i suoi ponti in diverse località. Ma non si trattava certo di una novità, vista la conformazione geologica del Frignano, sottoposta ad un costante monitoraggio di alto livello scientifico dai tempi del Duca in poi, così come testimoniano gli studi dei professori universitari Doderlein, Coppi, Pantanelli e Santi²⁰.

Gli atti presi in esame hanno fornito altre interessanti informazioni in merito ai criteri con cui la Provincia - nel lungo arco di tempo considerato - effettuava la scelta dei contraenti nell'ambito delle opere stradali. Ciò che affiora è uno spaccato della situazione delle imprese operanti nel settore, ditte locali spesso in difficoltà e in contrasto con la Provincia a causa dei prezzi, soprattutto dai primi del nuovo secolo in poi. Il contenzioso amministrativo nasceva per lo più da richieste di aumento delle somme dovute al momento della liquidazione. Le motivazioni principali erano i ribassi troppo alti applicati, la mancanza di buoni materiali in zona, le conseguenti maggiori spese di trasporto, il rincaro della manodopera, la necessità di eseguire opere addizionali non previste. A complicare le cose arrivò poi la guerra. L'esempio di maggior rilievo è il caso della ditta Mucciari-ri, esecutrice dell'ultimo tronco della nostra strada (Dragone - Palagano), che consegnò i lavori con oltre dieci anni di ritardo.

"Preghiere, sollecitazioni, ingiunzioni, diffide giudiziali, minacce di scioglimento del contratto, reclami al Ministero, tutto l'Amministrazione provinciale ha messo in opera per scuotere la lentezza dell'impresa. Ma invano. Essa, facendosi forte di attenuanti, alle quali non si può negare un certo valore - insufficienza delle cave designate, distanza e maggior costo di quelle rinvenute a complemento, lesione di prezzi, scarsità di manodopera durante la guerra e meschino rendimento della medesima (vecchi, ragazzi e invalidi), graduale elevazione delle mercedi e del costo dei materiali fino a cifre quattro o cinque volte maggiori di quelle prese come base delle analisi, requisizione di quadrupedi e carri, rarefazione dei legnami, dei metalli, degli utensili da lavoro - ha sempre vittoriosamente resistito, finché ... non è stato possibile addivenire ad una transazione definitiva ..." ²¹.

Sempre a proposito della politica degli appalti, fin dal 1890 si era instaurata la prassi di affidare i lavori ai “sodalizi cooperativi” sorti nella zona (Sestola, Fanano, Riolunato, Pavullo, Pievepelago, Sant’Andrea Pelago), soprattutto nella forma di “lavori in economia a mezzo cottimi”²². Ciò si era sempre verificato senza grossi problemi, anche se pare fosse consuetudine che i contratti venissero stipulati direttamente dall’Ufficio tecnico, senza che l’Amministrazione lo sapesse²³. Fece eccezione il brevissimo periodo di attività del primo Consiglio provinciale a maggioranza socialista della storia della Provincia di Modena, che era stato eletto nella seconda metà del 1920.

Vale la pena di ricordare che - durante questa parentesi (il Consiglio si insediò il 15 novembre 1920 e si riunì l’ultima volta l’11 gennaio 1921, prima di essere sciolto con decreto del 12 aprile) - sorgono dei contrasti tra minoranza e maggioranza, poiché l’esecutivo aveva deciso con deliberazione d’urgenza di affidare - mediante trattativa privata - i lavori di consolidamento del ponte Leo al Consorzio delle cooperative, accusato di essere direttamente legato al partito socialista, anziché alla cooperativa La Fananese, abituale assegnataria delle opere da eseguirsi in quella zona e considerata apolitica.

Il dibattito è un’interessante testimonianza delle forti tensioni politiche e sociali di quel periodo. Si parla, da un lato, di “cooperative rosse” e, dall’altro, dell’esistenza - soprattutto in montagna - di società “nelle quali sono inclusi dei commercianti, dei proprietari di terreni, degli ex capimastri che si costituiscono in cooperative solamente per avere le facilitazioni concesse dalla legge”²⁴.

Se teniamo presenti tutti gli aspetti che abbiamo brevemente enunciato, emersi dall’esame della documentazione oggetto delle operazioni di riordino, è agevole comprendere che ci siamo trovati di fronte ad una sezione di archivio difficile da leggere ed interpretare, perché altrettanto difficile e complicata è la storia delle opere cui è riferita. L’organizzazione strutturale di quel nucleo documentario - a parte qualche evidente caso di manipolazione voluta o fortuita - coincide in linea di principio con le modalità di spontanea aggregazione delle carte e/o con i criteri di ordinamento che l’Ufficio produttore si era dato e sembra risalire al momento in cui gli eventi si stavano verificando, in conseguenza delle scelte e delle caratteristiche funzionali ed operative delle diverse amministrazioni pubbliche poste in relazione fra loro e con le esigenze della popolazione e del territorio. Per questa ragione si è deciso di lasciare pressoché inalterato l’ordinamento delle buste, rispettando il più possibile le primitive segnature sui dorsi. Le informazioni raccolte attraverso l’analisi compiuta con scrupolosa analiticità sulla documentazione e la schedatura ottenuta sono stati utilizzati per la compilazione dell’inventario, fermo restando che in sede di revisione redazionale si procederà ad aggiustamenti e ritocchi degli elementi descrittivi, alla normalizzazione del lessico e della punteggiatura, all’uniformazione degli schemi espositivi. E’ prevedibile che sarà necessario un riesame dei documenti soltanto in alcuni casi particolari e per aspetti per lo più marginali.

L’obiettivo principale perseguito durante il lavoro fin qui svolto è stato, dal punto di vista archivistico, quello di disporre per ogni busta d’archivio, così come è avvenuto per ogni elaborato progettuale, di una scheda contenente i dati essenziali, cercando di attenersi agli standard vigenti dal punto di vista descrittivo ed informatico. Innanzitutto il numero di corda e l’intitolazione originaria, desunta dal dorso. Seguono poi gli estremi cronologici reali, rilevati attraverso un diretto riscontro con la documentazione conservata; la data topica in tutti i casi in cui le carte si riferivano a lavori di costruzione, correzione, manutenzione di specifici tronchi di strada, indicando sempre i nomi delle località iniziale e finale. Particolare impegno è stato dedicato alla descrizione del contenuto.

Come succede in ogni inventario che si rispetti, quando è stato possibile si è cercato di formulare un riassunto in forma sintetica degli argomenti e delle diverse tipologie documentarie. Si è tentato talvolta di tradurre le informazioni dalla forma originaria al vocabolario moderno, per renderle maggiormente accessibili. Il tutto però con molta cautela, poiché è risaputo che in queste operazioni è insito un pericoloso margine di interpretazione soggettiva. Nei casi in cui il titolo originario non coincideva - o coincideva solo in parte - con l’oggetto effettivo della documentazione, si sono utilizzate nell’area del contenuto le consuete formule del tipo “contiene invece ...”, “contiene anche ...”. Si è fatto pure riferimento alla scheda o alle schede dei disegni, in tutti i casi di presenza di rappresentazioni cartografiche o progetti.

Attualmente le schede relative agli elaborati progettuali e l’inventario analitico delle buste sono stati regolarmente consegnati dagli studenti all’Archivio della Provincia, dove sono a disposizione di tutti coloro che avranno necessità di consultarli, e questa esperienza può dirsi conclusa positivamente.

Quello che ora auspichiamo è di essere riusciti ad ottenere - avendo fatto attenzione esclusivamente a criteri tecnici di funzionalità per la comprensione dei documenti descritti - un utile strumento di corredo per un fondo archivistico, la cui consultazio-

ne da parte degli studiosi potrà senza dubbio contribuire ad arricchire le conoscenze e ad esprimere giudizi di valore sulle caratteristiche delle infrastrutture che hanno inciso sulle trasformazioni degli insediamenti e dell'ambiente circostante.

¹ Provincia di Modena, *Atti del Consiglio provinciale di Modena* [d'ora innanzi *Atti*]. *Sessione ordinaria e sessioni straordinarie del 17 ottobre, 28 novembre e 12 dicembre 1864*, Modena s.d., p. 51.

² Di notevole interesse è l'articolo intitolato "Emigrazione temporanea" apparso su "Il Frignano. Settimanale cattolico dell'Alto Modenese", anno I, n. 2, 6 aprile 1913.

³ Provincia di Modena, *Atti...1864*, cit., p. 200.

⁴ *Ibid.*, pp. 200-201.

⁵ G. Parisi, *Memoria per un progetto di deviazione della strada Giardini da Pievepelago alla Lama di Mocogno per Riolunato compilata dal cav. ing. Giacomo Parisi ispettore generale d'acque e strade degli Stati estensi - 1856*, in *Correzione della via nazionale Giardini. Petizione a sua eccellenza il Ministro dei lavori pubblici del Regno d'Italia*, Modena 1886, allegato I, pp. 9-10.

⁶ Si vedano gli anni 1862, 1866, 1886, 1897 nella II parte della presente pubblicazione "La "strada di serie n. 40: spoglio delle fonti".

⁷ *Intorno alla deficienza di strade roteabili nella parte montuosa delle Province di Parma, Reggio, Modena e Massa ed alle vie provinciali e consortili da aprirvisi. Memoria pubblicata a cura di un comitato di Deputati ed al seguito delle deliberazioni delle rispettive deputazioni provinciali*, relatore A. Giuliani, Torino 1864.

⁸ Provincia di Modena, *Atti ... 1864*, cit., pp. 204-205.

⁹ *Id.*, *Atti 1888*, Modena 1889, p. CLX.

¹⁰ Cfr. P. P. Benedetti, C. Fornaciari, L. Giovanardi, *Autonomia amministrativa e gestione territoriale: il Frignano. Una ricerca storica*, tesi di laurea, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Architettura, Istituto di Urbanistica, rel. P. Baldeschi, a. a. 1988-1989, p. 221.

¹¹ A. Ferrari, *Intorno alla relazione della Deputazione provinciale di Modena sullo sviluppo della viabilità e sulla esecuzione della legge 23 luglio 1881. Osservazioni ...*, Modena 1899, p. 3.

¹² Provincia di Modena, *Atti 1897*, Modena 1898, p. 195.

¹³ I dati sono tratti dagli allegati agli annuali *Consuntivi* di gestione conservati nell'Archivio della Provincia di Modena [APMO]

¹⁴ Ecco la cronologia dei primi tratti compiuti:

- chiesa di Mocogno - Lama (1890)
- Ponte della Fola - Riolunato (1891)
- Fanano - Rio Borgo (1892)
- Sestola - Montecreto (1892)
- Montefiorino - Ca' de' Mareggini (1892)
- Riolunato - rii Grosso ed Asinari (1892)
- Cadignano - Mocogno (1896)
- rio Borgo - Dardagna (1896)
- ponti: sullo Scoltenna detto del Serpentino, sul Dragone, sul Leo (1896)
- Vesale - Poggioraso (1897)
- fosso Tolle - Vesale (1898)

¹⁵ Vedi nota n. 13.

¹⁶ Provincia di Modena, *Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1914-15*, Modena 1915, p. 17.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ "Il Frignano. Settimanale cattolico dell'Alto Modenese", anno II, n. 29, 19 luglio 1914.

¹⁹ Provincia di Modena, *Atti 1914*, Modena 1915, pp. 20-58.

²⁰ Si veda in proposito la bibliografia unita al presente volume.

²¹ Provincia di Modena, *Relazione della Commissione straordinaria sulla gestione 1921-22*, Modena 1923, p. 132.

²² APMO, *Contratti della Provincia*, "Elenco delle matrici degli atti contrattuali stipulati dalla Deputazione provinciale di Modena dall'anno 1866 al ...", rg. n. 1.

²³ Provincia di Modena, *Atti 1921-1922*, Modena 1923, p. 61.

²⁴ *Ibid.*, pp. 48-72.

Le strade nella evoluzione territoriale d'area vasta.

Il Frignano e la strada provinciale di serie n.40: indagine su un rapporto "virtuoso"

Gianfranco Gorelli

1- La strada come "*struttura profonda*" del territorio

L'osservazione delle forme e dei gradi di trasformazione che hanno interessato negli ultimi centocinquanta anni gli insediamenti, le infrastrutture e più in generale i territori, porta a riconoscere nelle strade un elemento ordinatore di fondamentale importanza, non sempre adeguatamente considerato a causa del prevalere, nelle strategie conoscitive, di approcci urbanocentrici o troppo influenzati e banalizzati dalla rilevanza recente di uno solo tra i numerosi ruoli della strada: il traffico veicolare.

Una crescente complessità ha caratterizzato il rapporto tra gli aspetti territoriali di tipo prevalentemente fisico e naturale e le trasformazioni introdotte dalle attività umane, delle quali il tracciamento di strade costituisce una manifestazione antichissima. Complessità che trova riscontro, tra l'altro, nelle forme che assumono determinate strutture fra le quali proprio le strade, soprattutto in ambiti territoriali come la "provincia" del Frignano.

E' questo infatti un territorio nel quale le attività umane agiscono storicamente su assetti geomorfologici complessi in delicato equilibrio e nel quale la comunicazione e gli scambi hanno conferito alle strade un ruolo particolarmente prezioso e influente di "attrezzatura" territoriale e sociale¹.

In ambiti di antico popolamento come il Frignano, le strutture insediative (comprese le infrastrutture) e i quadri paesistici generali sono, come è noto, l'effetto sedimentato delle azioni di trasformazione operate dalle attività umane di lungo periodo, coerenti con modelli non distruttivi delle risorse del territorio (fisico e non solo) e, pertanto, durevoli. Non si è trattato mai, tuttavia, di semplice relazione causa/effetto, ma di un complesso fenomeno di "trascinamento" da parte delle azioni di modificazione nei confronti degli assetti derivanti dall'accumulo delle trasformazioni precedenti. Assetti fisici, urbani, territoriali, sociali e culturali che, nel loro insieme - ma anche separatamente - hanno esercitato e esercitano una sorta di resistenza alle mutazioni richieste dai diversi modelli culturali e sociali di utilizzazione delle risorse territoriali che si sono susseguiti. Le strade hanno rappresentato, contemporaneamente, una manifestazione visibile delle tracce sedimentate di quegli assetti, ma anche un fattore di modificazione in quanto sede di comunicazioni e di relazioni spaziali e culturali.

Ne risulta uno scenario evolutivo caratterizzato e messo in tensione da diversità stratificate nel tempo, leggibili nello spessore del territorio e distribuite nello spazio a rappresentare specifiche identità locali.

In questo caso, infatti, si ha l'esempio di un'area vasta caratterizzata da accentuati rilievi collinari e montani che nel tempo hanno condizionato la quantità e la qualità della rete viaria, i modi e la distribuzione delle attività di utilizzazione agricola del territorio, la consistenza e distribuzione degli insediamenti. Ai percorsi principali di attraversamento nord-sud di più antico impianto, disposti in accordo con l'andamento morfologico del suolo, si affianca una rete locale che, fino alla fine del XIX secolo, era molto discontinua e rarefatta, limitata nella densità e nell'orientamento dai caratteri geomorfologici del territorio.

¹"Sin dai suoi inizi, perciò, la strada deve aver avuto importanza sia metaforica sia cognitiva al di là dell'uso più ovvio" in S.Anderson, *Strade*, Bari 1982, pag.31; sui molteplici ruoli della strada si veda anche L.Gambi, *Una geografia per la storia*, Torino 1973, pag.166.

La costruzione della strada provinciale di serie n. 40, costituisce, probabilmente il primo esempio nell'area di tracciato infrastrutturale dotato di un ruolo di *incardinamento territoriale* capace di interagire direttamente con il sistema locale degli insediamenti e di interconnettere le diversità insediative e ambientali presenti. La realizzazione di questa strada "moderna", di cui è possibile seguire le scelte progettuali attraverso lo studio del voluminoso complesso di documenti conservati presso l'Archivio della Provincia di Modena, costituisce una occasione utile per una riflessione sui caratteri evolutivi del rapporto strada/territorio, in un ambito fino ad oggi preservato dall'influenza decontestualizzante dei grandi tracciati autostradali.

La trama viaria, da quella costituita dai percorsi principali fino al reticolo dei tracciati rurali minori, può essere considerata come una *struttura profonda* del territorio che ha esercitato ed esercita ancora, potentemente, un effetto ordinatore e morfogenetico sulle configurazioni del sistema insediativo e dei paesaggi. L'insieme di queste tracce esprime infatti una sorta di intersezione visibile tra le attività umane e il territorio che si è andata consolidando e riscrivendo in un tempo spesso lunghissimo e che, pur sottoposto a continue trasformazioni, può essere considerato come un elemento persistente e *relativamente invariante*. Questo effetto è particolarmente intenso e profondo in relazione alla articolazione ed alla natura *sistemica* di tale "armatura": dai tracciati territoriali fondanti fino alla minuta e diffusa trama dei tracciati interni alla sistemazioni agrarie; dalle antiche origini etrusco-romane fino alle realizzazioni del XIX secolo o la prima metà del XX, gli elementi della rete viaria sono fortemente relazionati tra di loro in una maglia continua e diffusa.

Nella qualità di struttura durevole propria della maglia viaria territoriale si incardina il ruolo di telaio ordinatore nei confronti dei paesaggi agrari.

In assenza di alterazioni recenti, le strade, nella configurazione di reti locali assunta in epoca preindustriale, contengono infatti molte delle regole costitutive dei paesaggi e degli insediamenti. La relativa durevolezza dei loro tracciati, dovuta al perdurare dei percorsi e all'interazione con elementi del suolo soggetti a mutazione lentissima, definisce l'ampiezza e la coerenza di quelle regole. In questo senso la rete viaria esprime, tra l'altro, *contorno, misura e spaziatura* degli ordinamenti fondiari agricoli attraverso segni materiali come gli allineamenti arborei, le opere di contenimento del terreno o le sistemazioni idrauliche. Segni materiali la cui mutazione è più lenta e meno sottoposta ad eventi contingenti di quanto lo siano le pratiche agricole e le coltivazioni.

La viabilità territoriale, in particolare quella legata all'assetto agricolo, costituisce sede e supporto di una serie di opere e manufatti di importanza formale e funzionale di grande rilievo. Opere di sistemazione del terreno, quali muri di contenimento, scarpate e ciglioni, o per la raccolta ed il deflusso delle acque, o per il superamento di corsi d'acqua o di ostacoli morfologici, rappresentano infatti, nel loro insieme, un formidabile presidio idrogeologico del territorio oltre che esempi spesso pregiati di "architettura del suolo"².

L'essere memoria storica di relazioni ed assetti insediativi e *telaio ordinatore* dei paesaggi agrari porta a dover considerare la maglia viaria come elemento da tutelare e conservare nel suo complesso e non solo nella eventualità di eccezionali qualità di documento storico architettonico riconoscibili in alcune sue componenti.

2- Il caso di studio

²F.Fariello, *Architettura delle strade. La strada come opera d'arte*, Roma 1963, pag.41 e ss.

Nel momento in cui la notevole quantità di documenti - carte e disegni - provenienti dall'Ufficio tecnico della Provincia di Modena è stata data in consegna all'Archivio, è nata l'esigenza di ordinare e catalogare questi materiali al fine di costituire un fondo consultabile di grande importanza per lo studio delle trasformazioni territoriali lungo oltre un secolo. Fra le materie di competenza della Provincia, infatti, rivestono un ruolo importante le infrastrutture di comunicazione (strade e ferrovie) che costituiscono una parte molto consistente dell'intera documentazione e possono essere riguardate come un fondamentale fattore della evoluzione e della strutturazione del territorio. In una prima fase del lavoro, si è ritenuto opportuno concentrare l'attenzione su un caso - il Frignano e la S.P. di serie n.40 - che meglio di altri si presta per l'interpretazione di un rapporto complesso come quello tra strade, insediamenti e territorio (figg. 17 e 18).

Al fine di studiare tali rapporti è risultato utile ricostruire gli elementi del contesto territoriale ed insediativo della strada attraverso la realizzazione di *quadri corografici* estesi ad una area vasta centrata sul Frignano, assunto come ambito delle relazioni sottese alla strada.

Queste rappresentazioni hanno consentito di rendere osservabili e interpretabili, in primo luogo, la stratificazione storica e i caratteri evolutivi della maglia viaria, distinta per livello, nell'arco di oltre un secolo. I tracciati sono stati colti alla fine del XIX secolo, alla metà del XX e, grosso modo, all'attualità, in una scala (1/50.000), sufficientemente compatta per osservarne il rapporto con l'intero ambito geografico, e, al tempo stesso, capace di descrivere, sia pure sinteticamente, le forme della struttura insediativa articolata in numerosi piccoli e medi centri.

In questo arco di tempo, risulta chiaro un vistoso fenomeno di infittimento della rete viaria, che deve essere letto anche come riclassificazione, in molti casi, di percorsi esistenti (fig. 32, 33, 34).

Come precedentemente ricordato, il rapporto tra le strade e la geomorfologia dei luoghi costituisce un importante indicatore di quella che, con un termine ormai abusato, potremmo definire la *sostenibilità ambientale* del manufatto. Contemporaneamente, costituisce la formalizzazione di tale rapporto in opere di rilevante contenuto estetico e tecnico, come alcuni ponti o sistemazioni di contenimento del terreno (fig.6).

Per evidenziare questi aspetti la rappresentazione ha portato a evidenza gli elementi del rapporto: il tracciato stradale, la forma e consistenza del rilievo (orografia) e la rete dei principali corsi d'acqua (idrografia). Risulta evidente, nel caso della S.P. di serie n. 40, la complessità, anche tecnica, di tali rapporti, proprio a causa del suo disporsi per lo più trasversalmente ai due aspetti sottolineati, determinando, pertanto, con essi, numerose intersezioni (ponti e incisioni di versanti) (fig. 31).

L'altro rapporto indagato è quello tra la strada e i centri abitati attraversati. Per osservare questo rapporto si sono utilizzate rappresentazioni cartografiche a grande scala (mappe catastali in scala 1/2.000), in grado di descrivere, contemporaneamente, la forma complessiva del centro, la disposizione e la misura dello spazio pubblico in relazione alla strada, il tessuto edilizio, la disposizione dei suoi elementi lungo i percorsi. Questo insieme è stato considerato comparativamente in tre periodi storici diversi e significativi (fig.35 - 43).

Nel sec.XIX è ancora osservabile l'assetto preindustriale dei centri, contenuti nelle forme più antiche del loro impianto. Il rapporto con la strada si presenta più "statico" e il tessuto è prevalentemente addensato intorno agli spazi nei quali questa si dilata nella piazza.

Il secondo momento - circa la metà del XX secolo - mostra l'inserimento della nuova strada (la S.P.n.40) che introduce, negli assetti precedenti dei centri, una evidente alterazione di tipo, però, ancora prevalentemente qualitativo. Si assiste in generale, infatti, ad un riallineamento dei tessuti nei confronti del nuovo tracciato; ad un aggancio evidente al

percorso territoriale; ad una ricomposizione dello spazio pubblico centrale, senza che, comunque, siano alterate in modo consistente forma e misura dei centri.

La terza fase ritenuta utile per cogliere i caratteri evolutivi del rapporto strada/ centri abitati, si colloca in un periodo prossimo all'attualità (più o meno, a seconda dei casi). In questo caso, le crescite e le alterazioni dei centri, anche contenute, come nella maggior parte dei centri più piccoli, dimostrano una profonda lesione della struttura che aveva tenuto insieme coerentemente la forma complessiva del centro, quella dei suoi spazi pubblici, la strada, i tessuti. La strada, più che riferimento ordinatore dei tessuti edilizi e spazio pubblico principale al loro interno³, diventa semplice fattore localizzativo e di accessibilità veicolare alle espansioni spesso prive di regole visibili.

Un ulteriore aspetto indagato nella ricerca è stato il rapporto instaurato tra la strada e gli ambiti territoriali, quali i boschi, che, nel caso studiato, hanno particolare rilevanza naturale ed ambientale. Si è inteso così mettere in evidenza un dato qualitativo del tracciato da interpretare come risorsa prospettica, impiegabile nella pianificazione territoriale e urbanistica dell'area.

Gli elementi di interesse relativi alla S.P.n.40 discendono dalla cultura territoriale e tecnico costruttiva dell'epoca della sua costruzione e dalle caratteristiche del territorio attraversato. Si tratta infatti di una strada progettata e realizzata a cavallo tra diciannovesimo e ventesimo secolo, con modalità "preindustriali" in un territorio che da due secoli vede un duplice livello di infrastrutturazione.

Da una parte, tracciati moderni come la via Vandelli e la successiva via Giardini che non si limitano più al miglioramento dei tracciati esistenti, come era avvenuto fino ad allora, ma, grazie alle nuove tecniche costruttive, affermano sul territorio forme ed organizzazioni che prima non c'erano (fig. 3). Si tratta di strade destinate a collegare tra di loro stati preunitari - il Ducato di Modena e il Granducato di Toscana - e questi con l'Austria- e rispondono pertanto a prioritari criteri di attraversamento e di "velocità"⁴.

"Dal punto di vista politico, invece, la costruzione della Modenese fu una efficace risposta all'esigenza di poter disporre di un canale di collegamento privilegiato con Vienna, e di facilitare le comunicazioni col porto di Livorno che di fatto diveniva lo sbocco al mare dell'Impero"⁵

Dall'altra, una rete locale molto contratta, dominata dai forti condizionamenti dei fattori idrografici e orografici e dalla rerefazione dei centri abitati; certamente inadeguata a corrispondere ai crescenti bisogni di spostamento di merci e uomini all'indomani della unità d'Italia. In effetti, più che di rete si dovrebbe parlare di un insieme di segmenti scarsamente interconnessi, limitati ad ambiti locali.

³ " In tutta la storia della città l'attrezzatura di base è stata la strada. Lungo e all'incrocio delle strade più importanti, laddove queste si allargano, dove hanno inizio o termine, si collocano le attrezzature. Nei punti baricentrici la strada cambia tipo e diventa piazza; le attrezzature vi si raggruppano, il potenziale urbano vi si condensa e produce la formazione di un *luogo centrale*". in E.Piroddi, *Le regole della ricomposizione urbana*, Milano 2000, pag.96.

⁴ _ L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali, in Storia d'Italia , Annali 8 Insediamenti e territorio*, Torino 1985, pag. 294 e ss.

⁵G.C. Romby, *Le grandi transappenniniche toscane: le strade carrozzabili bolognese e modenese*, in *Storia dell'urbanistica/Toscana/V*, Luglio- Dicembre 1997, pagg. 97-112.

Accanto alla ovvia rilevazione dell'infittimento della rete stradale nell'arco di tempo considerato, ciò che emerge dalla comparazione degli assetti territoriali, è l'affermarsi progressivo di un orientamento est-ovest dei tracciati rispetto alla prevalenza storica dell'orientamento nord-sud parallelo alle valli ed ai crinali (fig.5).

In questo territorio, infatti, fin da epoche remote, e con una continuità che si protrae fino ai tracciati moderni della via Vandelli e Giardini-Ximenes, erano state individuate

"le linee più convenienti lungo cui dirigere i transiti, e quindi delineare le vie, nelle aree ove domina una matrice argillosa: cioè le creste degli spartiacque ove il terreno argilloso risulta più asciutto per il migliore drenaggio" ⁶.

Nel Frignano appare con chiarezza la differenza tra tracciati "moderni" destinati a collegare ambiti remoti del continente ⁷, sostanzialmente indifferenti alle città ed ai territori, e tracciati fondativi di rapporti di ambito locale.

In tutti i casi osservati tra questi ultimi, fino ai primi decenni di questo secolo, risulta evidente il loro ruolo morfogenetico nei confronti dei centri abitati rispetto ai quali hanno costituito una sorta di "apparecchio" insediativo (fig.10).

Geometria degli elementi planoaltimetrici, disposizione e forma degli accessi, limiti e distacchi, rappresentano una invariante qualitativa del rapporto tra strada, edificio e tessuto - almeno fino agli anni cinquanta - chiaramente osservabile nei piccoli centri documentati.

La strada, anche all'interno dei centri, alimenta le relazioni dello spazio pubblico centrale, costituendone componete fondamentale preordinata, nelle proporzioni e nei rapporti, allo svolgimento di una pluralità di ruoli sociali, economici e funzionali (fig.30).

I tracciati stradali di epoca preindustriale (che nei territori esaminati si protrae fino ai primi anni cinquanta di questo secolo) evidenziano, in generale, un rapporto di forte coerenza con gli aspetti morfologici e meccanici del suolo attraverso una sostanziale aderenza ad essi, chiaramente leggibile nelle rappresentazioni di insieme degli ambiti collinari.

L'intero manufatto stradale appare conformato lungo i bordi per effetto del suo ruolo prioritario di sede per spostamenti prossimi ed è, pertanto, in grado di intercettare tutti gli elementi insediativi, rurali, produttivi, ambientali, simbolici e sociali del territorio attraversato, strutturandosi in modi e forme specificatamente destinate a questa molteplicità di situazioni.

⁶ _ L.Gambi, *Prospettive di una ricerca*, in *La via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa*, Modena 1987, pag.128.

⁷ _ "Nella nuova congiuntura geopolitica creata dal Congresso di Vienna del 1815 fu particolarmente attivo l'impero austriaco, il quale negli anni venti aprì direttamente o promosse indirettamente l'apertura di alcune strade lungo itinerari strategici che- superato il Brennero (un passo reso carrozzabile già ai tempi di Maria Teresa) e partendo dalla piazzaforte di Verona- diedero un affaccio al Tirreno anche a Vienna: quella della Cisa(Mantova-Parma-Sarzana) e la strada dell'Abetone (Modena-Lucca-Livorno), le quali attraversavano i piccoli stati preunitari del nord dell'Italia ribadendo la loro subalternità alla corona" in Alberto Mioni, *Metamorfosi d'Europa*, Bologna 1999, pag.87.

Nei disegni interpretativi realizzati nel corso della ricerca, è emerso con chiarezza che , almeno fino agli anni cinquanta, la strada di ambito locale nasce in stretto rapporto con gli insediamenti, cerca di intercettarne i luoghi centrali, si intreccia con gli assi fondativi. Da ciò deriva una coerenza tra il tracciato stradale, in termini di traiettorie e di caratteristiche geometriche e dimensionali, e la molteplicità di ruoli che lo spazio della strada può svolgere. La mutazione di questi assetti comincia a manifestarsi in modo vistoso con il secondo dopoguerra. In primo luogo un fenomeno sempre più diffuso, che potrebbe definirsi "disassamento", che deriva da un progressivo allontanamento dei tracciati stradali dal centro degli abitati, anche nel caso di insediamenti piccoli e medi. Il prevalere del traffico automobilistico, come funzione ormai quasi unica dello spazio della strada, determina una crescente incompatibilità nei confronti dei tessuti addensati e, perciò stesso, una ulteriore specializzazione. Al contrario, la specializzazione stessa, caricandosi di contenuti tecnologici, porta ad un rapporto sempre più aggressivo nei confronti dei paesaggi e degli elementi naturali del suolo. Si determinano infatti nei primi anni del secondo dopoguerra alcuni fenomeni concomitanti:

-la diffusione della motorizzazione che, come è noto, costituisce un fattore di modificazione delle caratteristiche tecniche e geometriche delle strade, cancellando spesso quel rapporto di coerenza tra tracciati e forme dei suoli prima ricordato. Ciò produce alcune conseguenze non solo nel senso di instaurare forme "conflittuali" come viadotti, gallerie o tagli di mezzacosta, ma così facendo, "distrae" il tracciato da quelle intersezioni con le diversità territoriali localizzate che ne costituivano la ragione profonda;

-in parte causa, in parte effetto di questi fenomeni, lo spopolamento delle campagne di quel periodo contribuirà, da una parte all'abbandono della maglia locale, dall'altra allo svincolamento dei moderni tracciati nei territori agricoli collinari e montani rispetto al sistema insediativo originario e, infine, alla progressiva dilatazione delle distanze.

Viene meno la coerenza storica tra estensione dei percorsi, tipo di sedi stradali e dei manufatti connessi, ruolo degli ambiti attraversati e rango degli insediamenti collegati. Si instaura una sorta di indifferenza localizzativa che svolge un forte ruolo di scardinamento e decontestualizzazione tra gli elementi territoriali.

La strada riduce progressivamente la sua complessità spaziale e funzionale per divenire sempre più una sede di semplice scorrimento veicolare.

Analogamente ad altri aspetti delle trasformazioni territoriali recenti, la decontestualizzazione e la specializzazione producono ipertrofia, banalizzazione formale e separazione degli elementi costitutivi dei manufatti.

Il muro di contenimento a monte di una strada "tradizionale" era, al tempo stesso, opera conformativa della geometria del tracciato che concorre alle sue finalità funzionali ed elemento di sistemazione del terreno circostante cui lo legano i materiali impiegati, il ruolo rispetto agli impianti arborei e più in generale rispetto alle pratiche colturali agricole. Ma è anche struttura del paesaggio, formalizzata ed esteticamente esperibile come parte costitutiva dei complessi morfologici del territorio aperto.

Principi e ruoli presenti nelle tecniche di progettazione e costruzione delle strade fino ai primi decenni di questo secolo per manufatti che, in generale, si sono integrati con gli elementi durevoli del territorio. I tracciati recenti per effetto della scelta di "disassamento" nei confronti della maglia viaria storica, delle strutture durevoli dei paesaggi e dei centri abitati, cessano di essere importante caposaldo degli ordinamenti morfologici profondi del territorio, per trasformarsi in loro lesioni che, anche in una auspicata fase di bonifica degli effetti più distruttivi delle recenti alterazioni territoriali, saranno difficilmente sanabili.

La trasformazione infrastrutturale introdotta nel Frignano dalla strada provinciale di serie n. 40 presenta nuovi elementi di complessità in quanto è caratterizzata, nei tracciati, in primo luogo, dalla “opposizione” agli orientamenti geomorfologici prevalenti del territorio, in secondo luogo da una azione di riconfigurazione ed “ammodernamento” dei centri attraversati.

Il primo aspetto, in ragione della agevole percorribilità dei veicoli, determina geometrie longitudinali e trasversali che comportano un consistente impiego di opere di sistemazione e contenimento del terreno e di opere d’arte, come ponti, ponticelli, muri di sostegno, ecc. Tuttavia, pur dispiegandosi i saperi costruttivi connessi con le moderne tecniche dell’epoca, vengono fatte salve finalità di tipo estetico nella realizzazione dei manufatti che continuano a caratterizzare la dignità e la riconoscibilità delle architetture civili, osservabile nelle realizzazioni pubbliche di quegli anni, anche negli esempi minori (figg.23,25,26).

La costruzione della nuova strada o la modificazione dei tracciati necessaria per avere pendenze meno accentuate ed in generale più adatte ai veicoli determina in molti casi una azione di riconfigurazione delle parti centrali dei paesi attraversati (fig. 8).

Molto spesso ciò comporta anche un differente innesto nei tessuti insediativi rispetto agli antichi percorsi di impianto. Nei casi osservati nel Frignano in rapporto alla costruzione della strada provinciale, appare implicita la scelta di mantenere uno stretto legame tra la strada e il tessuto insediativo, secondo regole che hanno da sempre presieduto questo rapporto fondativo della morfologia dei centri sorti in ambiti collinari e montani. La costruzione della nuova strada, pur rispondendo a criteri di modernizzazione delle comunicazioni, si colloca all’interno di modelli sociali, economici e culturali di uso e trasformazione del territorio secondo i quali i paesaggi, i centri, il territorio stesso nel suo complesso, sono assunti come valori da intercettare e a cui rapportarsi. E’ per questa ragione che anche un tracciato stradale come la S.P. n. 40 deve essere ritenuto un importante elemento del patrimonio territoriale da salvaguardare nella sua natura di manufatto e nel suo ruolo di supporto di relazioni strutturali.

I casi che si sono potuti osservare nei documenti e nelle carte dell’Archivio della Provincia di Modena rendono evidenti scelte progettuali tutte volte ad innestare il nuovo percorso nel cuore dei paesi toccati, consolidando così, simbolicamente e spazialmente, il ruolo dei principali luoghi pubblici centrali. E’ il caso di Pievepelago, ma ancor più di Sestola, dove si ha la completa riconfigurazione del tratto urbano e la progettazione di una nuova piazza laterale al percorso, che diviene elemento costitutivo dello spazio pubblico della piccola città .

Fenomeni di trasformazione urbana che si inseriscono in una dinamica evolutiva compatibile con gli assetti morfologici e con i ruoli funzionali consolidati. Tutto ciò è riscontrabile nei casi di Fanano, Montecreto, Riolunato e Roncoscaglia, i cui assetti urbanistici vengono sostanzialmente integrati e rafforzati dalla nuova strada (figg.38, 40, 42, 43).

Fenomeni ben diversi da quelli prodotti , in generale, dagli interventi infrastrutturali del secondo dopoguerra, nei quali i territori e paesaggi saranno elementi da “vincere” e “piegare” alle esigenze di una sola delle dimensioni della strada: quella di scorrimento veicolare. I nuclei e i paesi saranno, in quella fase, elementi da aggirare, innescando processi di “drenaggio” delle attività caratterizzanti la loro centralità e di depauperamento degli insediamenti stessi.

Per queste considerazioni, e, soprattutto, per le risultanze della ricognizione condotta sulla grande mole di documenti e carte che costituisce la parte fondamentale del presente lavoro, la strada provinciale di serie n. 40 sembra rappresentare ancora un esempio di coerenza e di equilibrio tra tracciato viario e territorio, inteso in tutte le sue componenti. Perciò, fondamentale risorsa da tutelare e, contemporaneamente, esempio riproducibile di trasformazioni “sostenibili”, ben

diverso da molti progetti correnti, che, sulla base di astratti criteri di ottimizzazione prestazionale, si sovrappongono con tecnologico distacco e con identica rigidità e indifferenza ai più diversi territori e paesaggi.

La coerenza paesistica e ambientale tra i tracciati e gli aspetti fisiografici, la qualità architettonica e tecnica dei manufatti e delle opere, il rapporto con il tessuto dei centri abitati, il contributo funzionale e simbolico alla struttura dello spazio pubblico, sintetizzano la consistenza di risorsa territoriale della strada provinciale di serie n. 40 ed il suo valore strategico attuale.

Le caratteristiche ricordate sottendono una ulteriore qualità, poco appariscente e invece preziosa, che riguarda i modi di percorribilità della strada e, conseguentemente, il *tempo* degli spostamenti. Questo elemento, nel territorio del Frignano, non può e non deve essere valutato sulla base dei tempi che la strada consente, ma piuttosto dei tempi che essa *offre*. Una prestazione fuori moda e controcorrente, che esprime tuttavia il dato qualitativo del suo rapporto non solo materiale con il territorio.

Forme del tracciato e forme del paesaggio sono tra loro in equilibrio: alla maggiore o minore tortuosità dell'uno corrisponde la maggiore o minore diversificazione dell'altro. Al movimento più lento dello spostamento corrisponde una maggiore articolazione e una più fitta successione delle visuali. Per le caratteristiche intrinseche del tracciato e per i suoi rapporti con il contesto, il tempo del percorso non è, in questo caso, semplicemente il rapporto tra spazio e velocità (il cui valore sarebbe certamente perdente, se confrontato con quello dei percorsi di tipo autostradale), ma si arricchisce degli attributi del viaggio, distendendosi in sequenze variabili con le frequenze e le intensità dei paesaggi o concentrandosi nelle pause delle piazze dei paesi attraversati.

Anche questo, al pari dei segni materiali, è contemporaneamente un patrimonio da salvare e da reinterpretare come risorsa da offrire alle generazioni future in quanto identificativo di un territorio e della sua cultura o, con una espressione cara ai geografi⁸, del suo *milieu*.

⁸ "Il concetto di milieu denota, in prima approssimazione, l'insieme delle condizioni ambientali di un determinato sistema locale. Non ci si riferisce però esclusivamente alle condizioni dell'ambiente naturale, ma a tutti quei caratteri sociali, culturali, politici ed economici che si sono sedimentati in un certo luogo nel corso del tempo e che possono essere intesi come proprietà specifiche del luogo stesso". in G.Dematteis, P.Bonaverò (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna 1997, pag.299.

La rappresentazione delle terre modenesi

La Carta Carandini e l'importanza della cartografia a media scala nelle interpretazioni territoriali

Rossella Rossi Alexander

Una prima rappresentazione delle terre modenesi è la Carta Corografica del Magini del 1622 pubblicata - postuma - nel suo Atlante d'Italia e più volte ripresa e elaborata in edizioni successive; una seconda la si deve all'opera del Vandelli che si dedica con grande operosità fin dal 1724 alla stesura di una Carta del territorio modenese:

"...non poca fatica - egli scrive - mi è costato il determinare le posizioni e le distanze vere delle città, castella e terre e luoghi, e di collocarli nella situazione loro più vera, essendomi servito di questi mezzi che somministra la scienza dei triangoli..."

*Egli dunque fece opera originale "avendo seguito piuttosto questa strada che quella di riportarmi alle precedenti topografie."*ⁱⁱ

La carta degli *Stati del Serenissimo signor Duca di Modena* del Vandelli è pubblicata nel 1746 alla scala 1/200.000.ⁱⁱ

Nel 1815, dopo la restaurazione degli Estensi, il Duca di Modena istituisce l'Ufficio Topografico affidandone la direzione al Maggiore del Genio Giuseppe Carandini, ufficiale modenese. Ed è sotto la sua direzione che si giunge, nella prima metà dell'800, ad una altra e fondamentale rappresentazione delle terre modenesi, la *Carta del Ducato di Modena* e stati limitrofi del 1821-8ⁱⁱⁱ in scala 1:28.800 analogamente a quanto si praticava già per la Lombardia ed il Ducato di Parma e, successivamente per il Granducato di Toscana.^{iv}

La scala usata per la rappresentazione ci porta a fare alcune riflessioni sulla importanza delle fonti a media scala per la interpretazione dei fatti urbani e territoriali. Nella prima metà del XIX secolo, nel processo di costruzione della carta, l'uso della triangolazione - il riferimento certo alla geografia dei luoghi- e l'istituzione della rilevazione catastale permettono il consolidamento di un procedimento che consiste nell'impiego delle mappe catastali, opportunamente ridotte e inquadrare in un sistema di riferimento predeterminato e, successivamente, riconosciute sul terreno per gli aspetti specifici di aggiornamento (strade, fiumi...).

Un gruppo di carte a media scala deriva dal procedimento prima ricordato e riguarda la formazione di una cartografia in scala 1:28.800 realizzata nella prima metà dell'Ottocento e talvolta rimasta incompiuta. Allo stesso procedimento si può anche assimilare quel fondamentale documento rappresentato dalla cosiddetta *Carta Austriaca in Scala 1:86.400* che con dovizia di informazioni copre il territorio Toscano, del Lombardo Veneto e dello Stato Pontificio.^v

Nel processo di produzione cartografica, dunque, l'uso della triangolazione e la formazione del Catasto geometrico segnano una separazione definitiva con i modi precedenti di delineare le carte ed aprono una stagione di produzione di carte geometrico - topografiche a media scala che inizia intorno alla seconda metà dell'800 e si conclude con la prima tavoletta Igm, della fine dell'Ottocento, la quale segna la definitiva frattura con la tradizione.

La vera e propria frattura di questo modo di produrre cartografia a media scala è infatti riferibile alla costruzione *ex-novo* mediante rilevazione diretta, con relativo e apposito apparato di segni e simboli convenzionali, delle prime *Tavolette* (levate) IGM alla scala 1:25.000 a partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento e a copertura dell'intero territorio nazionale.

E' importante tuttavia ricordare come la rappresentazione a media scala era stata avvertita come una necessità già dall'Inghirami che in occasione della formazione della sua carta geometrica così si esprimeva (vedi nota 2):

"...la mia carta costruita nella ristretta proporzione dell'uno a dugentomila non deve considerarsi che come oggetto di puro comodo e ornamento civile; ma se voglia elevarsi al rango di oggetto scientifico, dovrebbe per lo meno ridursi alla proporzione dell'1 al ventottomila, corrispondente a quello che Cassini stabilì per la Francia ..."^{vi}

La carta del Carandini, pur non essendo basata su rilevazioni catastali - prima del 1886 esistono per il modenese solo catasti descrittivi^{vii} - può comunque essere iscritta in questa stagione che vede un passaggio nei modi di descrizione del territorio. Di questa fase di trapasso sono testimoni esemplari i fogli della carta Carandini: il disegno è una descrizione accurata che conferisce una particolare qualità espressiva ai luoghi che mantengono la ricchezza cromatica di un passato modo di rappresentare la città e il territorio seppur inquadrati, stavolta, in un sistema geometrico che conferisce maggior rigore e certezza alla rappresentazione.

Le operazioni di triangolazione necessarie alla costruzione della carta durarono dal 1821 al 1828 e il lavoro venne rappresentato in 44 sezioni o fogli. La carta venne incisa su rame nel 1828 ed erano stati avviati anche i lavori di riduzione alla scala di 1:86.400 quando, all'insaputa del Governo Estense, l'Istituto Geografico Militare Austriaco provvide esso stesso a pubblicarla.^{viii}

Dalla *Memoria* del Carandini:

A.....nel giugno del 1821 occorse che fosse supplicata la sullodata A.R..... per lasciar levare la mappa militare del Ducato di Modena nella più estesa scala di 1:28800 come allora si praticava negli stati di Parma e di Lombardia ; ed il Sovrano si offerse di farla eseguire dagli Ufficiali del Genio e del suo Ufficio Topografico, e di lasciarne prender copia a misura della sua formazione all'Istituto Geografico di Milano e di ciò fu segnata formale Convenzione.....; a norma di detta Convenzione si adottavano la scala ed i metodi di rappresentazione usati dallo Stato Maggiore Generale dell'Impero austriaco.....

....In otto anni fu compiuto il lavoro diviso in 44 Sezioni in cui è formata la mappa:.... furono, altresì preparati in Ufficio, i fogli di riduzione nella scala opportuna di 1:86400 per eseguire poscia l'incisione di essa carta: se non che le sovrindicate Sezioni essendo state comunicate a Milano indi a Vienna e colà ottenutosi di pubblicarne l'intera mapppa, usciva questa che non ha guari in luce col titolo: Carta topografica del Ducato di Modena levata dietro misure trigonometriche alla scala di 1:28800 per ordine di S.A. R. Francesco IV Arciduca d'Austria, Duca di Modena : in essa ne duole che in mia assenza da Modena siano sfuggite non lievi alterazioni o equivoci ed alcune omissioni di nomi di luoghi, il che per avventura è derivato da errore di amanuensi e dalla molta distanza nelle spedizioni e al breve tempo concesso alla correzione delle prove d'incisione...."^{ix}

La carta 1:28800 del Carandini si compone di 45 fogli. La carta venne incisa su rame nel 1828 da R.I. Geografico Militare Austriaco. La Carta fu utilizzata per il disegno e la riproduzione della carta alla scala 1:86400.^x

I fogli sono acquerellati con centri abitati e strade principali in rosso, idrografia in azzurro ed orografia rappresentata mediante tratteggio a luce zenitale.^{xi} (figg. 1 e 2)

“ ... la luce obliqua è patrimonio glorioso dell'antica cartografia italiana. Le carte degli Istituti Geografici Piemontese e Napoletano restano ancora come splendido esempio di arte applicata al disegno cartografico. La luce zenitale è invece prodotto del pensiero germanico, è sistema che confà al temperamento dei tedeschi che tende con passione meticolosa di raggiungere a qualunque costo la verità matematica delle cose, anche se tale verità è raggiunta, manomettendola alquanto con l'esagerazione.”^{xii}

Gli insediamenti, opere e manufatti in genere sono campiti in rosso e restituiti - in modo non simbolico, secondo proporzione, dimensione e forma. Bianco è invece lo spazio pubblico urbano - piazze, slarghi e strade - in rosso anche gli insediamenti sparsi.

Il reticolo stradale è riportato in rosso e bistro, a filo continuo di diverso spessore e grafica; il primo per le strade di grande comunicazione o maestre, il secondo per la rete di collegamento minore ad indicare la gerarchia del reticolo stesso.

L'idrografia ed il sistema delle acque sono indicati con grande cura e contrassegnati dal colore celeste, talvolta sfumato. Con altrettanta cura è, segnato il reticolo minore, naturale e artificiale - torrenti, canali, rogge e fossi - a filo sottile azzurro, con una articolazione del segno ad indicarne il carattere e la gerarchia, in celeste-verdastro e grafica a tratto, orizzontale le terre basse palustri.

L'orografia è restituita mediante lumeggiamento zenitale che mette in evidenza l'andamento dei crinali e la forma del rilievo. Una indicazione sommaria sull'uso del suolo è data dal colore: dal marrone al verde, dal giallo ocra al beige rosato per indicare rispettivamente aree boscate, lavorativo talvolta vitato, coltivo in genere, dal bianco al seppia le aree denudate o le rocce affioranti. La rappresentazione è arricchita, inoltre, dall'uso della grafica ad indicare soprattutto la presenza di alberatura.

L'insieme dei documenti mostra una porzione territoriale altamente significativa. L'intenso contenuto espressivo del disegno permette oggi di riconoscere immediatamente i valori storici dei quadri ambientali allora presenti nei loro caratteri ed elementi tipici oggi spesso cancellati o confusi dalle rapide e profonde trasformazioni intercorse soprattutto nell'arco degli ultimi cinquanta anni.

Un importante contributo che i documenti offrono è quello di costituire un ampio repertorio dei tipi insediativi in un momento storico e in un ambito geografico definiti. Sono così osservabili le varietà e diversità dei tipi planimetrici di città sedimentate e arricchite nel tempo da culture e storie edili di epoche diverse: città fondate di varia natura e dimensione, città cresciute per parti secondo addizioni preordinate o sviluppi spontanei.

Città ancora dimensionate, riconoscibili in un contesto anch'esso non ancora deformato dalla crescita. E ancora osservabili - grazie alla scala e al contenuto dei documenti - sono i centri nelle relazioni che stabiliscono con le forme di uso del suolo e della rete infrastrutturale. Un territorio ricco di fatti e relazioni dove alcuni centri - oggi spesso considerati minori - mostrano un ruolo allora ben importante.

Dai documenti esaminati sembra potersi dire che la rete stradale fondamentale e i centri che essa connette mostra la persistenza di tracciati e piante che sostanzialmente è apprezzabile ancora dal disegno topografico. Il primo fatto direttamente riferibile alla modernizzazione è riconducibile infatti al segno del tracciato delle Strade ferrate che ancora non compaiono

nella Carta Carandini. I documenti cartografici esaminati mostrano a quella data un assetto solidale consolidato e compiuto tra città e rete delle comunicazioni che esprime con immediatezza il senso delle relazioni tra i luoghi, gerarchie fra gli stessi oltre dimensione e forma e dunque identità.

Queste carte ci restituiscono lo stato dei luoghi così come osservato, interpretato e descritto dall'autore; ma ancor di più e al di là dell'interesse storico-documentario sullo stato dei luoghi, costituiscono, oggi, una *réverie* capace di nutrire scenari di una possibile figurazione di lungo periodo.

Anche laddove i fenomeni di trasformazione dei quadri ambientali descritti sono stati più intensi e profondi, sono, a ben vedere, ancora presenti - seppur spesso disarticolate e frammentate, e perciò di difficile interpretazione- tracce consistenti dell'assetto preesistente di luoghi e città. E più da vicino, si coglie che proprio i borghi, le piccole città, le ville - un tempo definito tessuto storico minore - sono invece, al contrario, gli elementi di una rete che costituisce nei tempi lunghi la struttura forte e resistente del territorio.

La cartografia a media scala è di fondamentale importanza nelle interpretazioni del territorio e dell'ambiente. Da queste carte emerge chiaramente il legame imprescindibile tra città e territorio: se la città è evento cospicuo, il territorio è produttore di quella città; il rapporto città-campagna si può misurare come equilibrio di spazi e di ruoli.

Questi documenti rappresentano, dunque, un indispensabile contributo alla descrizione della città e del territorio a quella data e, insieme, offrono una documentata occasione per ripensare ai temi della qualità della rappresentazione.

Queste carte sono una testimonianza preziosa sullo stato dei luoghi nel periodo documentato, un contributo fondamentale alla costruzione di quella *memoria storica* indispensabile alle nostre interpretazioni della città e del territorio. Ma ancor più esse si offrono a noi, al nostro presente, come una *lezione* che - al confronto con i nostri territori spesso confusi, o talvolta distrutti, e con le nostre città deformate e irriconoscibili - dovrebbe sollecitarci il senso di una nuova ricerca e di un rinnovato impegno.

note

¹ Domenico Vandelli (1691-1754) matematico idraulico ed archeologo, professore di matematica all'Università di Modena.

² La scala della carta ci richiama l'opera di un altro grande cartografo, Giovanni Inghirami autore, molti anni dopo il Vandelli, della Carta geometrica della Toscana, costruita nella scala 1:200.000 e pubblicata nel 1830. Una preziosa sintesi corografica, frutto dell'incrocio tra rilevazioni catastali e misurazioni geodetiche.

³ *Ducato di Modena e stati limitrofi, 1828*. Scala 1:28800

La carta venne incisa su rame nel 1828 dal R.I.Geografico Militare Austriaco in Milano e servì per la riproduzione e il disegno della carta alla scala 1.86400.

(vedi *Catalogo Ragionato delle carte esistenti nella cartoteca dell'IGM*, Firenze 1934, II, gruppo 8, Cartella d'Archivio 64 Documenti 2 e 3)

⁴Il rapporto numerico di scala nel passato e al di fuori del sistema metrico decimale era sostituito dall'indicazione dell'equivalenza fra due unità di misura, una usata per la misura sulla carta e l'altra per la corrispondente misura lineare sul terreno. Nelle vecchie carte francesi ed austriache si trova ad esempio "*scala di una linea per cento tese*". La scala della carta di una linea per 100 tese è quella di 86.400.

Infatti una tesa si componeva di 6 piedi, 1 piede di 12 pollici e 1 pollice di 12 linee: una tesa era dunque: $6 \times 12 \times 12 = 864$ linee e di conseguenza 100 tese = 86.400 linee. Il rapporto era di una linea sulla carta per 86.400 linee sul terreno (o 100 tese)

La scala di 1:28.800 è di una linea per 200 piedi. Infatti 1 piede = 12 pollici, 1pollice=12linee; 1piede 12X12=144 linee; 200 piedi=28800 linee.

Il rapporto era così di una linea sulla carta per 28800 linee sul terreno.

⁵ Le carte alle quali si fa riferimento nel testo:

- *Carta topografica del Regno Lombardo Veneto costruita sopra misure astronomiche-trigonometriche, pubblicata nell'anno 1833 in scala 1:86400.*

La carta è formata da 42 fogli incisi su rame complessivamente dei quali 24 appartengono alla Lombardia. Pubblicata dall'I.G.Militare Austriaco in Milano sulla base, per la parte geodetica, dei lavori precedentemente eseguiti nel periodo

francese e di quelli dell'Istituto austriaco stesso e, per la parte topografica, sulle mappe catastali convenientemente ridotte alla scala di 1:28800; disegno ed incisione su rame, orografia a luce zenitale.
(vedi *Catalogo Ragionato ...op. cit.*, Regno Lombardo Veneto, cartella d'archivio 52-53 Documenti n. 2 e 4)

- *Carta topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla levata dietro misure trigonometriche negli anni 1821 e 1822. Pubblicata nel 1828 alla scala di 1:86400*
(vedi *Catalogo ragionato, op.cit....*cartella d'archivio n.54 Documenti 5 e 6).

- *Carta topografica del Compartimento lucchese. Rilievo eseguito alla scala militare di 1.28800 del vero. Dal Maggiore dello Stato maggiore Celeste Mirandoli delineata nell'ufficio Topografico da Adolfo Zuccagni Orlandini nel 1850.*
La carta consta di 26 fogli acquerellati; 24 delle 26 carte sono eseguite da C.Mirandoli con A.Zuccagni, le restanti due sono eseguite da P.Valle. La carta è prevalentemente eseguita con il lumeggiamento obliquo, alcuni fogli a lumeggiamento zenitale
(vedi *Catalogo ragionato... op. cit.*, Toscana, cartella d'archivio n. 66, documento 1).

- *Elementi per la formazione di una carta della Toscana alla scala 1:28.800. Epoca 1858 circa.*
Scale varie. Dimensioni varie.
(vedi *Catalogo ragionato... op. cit.*, Toscana, cartella d'archivio n. 67, documento 2).

- *Carta topografica dello Stato Pontificio e del Granducato di Toscana costrutta sopra misure astronomiche e trigonometriche e incisa sopra pietra a Vienna nell'I.R.Istituto Geografico Militare. Pubblicata nell'anno 1851. Scala 1:86.400.*
Carta in 53 fogli; per sistema di proiezione, disegno e dimensioni consimile alle carte alla stessa scala del Lombardo-veneto e dei Ducati di Modena e Parma.

Le carte indicate costituivano la base fondamentale della topografia di gran parte della penisola che venne così ad essere dotata di una rappresentazione cartografica uniforme, basata su sicuri elementi geodetici e topografici, fino almeno a che non si ebbe la nuova carta topografica ufficiale dell'Italia.

⁶. *Discorso del Prof. Pad.Giovanni Inghirami intorno alla geografia della Toscana* in "G.P. Vieusseux", *Giornale di scienze, arti e lettere'*, n.125, maggio 1831.

⁷. Le terre degli stati Estensi e Austro estensi sono dotate di catasti preunitari solamente descrittivi; per avere un catasto di tipo geometrico particellare 'moderno' o comunque grafico, bisogna giungere all'Unità d'Italia.

⁸. *Carta Topografica del Ducato di Modena levata dietro misure trigonometriche alla scala 1:28.800 per ordine di sua altezza reale Francesco IV Arciduca d'Austria Duca di Modena dal regio Ducale corpo del genio Militare Estense ridotta alla scala di 1:86.400 nell'Imperiale Istituto Geografico Militare di Vienna, 1842.*

astronomiche e trigonometriche e incisa sopra pietra a Vienna nell'I.R.Istituto Geografico Militare. Pubblicata nell'anno 1851. Scala 1:86.400.

Carta in 53 fogli; per sistema di proiezione, disegno e dimensioni consimile alle carte alla stessa scala del Lombardo-veneto e dei Ducati di Modena e Parma.

Le carte indicate costituivano la base fondamentale della topografia di gran parte della penisola che venne così ad essere dotata di una quale e insieme a quelle contigue del Ducato di Parma e del Granducato di Toscana e dello Stato Pontificio forma un tutto continuo.

⁹. *Memoria del colonnello Giuseppe Carandini, il real corpo Militare del Genio, Modena, Eredi Soliani Tipografi Reali, 1859.*

¹⁰Sulla carta Carandini esistono numerosi studi, fra questi si segnala:

Topografia degli stati Estensi, Istituto per i beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia Romagna, Modena 1999

¹¹. Un primo sistema di chiaroscuro cartografico ebbe origine dal principio di considerare il terreno come illuminato da un fascio di raggi paralleli , inclinati di 45° sul piano orizzontale e procedenti nella direzione da nord-ovest a sud-est. Questo metodo fu chiamato lumeggiamento a luce obliqua.

Con questo metodo

"...si ha un gioco di luce e di ombra, maggiore o minore con diverse gradazioni a seconda che i pendii sono più o meno esposti alla sorgente luminosa ... Le teorie che si possono enunciare per il sistema a luce obliqua, hanno poca corrispondenza colla pratica: esso è soggetto a norme tuttaffatto artistiche che tendono a dare nel modo più efficace la rappresentazione plastica del terreno."

"...Un secondo metodo di chiaroscuro è quello prodotto dalla luce zenitale. Il sistema suppone che la sorgente di luce provenga dallo zenit e poggia sopra il postulato seguente: le supertici in pendenza sono tanto più illuminate quanto meno ripida è la loro inclinazione. Nel lumeggiamento zenitale il regolatore del chiaroscuro è soltanto ed esclusivamente il pendio; nulla vi ha a che vedere la particolare esposizione dell'elemento superficiale rispetto alla luce. La luce zenitale pura ... non da effetti plastici di nessuna natura ... lunga e ripetuta esperienza ha ormai dimostrato che i disegni rappresentati a luce zenitale non possono eseguirsi bene che a mezzo del tratteggio."

Da IGM, *Lezioni di cartografia*, Istituto Geografico Militare, Firenze 1935.

¹²Da IGM, *Lezioni di Cartografia*, op. cit.

ⁱ. Domenico Vandelli (1691-1754) matematico idraulico ed archeologo, professore di matematica all'Università di Modena.

ⁱⁱ. La scala della carta ci richiama l'opera di un altro grande cartografo, Giovanni Inghirami autore, molti anni dopo il Vandelli, della Carta geometrica della Toscana, costruita nella scala 1:200.000 e pubblicata nel 1830. Una preziosa sintesi corografica, frutto dell'incrocio tra rilevazioni catastali e misurazioni geodetiche.

ⁱⁱⁱ *Ducato di Modena e stati limitrofi, 1828 . Scala 1:28800*

La carta venne incisa su rame nel 1828 dal R.I.Geografico Militare Austriaco in Milano e servì per la riproduzione e il disegno della carta alla scala 1.86400.

(vedi *Catalogo Ragionato delle carte esistenti nella cartoteca dell'IGM*, Firenze 1934, II, gruppo 8, Cartella d'Archivio 64 Documenti 2 e 3)

^{iv}.Il rapporto numerico di scala nel passato e al di fuori del sistema metrico decimale era sostituito dall'indicazione dell'equivalenza fra due unità di misura, una usata per la misura sulla carta e l'altra per la corrispondente misura lineare sul terreno. Nelle vecchie carte francesi ed austriache si trova ad esempio "*scala di una linea per cento tese*". La scala della carta di una linea per 100 tese è quella di 86.400.

Infatti una tesa si componeva di 6 piedi, 1 piede di 12 pollici e 1 pollice di 12 linee: una tesa era dunque: $6 \times 12 \times 12 = 864$ linee e di conseguenza 100 tese = 86.400 linee. Il rapporto era di una linea sulla carta per 86.400 linee sul terreno (o 100 tese)

La scala di 1:28.800 è di una linea per 200 piedi. Infatti 1 piede = 12 pollici, 1 pollice = 12 linee; 1 piede $12 \times 12 = 144$ linee; 200 piedi = 28800 linee.

Il rapporto era così di una linea sulla carta per 28800 linee sul terreno.

^v Le carte alle quali si fa riferimento nel testo:

- *Carta topografica del Regno Lombardo Veneto costrutta sopra misure astronomiche-trigonometriche, pubblicata nell'anno 1833 in scala 1:86400.*

La carta è formata da 42 fogli incisi su rame complessivamente dei quali 24 appartengono alla Lombardia. Pubblicata dall'I.G. Militare Austriaco in Milano sulla base, per la parte geodetica, dei lavori precedentemente eseguiti nel periodo francese e di quelli dell'Istituto austriaco stesso e, per la parte topografica, sulle mappe catastali convenientemente ridotte alla scala di 1:28800; disegno ed incisione su rame, orografia a luce zenitale.

(vedi *Catalogo Ragionato ...op. cit.*, Regno Lombardo Veneto, cartella d'archivio 52-53 Documenti n. 2 e 4)

- *Carta topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla levata dietro misure trigonometriche negli anni 1821 e 1822. Pubblicata nel 1828 alla scala di 1:86400*

(vedi *Catalogo ragionato, op.cit....* cartella d'archivio n.54 Documenti 5 e 6).

- *Carta topografica del Compartimento lucchese. Rilievo eseguito alla scala militare di 1.28800 del vero. Dal Maggiore dello Stato maggiore Celeste Mirandoli delineata nell'ufficio Topografico da Adolfo Zuccagni Orlandini nel 1850.*

La carta consta di 26 fogli acquerellati; 24 delle 26 carte sono eseguite da C.Mirandoli con A.Zuccagni, le restanti due sono eseguite da P.Valle. La carta è prevalentemente eseguita con il lumeggiamento obliquo, alcuni fogli a lumeggiamento zenitale

(vedi *Catalogo regionato... op. cit.*, Toscana, cartella d'archivio n. 66, documento 1).

- *Elementi per la formazione di una carta della Toscana alla scala 1:28.800. Epoca 1858 circa.*

Scale varie. Dimensioni varie.

(vedi *Catalogo regionato... op. cit.*, Toscana, cartella d'archivio n. 67, documento 2).

- *Carta topografica dello Stato Pontificio e del Granducato di Toscana costrutta sopra misure astronomiche e trigonometriche e incisa sopra pietra a Vienna nell'I.R.Istituto Geografico Militare. Pubblicata nell'anno 1851. Scala 1:86.400.*

Carta in 53 fogli; per sistema di proiezione, disegno e dimensioni consimile alle carte alla stessa scala del Lombardo-veneto e dei Ducati di Modena e Parma.

Le carte indicate costituivano la base fondamentale della topografia di gran parte della penisola che venne così ad essere dotata di una rappresentazione cartografica uniforme, basata su sicuri elementi geodetici e topografici, fino almeno a che non si ebbe la nuova carta topografica ufficiale dell'Italia.

^{vi}. *Discorso del Prof. Pad. Giovanni Inghirami intorno alla geografia della Toscana* in "G.P. Viesseux", *Giornale di scienze, arti e lettere*, n.125, maggio 1831.

^{vii}. Le terre degli stati Estensi e Austro estensi sono dotate di catasti preunitari solamente descrittivi; per avere un catasto di tipo geometrico particellare 'moderno' o comunque grafico, bisogna giungere all'Unità d'Italia.

^{viii}. *Carta Topografica del Ducato di Modena levata dietro misure trigonometriche alla scala 1:28.800 per ordine di sua altezza reale Francesco IV Arciduca d'Austria Duca di Modena dal regio Ducale corpo del genio Militare Estense ridotta alla scala di 1:86.400 nell'Imperiale Istituto Geografico Militare di Vienna, 1842.*
(vedi *Catalogo Igm, op. cit.* II, Cartella d'Archivio 54, Documenti 7 e 8).

La carta è divisa in 8 Fogli come la Carta del regno lombardo Veneto, unitariamente alla quale e insieme a quelle contigue del Ducato di Parma e del Granducato di Toscana e dello Stato Pontificio forma un tutto continuo.

^{ix}. *Memoria del colonnello Giuseppe Carandini, il real corpo Militare del Genio, Modena, Eredi Soliani Tipografi Reali, 1859.*

^x Sulla carta Carandini esistono numerosi studi, fra questi si segnala:
Topografia degli stati Estensi, Istituto per i beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia Romagna, Modena 1999

^{xi}. Un primo sistema di chiaroscuro cartografico ebbe origine dal principio di considerare il terreno come illuminato da un fascio di raggi paralleli, inclinati di 45° sul piano orizzontale e procedenti nella direzione da nord-ovest a sud-est. Questo metodo fu chiamato lumeggiamento a luce obliqua.

Con questo metodo

"...si ha un gioco di luce e di ombra, maggiore o minore con diverse gradazioni a seconda che i pendii sono più o meno esposti alla sorgente luminosa ... Le teorie che si possono enunciare per il sistema a luce obliqua, hanno poca corrispondenza colla pratica: esso è soggetto a norme tuttaffatto artistiche che tendono a dare nel modo più efficace la rappresentazione plastica del terreno."

"...Un secondo metodo di chiaroscuro è quello prodotto dalla luce zenitale. Il sistema suppone che la sorgente di luce provenga dallo zenit e poggia sopra il postulato seguente: le superfici in pendenza sono tanto più illuminate quanto meno ripida è la loro inclinazione. Nei lumeggiamento zenitale il regolatore del chiaroscuro è soltanto ed esclusivamente il pendio; nulla vi ha a che vedere la particolare esposizione dell'elemento superficiale rispetto alla luce. La luce zenitale pura ... non dà effetti plastici di nessuna natura ... lunga e ripetuta esperienza ha ormal dimostrato che i disegni rappresentati a luce zenitale non possono eseguirsi bene che a mezzo del tratteggio."

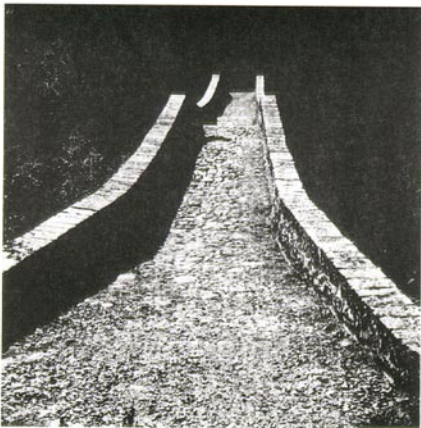
Da IGM, *Lezioni di cartografia*, Istituto Geografico Militare, Firenze 1935.

^{xii} Da IGM, *Lezioni di Cartografia, op. cit.*

Parte II

La “strada di serie n. 40”: spoglio delle fonti (1860-1968)

Stefano Benedetti, Federica Brigati, Lorenza Manzini, Silvia Simonini



Ponte vecchio della Fola

Parte II

La “strada di serie n. 40”: spoglio delle fonti (1860-1968)

Stefano Benedetti, Federica Brigati,
Lorenza Manzini, Silvia Simonini

La situazione della viabilità nella Provincia di Modena prima della legge Baccarini

Gli antefatti

Nel 1766 iniziano i lavori di costruzione di “una via carrozzabile da Modena a Pistoia, su disegno dell'ingegner Pietro Giardini, per la parte che si riferisce al nostro territorio; in base a progetto di Leonardo Ximenes, pel tratto che corre sul suolo toscano”. L'opera si concluderà dopo dieci anni¹.

Nei primi decenni dell'Ottocento, di fronte al lento degrado dei paesi di montagna, si diffuse l'opinione che il tracciato della strada Giardini fosse ormai inadeguato; il Governo estense decise perciò di “migliorarne l'andamento”. Nel 1841 era stato compilato “un primo progetto di correzione, progetto che ... fu posto in non cale fino al 1856, nel quale anno fu ripreso e rifatto accuratamente dall'ingegner Giacomo Parisi.

Il progetto Parisi non poté essere realizzato perché il duca Francesco V fu costretto alla fuga”². Egli, infatti, lascia la città di Modena nel 1859 e, a giugno, governatore delle Province modenesi diviene Luigi Carlo Farini.

Non esistono all'epoca “altre classi di strade all'infuori delle nazionali e delle comunali”. Nell'area montana della provincia si aveva “una strada sola sistemata, la nazionale Giardini, colla sua diramazione da Pievepelago a Castelnovo di Garfagnana. I Comuni non possedevano allora un sol palmo di

strada sistemata e provvedevano al bisogno della circolazione con sole strade mulattiere mal tenute e ridotte per lo più a sentieri in molti luoghi impraticabili anche pel transito delle bestie da soma e dei pedoni”³.

I primi provvedimenti legislativi - adottati sotto il nuovo regime a favore della viabilità, in seguito ai numerosi reclami dei Comuni - furono due decreti del dittatore Farini, l'uno del 26 agosto 1859, l'altro del 5 dicembre dello stesso anno, “in forza dei quali le due strade, l'una da Sassuolo alle Radici, l'altra dal Panaro a Guiglia e per Zocca alla postale bolognese per Porretta furono dichiarate nazionali e, fatto obbligo ai Comuni interessati d'anticipare le spese necessarie per la loro costruzione, il Governo si obbligò di rifonder loro un terzo della spesa”⁴.

1860

La legge Rattazzi sull'ordinamento comunale e provinciale a base rappresentativa viene estesa alle Province dell'Emilia con decreto del 27 dicembre 1859. Anche a Modena nasce la Provincia con due organi collegiali: il Consiglio e la Deputazione, che sarà presieduta dall'Intendente generale (poi chiamato prefetto) fino alla riforma crispina del 1888. Il Consiglio provinciale di Modena - alla presenza dell'Intendente generale Luigi Zini, “che per legge è investito di tutti i poteri conferiti ai Governatori” - inizia la sua attività il 21 marzo 1860, eleggendo la Deputazione⁵.

1862

Risolta la delicata questione della distrettuazione territoriale, il nuovo Ente deve af-

³ Provincia di Modena, *Atti a stampa del Consiglio provinciale di Modena* [d'ora innanzi *Atti*] 1888, Modena 1889, allegato III, “Relazione della Deputazione al Consiglio provinciale sullo sviluppo della viabilità e sull'esecuzione della legge 23 luglio 1881”, p. CLVII.

⁴ *Raccolta ufficiale degli atti di Governo dittatorio per le Province modenesi e parmensi, Modena 1859*, parte seconda, serie n.18 e parte terza, serie n. 70. I provvedimenti del dittatore Farini vengono più volte citati per la loro importanza negli atti del Consiglio provinciale. Si veda, ad esempio, Provincia di Modena, *Atti 1888*, cit., pp. CLVII-CLVIII.

⁵ Provincia di Modena, *Atti 1860*, Modena 1880 (2° ed.), pp. 1-2.

frontare, tra gli altri problemi, quello della viabilità, anche se le sue competenze in materia non sono specifiche. I primi interventi consistono nella concessione di sussidi ai Comuni, che necessitano di un coordinamento.

I bisogni più urgenti riguardano la montagna. I sette Comuni più interessati, scrive Adolfo Ferrari nel 1895, presentano al Consiglio provinciale un'istanza per ottenere la correzione della Giardini. Una commissione, incaricata di visitare i luoghi e riferire, “raccomandò per un sollecito provvedimento al Governo”⁶.

Il 5 settembre il consigliere Cesare Costa, rinomato architetto modenese originario di Pievepelago, richiama l'attenzione sulla linea trasversale Fanano - Pavullo, che si trova in pessimo stato; propone, inoltre, lo stanziamento di una somma per studiare la realizzazione di una strada detta del Serpentino, dal nome dei massi di serpentino che erano stati rinvenuti presso Renno, Olina e nelle zone limitrofe. A suo avviso, è probabile che quei materiali “potessero dar alimento ad una cava la quale darebbe eccellente materiale da costruzione per i nostri edifici, al tempo stesso che terrebbe occupati molti operai del monte”⁷.

1863

Nella seduta del 9 settembre il Consiglio provinciale, “ritenuto riconoscersi in massima la utilità di un tronco di strada per mettere in comunicazione le cave del Serpentino colla strada Giardini, delibera incaricarsi la Deputazione provinciale a nominare uno o più ingegneri, onde presentare il progetto del relativo tracciamento e del preventivo della spesa”⁸.

Tre giorni dopo, il 12 settembre, il Consiglio decide di incaricare “un ingegnere, che unitosi a quelli nominati dai Comuni di Pavullo e Fanano, procedesse allo studio d'un progetto di comune utilità... proponendo tutte quelle modificazioni che a tale scopo

⁶ A. Ferrari, *Viabilità*, sta in *L'Appennino modenese descritto ed illustrato*, a cura di D. Pantaneli e V. Santi, Rocca San Casciano 1895, pp. 887-888.

⁷ Provincia di Modena, *Atti 1862*, Modena s.d., p. 53.

⁸ Id., *Atti sessione ordinaria 1863*, Modena s.d., pp. 33-34.

¹ Le notizie sono tratte da *Correzione della via nazionale Giardini. Petizione a sua eccellenza il Ministro dei lavori pubblici del Regno d'Italia*, Pievepelago 14 febbraio 1886, relatore A. Ferrari, Modena 1886, p. III. Un esemplare dell'opuscolo è conservato nell'Archivio della Provincia di Modena [d'ora innanzi APMO], *Ufficio tecnico provinciale - Atti e carteggio relativi alle strade* [d'ora innanzi *Strade*], b. n. provv. 248/A.

² *Ibid.*, p. IV.

potessero servire per costruire una strada trasversale che da Pavullo si protenda da una parte sino alla ferrovia da Bologna a Pistoia, per allungarsi poi dall'altra sino alla strada delle Radici”⁹, allora in corso di realizzazione.

1864

L'11 marzo fu presa la decisione di concedere un sussidio al Comune di Sestola per “la strada che intende aprire da Sestola per Roncoscaglia alla cava di Serpentino”¹⁰.

Una commissione tecnica presentò al Consiglio il 14 settembre una “Relazione sopra alcune strade della nostra montagna”, la quale, sebbene riconoscesse “il vantaggio incontestabile della strada da Pavullo a Vergato, giungeva ad una conclusione meno favorevole a questo tracciato e stabiliva la maggior convenienza della linea stradale da Fanano a Porretta”. In base a ciò il Consiglio, “riconosciuta la maggiore necessità ed utilità della trasversale da Fanano a Porretta”, deliberò che i Comuni interessati si unissero in consorzio per realizzare quella strada, lasciando quindi “in disparte lo studio di quella proposta dal Comune di Pavullo”¹¹.

Si costituì nel frattempo un comitato tra i deputati dell'Emilia e della Lunigiana, i quali - in un memoriale a stampa - dimostrano “la necessità di dotare le nostre montagne di una fitta rete di strade rotabili”. Una delle proposte è l'abbandono dell'intera via Giardini per aprire invece una via che da Vignola, risalendo il corso del Panaro, poi dello Scoltenna, conducesse a Pievepelago¹².

1865

Il 20 marzo viene promulgata la legge sui lavori pubblici, con la quale le strade otten-

gono una nuova classificazione: nazionali, provinciali, comunali e vicinali¹³.

1866

In seguito alle nuove norme, le due strade delle Radici e Vignola - Porretta, dichiarate nazionali dai decreti del dittatore Farini, furono escluse dall'elenco delle nazionali. La Provincia “esitò per qualche tempo ad accettare che le dette strade in seguito alla determinazione del Governo fossero classificate fra le provinciali”. Il 26 marzo 1866, finalmente, il Consiglio dichiarò provinciali le due strade Modena - Vignola - Zocca - Porretta e Casinalbo - Sassuolo - Radici¹⁴. Nella medesima seduta venne riconosciuta provinciale anche la strada che dalla Giardini presso Montecreto portava alle cave del Serpentino”¹⁵.

I Comuni di Sestola e Fanano presentarono più volte istanze al fine di ottenere un “miglioramento delle comunicazioni fra quei comuni e il capoluogo del circondario”. Il Comune di Montefiorino ed altri limitrofi insistettero perché venisse aperta “una linea trasversale di comunicazione” fra i comuni delle vallate del fiume Secchia, del torrente Scoltenna e del fiume Reno attraversando la media montagna. Il Consiglio provinciale pertanto deliberò “l'apertura ed il proseguimento della strada che, staccandosi dalla Giardini presso Renno, doveva raggiungere le cave del Serpentino presso il torrente Scoltenna” L'opera avrebbe dovuto “iniziare un nuovo e più comodo mezzo di comunicazione tra i comuni di Fanano e di Sestola col capoluogo e servire di prima traccia e di primo gradino alla grande linea trasversale che si stava studiando”¹⁶.

1868

Il Consiglio provinciale approva il 25 maggio il progetto di massima per la costruzione della “strada provinciale che dalla nazionale presso Fanano mette alle cave del Serpentino” ed inoltra la domanda al Ministero affinché dichiarò “che un tal lavoro è di

pubblica utilità”. Il 21 novembre successivo, pur senza risposta dal Ministero, già inizia a parlare di proseguire tale strada oltre lo Scoltenna e Sestola¹⁷.

Durante la seduta del 23 novembre, l'ingegner Giuseppe Maria Toschi (consigliere del mandamento di Fanano) - su invito del Presidente - riferisce sulla “strada da Porretta per Fanano alla Giardini a Pievepelago”. Gli appunti letti in quella occasione fanno riferimento ad “una strada ruotabile”, che avrebbe dovuto congiungere la “provinciale dietro il Reno presso Porretta a Bocca di Sela, colla nazionale detta Giardini a Pievepelago, percorrendo le falde dell'Appennino”. La proposta viene così riassunta:

“Le falde dell'Appennino sono percorse da uno sviluppo viabile che si compendia come segue:

- a) dalla strada costeggiante il fiume Reno a Bocca di Sela presso Porretta fino alla Serra detta di Belvedere in luogo detto Morticino (tratto che scorre nel territorio bolognese con una salita di metri 428) con una distanza di chilometri 14,312;
- b) dalla detta Serra al torrente Leo, (che si percorre nella massima parte sul territorio di Bologna per la valle del torrente Dardagna con una discesa di metri 233,82) con uno sviluppo di chilometri 6,821.

Sommario in Bolognese: chilometri 21,133.

- c) dal torrente Leo al paese di Fanano, tratto che percorre la provincia di Modena, con una salita di metri 115,29 ed una distanza di chilometri 3,341;
- d) da Fanano al trivio stradale detto Beccastecchi con una salita di metri 311,93 ed uno sviluppo di chilometri 4,692;
- e) dal detto trivio alla Serra di Roncoscaglia con una distanza di circa chilometri 3;
- f) da Roncoscaglia a Montecreto, con uno sviluppo di chilometri 8;
- g) da Montecreto a Riolunato circa chilometri 8;
- h) da Riolunato a Pievepelago circa chilometri 5.

Sommario in Modenese : chilometri 32,033.

Sommario dalla strada dietro Reno alla strada Giardini a Pievepelago chilometri 53,166.

Le altezze e le distanze dei tratti di montagna (a) (b) situati quasi tutti nella provincia di Bologna e del tratto (c) sonosi ottenute a mezzo di livellazioni, le quali altezze e distanze applicate per lo sviluppo di una strada, quale verrebbe tracciata per un progetto di massima, non oltrepassa mai il cinque per cento.

⁹ *Ibid.*, pp. 51, 63-64.

¹⁰ Provincia di Modena, *Atti sessione straordinaria del marzo-aprile 1864*, Modena s.d., p. 87.

¹¹ *Id.*, *Atti sessione ordinaria e sessioni straordinarie del 17 ottobre, 28 novembre e 12 dicembre 1864*, Modena s.d., pp. 52-54. Vedi anche *Atti 1870*, Modena 1871, p. XXVIII.

¹² A. Ferrari, cit., p. 888.

¹³ Si tratta della legge 20 marzo 1865, n. 2248, *Legge sui lavori pubblici* (all. F), pubblicata nella “Gazzetta ufficiale” del 27 aprile 1865.

¹⁴ Provincia di Modena, *Atti 1866*, Modena 1867, pp. 31-32.

¹⁵ *Ibid.*, p. 30.

¹⁶ *Id.*, *Atti 1868*, cit., p. CLX.

¹⁷ *Id.*, *Atti 1868*, Modena 1869, pp. 29-30, 115.

Il tratto (d) che corrisponde ad un tronco di strada anche presentemente in attività per ruotabili, è sviluppata con livellette le cui dimensioni stanno fra il 4, il 5, il 6, l'8 ed il 9 per cento, che possono essere mitigate con leggere correzioni.

Il tratto (e) richiede essere studiato appositamente, presentandosi nel suo sviluppo più di una utile variante.

I tratti (f) (g) (h)... non sono mai stati studiati, o scandagliati in nessun modo.

Raggiunto che siasi il varco della Serra di Roncoscaglia sorge la convenienza di stabilire una inforcata della strada ivi o a Montecreto avente un braccio verso il passo detto di Stertara, che riuscirà di lunghezza circa chilometri 5, a capo del quale s'incontra lo Scoltenna, dove per transitarlo occorre un ponte di circa metri 11, onde arrivare ad allacciare questo braccio di strada con quella in costruzione per Renno, detta anche del Serpentino, della percorrenza di chilometri 7 e poscia raggiungere la Giardini a Quercia Grossa per Paullo. L'altro braccio dell'inforca, si dirige a Montecreto, Riolutano e Pievepelago, il quale riescirà di circa chilometri 21..."¹⁸.

Ascoltata la relazione, il Consiglio approva lo stanziamento di fondi per consentire all'Ufficio tecnico di compiere gli studi necessari.

I progetti interprovinciali non fanno però trascurare le iniziative locali. La Deputazione provinciale, presentando i risultati dell'attività del 1868, ricorda infatti che nel corso di quell'anno il Comune di Sestola "si è proposto di proseguire la strada da Renno per Roncoscaglia al capoluogo di quel comune ed ha all'uopo stanziati fondi in bilancio". L'opera è stata ritenuta meritevole di un sussidio da parte della Provincia, essendo "di un'importanza incontestata perché congiungerà la via nazionale Giardini con montagne, che non hanno alcun facile accesso"¹⁹.

1869

Pietro Doderlein - uno scienziato molto noto in città per aver a lungo insegnato storia naturale presso l'Università di Modena, prima di trasferirsi a Palermo - consegna alla Deputazione la copia manoscritta in scala 1:86400 della carta geologica della provincia²⁰. Precedentemente, il 10 feb-

braio 1866, il Consiglio aveva deliberato che la Deputazione facesse pressioni nei confronti dell'autore, al fine di ottenerne la stampa, con l'arricchimento di note illustrative, cosa che si verificherà negli anni 1870 e 1872²¹.

Il 10 novembre il Consiglio comunale di Pavullo "stabiliva di inoltrare istanza alla Provincia, perché volesse riconoscere l'utilità di una strada trasversale che partendo dalla Giardini a Pavullo volgesse da una parte a Porretta e dall'altra si rannodasse a quella delle Radici"²².

1870

Il Consiglio provinciale, dopo averne discusso in varie sedute, delibera il 23 maggio di assegnare un sussidio al Comune di Pavullo "per gli studj opportuni alla costruzione della via trasversale da Montefiorino alla ferrovia Bologna - Pistoja", anche se si trattava di una realizzazione di carattere comunale²³.

1871

All'ordine del giorno della convocazione del 20 novembre compare la "scelta della strada Sestola - Roncoscaglia o Beccastecchi - Roncoscaglia per congiunzione con Roncoscaglia". Il Consiglio, al termine di un ampio dibattito, dichiara di non essere ancora in grado di deliberare sulla preferenza da darsi ad una delle due linee, nonostante si sia rilevato che:

"... la linea Beccastecchi sia più breve dell'altra di 1.039 metri sopra 5.522; abbia una salita di metri

b. 68; a. 1872, b. 81; a. 1873, b. 94. La carta manoscritta citata non è stata reperita. E' presente invece un esemplare della carta in scala 1:144000 delineata dal medesimo autore, stampata a Bologna coi tipi G. WenK, s.d. [1870], 530x728 (*Atti dell'Ufficio provinciale*, cl. 2-9-1, a. 1872, b. 81), identica a quella conservata nell'Archivio di Stato di Modena [ASMO], *Manoscritti della biblioteca*, cartella 218/1.

²¹ P. Doderlein, *Note illustrative della Carta geologica del Modenese e del Reggiano*, Modena 1870, 1872. Vedi anche Provincia di Modena, *Atti 1870*, cit., pp. VI-VIII, allegato II, "Relazione sulla carta geologica delle Provincie di Modena e Reggio".

²² Provincia di Modena, *Atti 1870*, cit., p. XXVII-XXX.

²³ *Ibid.*, pp. 57-58.

75,42 e una discesa di 84,66, mentre l'altra ha una salita di 123 e una discesa di 132,24; si scosti dal paese di Sestola, mentre questa vi passa pel mezzo; attraversi del pari che questa il Galavrone, la Rosola, la Gettola, il Vesale e il rio Secco; abbia i ponti da costruirsi, mentre per questa gli ha costrutti il Municipio di Sestola: passi aderente al bosco Tratta e attraversi terreni lavinosi, mentre questa ha terreno solidissimo; ha esposizione sud-est, nord e nord-ovest, mentre questa ha esposizione sud-nord e nord-ovest, s'allontani dalle cave della selce stratificata e della pietra arenaria, mentre questa è costrutta per 1.400 metri; ha scomodi i materiali di costruzione, mentre questa gli ha comodi²⁴.

Vi è chi, come il consigliere Salimbeni, dà la preferenza alla linea di Sestola, "sebbene alquanto più lunga e a pendenza più forte, tale però che non esce altrimenti dai limiti della pratica". Ed i motivi sono "la ragione della spesa e la convenienza d'attraversar centri popolati e la sicurezza e la stabilità e la migliore esposizione e l'industria". Ma vi è anche chi, come il consigliere Sandonnini, preferisce rimandare la decisione, presentando la proposta (accolta a maggioranza) di lasciare l'iniziativa ai Comuni²⁵.

Pochi giorni dopo, il 29 novembre, il Consiglio esprime parere favorevole in merito ad una richiesta inoltrata dal Comune di Sestola al Ministero dei lavori pubblici tesa ad ottenere un contributo per la costruzione della "nuova strada che da Roncoscaglia passando per Castellaro discenderebbe al torrente Scoltenna nel punto ove incontrando la strada provinciale in costruzione pel Serpentino, raggiungerebbe la via nazionale Giardini in prossimità di Querciagrossa, indi Pavullo".

A proposito delle caratteristiche dell'opera leggiamo:

"Con uno sviluppo di chilometri 1,10 raggiunge l'altezza di metri 490 mediante una quasi costante pendenza del 5 per cento; ... conta sole cinque risvolte di sufficiente ampiezza di raggio... Serpeggia poi costantemente nel versante sinistro del torrente Vesale, ciò che gli dà una favorevolissima esposizione a levante...

Il Comune di Sestola non possiede ora altra comunicazione carreggiabile che l'incomoda e pericolosa strada di Valdisasso la quale, per dir tutto,

²⁴ Provincia di Modena, *Atti 1871*, Modena 1872, pp. 115-117.

²⁵ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*, 124-125, CL-CLIII.

¹⁹ *Ibid.*, pp. LXXX-LXXXI.

²⁰ APMO, *Atti dell'Ufficio provinciale*, cl. 2-9-1. Si vedano: a. 1867, b. 17; a. 1869, b. 44; a. 1871,

oltre all'averne alcuni tratti il 15 e persino il 18 per cento di pendenza ed altresì interrotta e travolta in diversi tratti da profonde ed estese lavine che ne impediscono il transito per un tempo più o meno lungo...

La nuova strada... riuscirebbe in prolungamento di quella testé costrutta fra Sestola e Roncoscaglia... il Comune di Montecreto si unirebbe a Roncoscaglia mediante un braccio di strada non più lungo di chilometri 1.3”²⁶.

Dalla relazione al “Progetto del tronco di strada comunale obbligatoria da Roncoscaglia a Montecreto della lunghezza di 3.448, 30 metri” si possono trarre altre notizie:

“Questo progetto contempla la sola percorrenza di circa chilometri 3.450 dei quali appena 2.100 circa in territorio di Montecreto e il resto in quel di Sestola, avvantaggiando non poco sulla percorrenza dell'attuale mulattiera, che quantunque più diretta a Roncoscaglia in senso planimetrico tanto è viziata nell'altimetrico da non essersi potuto in alcun modo utilizzarla in veruna sua parte.

Questa percorrenza non incontra alcun corso d'acqua d'entità, per cui solo un ponte che si è progettato in legname, oltre le ordinarie chiavi, occorre di qualche rilevanza...”²⁷.

1872

Il Consiglio provinciale delibera l'11 settembre di accordare un sussidio al Comune di Fanano per la costruzione “delle due strade obbligatorie comunali da Fanano alla strada delle cave del Serpentino per Pavullo e da Fanano al confine bolognese per Porretta”²⁸.

Dopo otto anni di lavoro viene aperta al transito la strada del Serpentino, distribuita su di una lunghezza di 8,169 chilometri, la cui spesa complessiva era ammontata a £. 191.131,73²⁹.

1874

A seguito della costituzione di un consorzio tra i Comuni nel 1872, nell'autunno del 1874 viene aperta al transito anche la strada Vignola - Zocca di 22,909.84 chilometri³⁰.

1875

La situazione viaria del Frignano continua a rimanere critica e le uniche arterie che lo attraversano si sviluppano in senso longitudinale. Valgono come testimonianza alcuni brani di una delle prime guide del Frignano compilata da Federico Carandini, “marchese e alpinista”:

“Il Frignano che costituiva sotto il governo degli Estensi una provincia autonoma, oggi è un circondario della provincia di Modena composto di 16 comuni... [...]. Di strade carrozzabili non ve ne ha che poche nel Frignano, per comunicare coi paesi ad esso limitrofi e pochissime pel suo interno; le comunicazioni esistono per vie mulattiere, o somabili e per sentieri di pedoni. Fra le prime, havvi la via provinciale detta Giardini, dall'ingegnere che sotto Francesco III d'Este la tracciò e costruì: porta da Modena al passo dell'Abetone con oltre 90 chilometri di percorrenza, 51 dei quali entro i limiti del Frignano. Da soli due anni si è aperto un tronco di via carrozzabile che si stacca da Vignola, passa il Panaro e per Guiglia conduce attualmente a Zocca, d'onde poi proseguirà per entrare in val di Reno e condurre alla Porretta. Altra via carrozzabile parte, poco dopo passato Paulo, dalla Giardini e passando per val di Sasso, valica il Panaro, conduce a Sestola e quindi per Lotta, mena a Fanano. Da Lama di Mocogno si stacca dalla Giardini una via mulattiera che pei fianchi di monte Barigazzo, sale alla Serra delle Cento Croci e a Sasso Tignoso, d'onde... mette in Garfagnana. Oltrepassato di poco Pievepelago, su per la valle di Sant'Anna Pelago comincia una diramazione della Giardini, buona carreggiabile, che passando sotto all'Alpe di San Pellegrino, conduce pel passo delle Radici in Garfagnana essa pure. Altra diramazione aveva la Giardini al di là di Fiumalbo, dove su per la valle dai due contrafforti scendenti dall'Alpe delle Tre Potenze e del monte Rondinara, saliva una ripida, ma carreggiabile via, che andava a sormontare la dorsale appenninica nel punto detto Foce a Giovo, per scendere poi nel Lucchese e precisamente a Bagni di Lucca; attualmente è deperita in modo tale che non vi si passa più. Una via carrozzabile, ma quasi insormontabile, era quella costruita dall'ingegnere Vandelli nel secolo ultimo trascorso, che partiva da Sassuolo, in val di Secchia e per buon tratto camminando nel Frignano riusciva in Garfagnana, d'onde poi per il passo della Tambura conduceva nel Massese; qualche tronco del selciato di questa via esiste ancora lungo la sua linea di percorrenza, ma dessa non serve che per mulattieri.

I caseggiati sparsi sulla superficie del Frignano, ove raccolti in borgate e specialmente se capi

luoghi di comune hanno aspetto buono e sono ricovero abbastanza sano e decente; quelli isolati su pei monti, nella grande generalità sono di brutta apparenza e malproprj; non così però quelli che appartengono ad agiati possidenti. Le mal riparate capanne si trovano nelle più alte regioni, ma sono in piccol numero”³¹.

In effetti il territorio modenese viene considerato dallo Stato fra quelli che “più difettano di viabilità”. Ed ecco perché la legge 30 maggio 1875 n. 2.521 prevede la costruzione della “strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in val di Secchia”, iscritta al n. 57 delle strade di seconda serie. La Provincia deve obbligatoriamente inserire nel proprio bilancio “le somme necessarie perché rientri nelle casse dello Stato in annualità uguali, nel periodo di quattordici anni incominciando dall'anno in cui i lavori sieno intrapresi” e deliberare entro sei mesi “l'andamento generale”³².

1877

Fin dal 1875 si erano tenuti diversi congressi tra le provincie di Parma, Massa, Piacenza, Genova, Reggio Emilia, Modena e Bologna per definire di comune accordo la rete delle strade interprovinciali ritenute necessarie. Una commissione aveva compiuto studi, sia per scegliere le linee stradali da proporre, che per individuare l'andamento che queste dovevano seguire. Finalmente “vinte molte difficoltà e composte parecchie divergenze”, nel congresso dei rappresentanti provinciali dell'11 marzo 1877 fu stabilito “l'elenco delle strade da raccomandare al Governo”³³.

Furono anche indicate le località che le strade prescelte dovevano toccare:

“Relativamente alla trasversale, che dalla valle dell'Enza in confine alla provincia di Parma doveva essere proseguita sino a Porretta nella valle del Reno, fu stabilito che la linea stradale nella sua direzione generale si tenesse alla parte media montana ricercando le vallate più fertili ed avvicinandosi ai centri più popolati e commerciali, in

²⁶ *Ibid.*, pp. 134, CXLVIII-CLI.

²⁷ APMO, b. n. provv. 219/A, strade comunali obbligatorie, tronco da Roncoscaglia a Montecreto, relazione.

²⁸ Provincia di Modena, *Atti 1872*, Modena 1873, p. 124.

²⁹ *Id.*, *Atti 1888*, cit., p. CLX.

³⁰ *Ibid.*, p. CLXI.

³¹ F. Carandini, *Al monte Cimone. Gita nel Frignano*, Modena 1875, pp. 10-15.

³² Legge 30 maggio 1875, n. 2521, serie seconda, *Spesa per la costruzione di strade nelle Provincie che più difettano di viabilità*, pubblicata sulla “Gazzetta ufficiale” del 9 giugno 1875.

³³ Provincia di Modena, *Atti. 1888*, cit., p. CLXII.

guisa da allacciarsi in destra ed in sinistra alle ramificazioni delle strade comunali destinate a porla in comunicazione cogli abitati e coi capoluoghi dei comuni costeggianti. Che in pari tempo fossero mantenute all'andamento stradale le più miti pendenze possibili, evitando tutte le contropendenze che si potevano scansare ed usando ogni cura per superare le catene dei contrafforti appenninici che non si potevano girare, nei valichi più depressi. Quanto al tronco che doveva correre nel territorio della provincia nostra, i concerti stabiliti nella discussione portavano che la strada scorrente nella provincia di Reggio Emilia si allacciasse nella valle della Secchia, presso il ponte di Mandriolo, alla strada delle Radici, seguisse il corso di questa svolgendosi nella valle del Dolo ed entrando in quella del Dragone fin presso a Montefiorino. Di qui doveva staccarsi il tracciato nuovo e, varcato il torrente, svolgersi nella destra del medesimo per ricercare un valico conveniente del contrafforte di Mocogno, entrare nella valle della Rossenna e sulla destra del rio di Mocogno ascendere sino a raggiungere la nazionale Giardini presso Lama. Da questo punto discendere seguendo la nazionale sino all'incontro della strada provinciale presso Renno ed approfittando del tratto già costruito discendere nella valle dello Scoltenna al Serpentino. Da questo punto doveva svolgersi colle minori pendenze superando le pendici del contrafforte di Sestola per entrare nella valle del Leo e da questa, transitando il detto torrente, nella valle della Dardagna sino al confine della provincia di Bologna. Presso il confine era necessità superare il contrafforte di Belvedere, dopo il quale la strada svolgendosi ampiamente nella valle della Sella, andava a congiungersi, alla foce di detto torrente che sbocca in Reno colla provinciale Bologna - Porretta"³⁴.

Affinché le deliberazioni fino ad allora adottate divenissero efficaci il 12 luglio successivo fu convocata a Parma una riunione degli ingegneri responsabili del Genio civile e degli Uffici tecnici di tutte le Provincie interessate con l'incarico di "esprimere voto sopra le proposte deliberate da queste ultime". L'istanza della Provincia di Modena per la costruzione della strada "Porretta - Fanano - Renno - Lama - Montefiorino - confine reggiano", corredata di una planimetria con indicati i punti da toccare, venne inoltrata al Ministero, che ne comunicò in breve tempo l'approvazione"³⁵.

1879

³⁴ *Ibid.*, pp. CC-CCI.

³⁵ *Ibid.*, p. CLXIII.

La richiesta di sussidi da parte dei Comuni di Sestola, Fanano e Pavullo per la manutenzione della strada Fanano, Sestola e Pavullo, avente uno sviluppo di circa 25 chilometri, viene accolta ed approvata dal Consiglio provinciale nella seduta del 18 agosto, poiché si riconosce che tale strada "ha difetti organici, fu tracciata contro tutte le regole d'arte e di natura", anziché "girare il monte lo si volle superare ascendendo dall'imo al sommo poi ridiscendendo per ascendere di nuovo". La conseguenza era che fino ad allora "le pendenze impossibili hanno reso impossibile la manutenzione della strada"³⁶.

La legge 333/1881 e il piano delle nuove opere stradali straordinarie

1881

Il 23 luglio, quando Ministro dei lavori pubblici era Alfredo Baccarini, venne promulgata la legge n. 333 (serie III) "per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche durante il quindicennio 1881-1895". Nell'elenco III annesso alla tabella B, al numero d'ordine 40 delle "spese stradali provinciali" (da eseguirsi appunto negli anni 1881-1895) figurava la "strada da Montefiorino per Lama, Sestola e Fanano a Porretta con diramazione da Sestola a Pieve Pelago", opera che avrebbe interessato le provincie di Bologna e di Modena con un costo totale previsto di £. 1.220.000 su una lunghezza di 59 chilometri. L'articolo 4 disponeva poi l'obbligatorietà della costruzione delle strade provinciali previste e che il concorso dello Stato fosse in ragione della metà della spesa effettiva"³⁷.

In seguito alla legge Baccarini il Consiglio provinciale di Modena, già nella seduta del 22 agosto, approvava "l'andamento della strada dal confine reggiano a Fanano e Porretta a partire dalla strada delle Radici presso Montefiorino toccando i territori di Pianorso, Lama per raggiungere la nazionale

³⁶ Provincia di Modena, *Atti 1879*, Modena 1880, pp. 121-125 passim.

³⁷ *Legge che autorizza la spesa di lire 225,126,704 per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel quindicennio 1881-1895*, n. 333 del 23 luglio 1881, pubblicata nella "Gazzetta ufficiale" del 3 agosto 1881.

Giardini fino alla provinciale di Renno e percorrere quest'ultima sino al Panaro; transitare pei comuni di Sestola e Fanano e dirigersi per la vallata della Dardagna al confine bolognese in direzione di Porretta, secondo i dettagli più precisi che verranno studiati ed indicati nel progetto da redigersi dall'Ufficio tecnico e da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici". Il tutto tenendo in considerazione che nella traversa Montefiorino - Fanano si può "usare dei lavori già fatti dai Comuni di Montefiorino e di Lama, cui dovrebbe venir incontro Fanano pel Leo, ad evitar la forte pendenza e contropendenza che vi sarebbe a salire a Sestola"³⁸. Durante la seduta successiva del 29 agosto furono però sollevate delle obiezioni in quanto si riteneva che nella delibera del 22 non fosse stato "serbato nell'indicazione della strada Montefiorino - Sestola - Fanano - Porretta il concetto della legge, essendo stata dimenticata la diramazione Sestola - Pievepelago". Si pensava, inoltre, che con tale andamento non si fosse toccato alcun "centro di popolazione", poiché si passava a circa 10-12 chilometri da Sestola e da Fanano. Il Consiglio riconosceva quindi l'opportunità che alla precedente proposta dovesse essere aggiunta la diramazione da Sestola a Pievepelago, ma lasciava "in sospeso la questione di precedenza sull'esecuzione d'un tronco prima dell'altro"³⁹. Le decisioni prese dal Consiglio provinciale riguardo alla strada di serie n. 40 fecero sorgere "una gara fra i Comuni toccati da detta strada per ottenere che il tracciato più che alle esigenze interprovinciali, servisse agli interessi dei comuni, sia col sostituire le linee comunali obbligatorie delle quali essi avevano iniziata la costruzione, sia col risparmiare i brevi tratti che dovevano costruirsi dai Comuni per mettere i loro centri locali in comunicazione colla nuova strada". Questa, in sintesi, la cronaca dei fatti avvenuti:

"Primo fu il Comune di Montefiorino a pretendere che la strada provinciale salisse al vertice ove è collocato il capoluogo a 560 metri di altezza sul livello del mare, per ridiscendere a Vitriola a ri-congiungersi col tracciato stabilito dalla Provin-

³⁸ Provincia di Modena, *Atti 1881*, Modena 1882, pp. 84-90 passim.

³⁹ *Ibid.*, pp. 93-95.

cia. Unico scopo, esonerarsi del peso della manutenzione di poco più di un chilometro di strada comunale costruita di nuovo e quasi condotta a termine. Unico argomento, che la legge nella designazione della strada usava le parole “da Montefiorino”. Quasi che con esse dovesse letteralmente e in modo assoluto significarsi il capoluogo e non altro punto e come se gli studi, le indicazioni e i concerti stabiliti previamente, in ordine al tracciato, dovessero restar senza effetto dinanzi a quella espressione.

Anche più aspre lagnanze sporse il Comune di Sestola, perché il tracciato della linea principale non intersecava il capoluogo e se ne teneva qualche chilometro discosto. La borgata di Sestola è posta a 1.018 metri sul livello del mare; al Serpentino la valle dello Scoltenna si eleva a soli 430 metri e la strada dal detto punto, passando per Rocchetta, poteva condursi senza contropendenza a Fanano che è elevato a soli metri 459 sul livello del mare, risparmiando una inutile salita di 560 metri. Questo portava che il tracciato si scostasse dalla borgata di Sestola da due a tre chilometri al più, il che non cagionava infine altro danno al Comune, all'infuori dell'obbligo al medesimo della sistemazione e manutenzione a sue spese del braccio di strada già esistente, per mantener congiunto alla strada provinciale il capoluogo del comune.

In un ricorso trasmesso al Ministero, il Sindaco di Sestola dipinge questo fatto come la ruina completa del Comune⁴⁰.

Nella seduta del 15 novembre viene sottoposta all'esame dei consiglieri una “rappresentanza” della Giunta municipale di Fanano, nella quale si afferma che:

“La strada Montefiorino - Lama - Fanano - Porretta riporterà piena soddisfazione allorché passando per Rocchetta e la vallata di Trentino giunga fino al ponte da costruirsi in località detta valle Marciana per la valle del Dardagna verso Porretta. Siccome poi la strada porta una diramazione per Sestola e Pievepelago così detta diramazione dovrà necessariamente partire dall'indicata località dove verrà costruito il ponte sul Leo, passare per Fanano, Sestola, Montecreto, Riolutano a Pievepelago”⁴¹.

Il Consiglio “non essendo però chiamato ad occuparsi di precisi tracciati”, decide di passare oltre⁴².

Nella medesima data viene approvata dal Consiglio “la nomina d'una commissione

formata dei consiglieri provinciali dei mandamenti interessati e di tre altri membri eletti dal Consiglio”, affinché entro tre mesi riferisca sull'accettazione della strada Sestola - Pievepelago nell'elenco delle provinciali⁴³.

1882

Il giorno 4 dicembre, durante la seduta del Consiglio provinciale, fu data lettura della “Relazione sulle strade di montagna”, scritta dalla commissione nominata il 15 novembre 1881 affinché studiasse la “accettazione nell'elenco delle provinciali delle tre strade: Sestola - Pievepelago; Zocca - Vergato e di quella del Saltello per Barga”, quest'ultima mai realizzata. Vennero illustrate le risultanze di un sopralluogo, attraverso il quale furono assunte “esatte cognizioni delle località e più particolarmente delle strade che maggiormente vennero discusse”:

“La commissione... praticò... una visita a tutto il tracciato sulla destra dello Scoltenna da Pievepelago a Fanano, da Fanano a Pavullo, da Fanano a Porretta; non si spinse sulla Lama - Montefiorino, ..., in buona parte già costruita...

Nella nuova strada da Sestola a Pievepelago i due tronchi da Sestola a Montecreto e da Riolutano sin presso Pievepelago sono aperti, condotti a buon punto e forniti de' caratteri richiesti per una strada obbligatoria, onde si presti ad una comoda viabilità. Il ponte sullo Scoltenna per raggiungere Pievepelago non è costruito e, se non difficoltà, porterà certamente rilevante spesa. Il tratto Montecreto - Riolutano, che è intermedio ai due prenommati, non è né tracciato, né studiato definitivamente. La tristissima impressione prodotta nella commissione dalle condizioni de' luoghi ove dovrebbe svilupparsi questo tronco di strada da Riolutano a Montecreto, sia per l'esposizione ad un perfettissimo settentrione, ... sia per la struttura geologica..., fece credere che il voler aprirvi e mantenervi una strada, fosse una prova superiore alle forze non solo di poveri Comuni, ..., ma fosse ben anco una jattura per la Provincia, ...; e perciò a riescire ad un più conveniente e comodo sviluppo della viabilità, pensò giovasse il far rivivere il progetto della Lama - Sassostorno - Riolutano - Pievepelago a correggere il tratto della Giardini Lama - Barigazzo - Pievepelago. Questa correzione studiata ne' suoi particolari fin sotto il Governo estense, toglierebbe le fortissime pendenze e contropendenze del tronco attuale, che sale da Lama a Barigazzo guadagnando un'altezza di 366

metri, per perderne poi 423 nella discesa da Barigazzo a Pievepelago; la nuova traccia invece con mitissime pendenze, pel dislivello di 173 metri circa, scenderebbe da Lama a Sassostorno e Riolutano, per salire indi a Pievepelago più elevato di soli 100 metri. A questo vantaggio aggiunger debbesi il non tenue abbreviamento di percorrenza, che si avrebbe nella nuova linea Lama - Sassostorno - Pievepelago, che si troverebbe sovra terreno instabilissimo e quindi di gravissima manutenzione allo Stato. [...] ... il tratto Lama - Sassostorno servirebbe alla trasversale Montefiorino - Sestola, mediante un allacciamento Sassostorno - Montecreto, pel ponte di Strettara, e... l'altro tratto Sassostorno - Pievepelago servirebbe alla diramazione Sestola - Pievepelago. Così né per la Provincia, né per Comuni si parlerebbe più della Montecreto - Riolutano e l'Amministrazione provinciale oltre di risparmiare la costruzione del tronco Lama - Montecreto, che verrebbe sostituito dall'altro Sassostorno - Montecreto di una percorrenza assai minore, utilizzerebbe il ponte detto di Strettara pel passaggio della Scoltenna. [...] ... la commissione... si limita a far voti, perché venga incaricata la Deputazione provinciale a fare vivi uffizi al regio Governo per ottenere che sia dato effetto alla ricordata correzione della nazionale Giardini, Lama, Pievepelago per Sassostorno; e ciò allo scopo di rendere proficua detta correzione tanto per la trasversale Montefiorino - Sestola - Porretta, quanto per la diramazione Sestola - Pievepelago. [...] Qui giova ricordare che Montefiorino vorrebbe che la traversa cominciasse propriamente dal paese e non dalla provinciale delle Radici come deliberò il Consiglio, in modo che il breve tratto ora comunale Montefiorino - Torre passasse fra le provinciali. Nel novembre dell'anno decorso sporse reclamo in proposito e lo ha ripetuto nello scorso agosto... La commissione non può a meno di proporre la reiezione della dimanda di Montefiorino, il quale deve essere ben contento delle due nuove arterie provinciali che ne percorrono il territorio senza pretendere che anche il breve tronco surricordato, che ha carattere strettamente comunale, sia assunto a carico provinciale.

In circostanza della visita sopra ricordata, la commissione prese cognizione della strada che serve di comunicazione fra Pavullo, Sestola e Fanano e n'ebbe a riportare una sfavorevolissima impressione, tanto pel suo tracciato, come per le sue esagerate pendenze, quanto ancora per lo stato di sua manutenzione; e sebbene si potesse dubitare che fosse nel compito della commissione di formulare proposte assolute in proposito, tuttavia non può a meno di esternare un suo voto, che utilizzando il nuovo tronco provinciale costruito dalla Giardini al Serpentino, si studii il suo proseguimento a raggiungere la traversa Fanano - Porretta. Alla commissione parve che un conveniente sviluppo a questa via si dovesse avere per Roc-

⁴⁰ Id., *Atti 1888*, cit., pp. CCII-CCIV.

⁴¹ Id., *Atti 1881*, cit., p. 115.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*, pp. 114-119.

chetta e Trentino al passaggio sul Leo della Porretta - Fanano, salvo che dagli studi tecnici ne risultasse un miglior tracciato, non scordando i due obiettivi Pavullo e Porretta”⁴⁴.

Dopo aver discusso sugli esiti delle visite effettuate dalla commissione, il Consiglio provinciale decide gli interventi più urgenti:

“Lasciando impregiudicata ogni questione sul tracciato delle strade, sul quale si pronuncerà quando sieno eseguiti i necessari studi schematici, invita la Deputazione provinciale a fare vivi uffici al regio Governo per ottenere che sia dato effetto alla correzione della nazionale Giardini Lama - Pievepelago; ... classifica fra le provinciali le strade portate dalla tabella B, unita alla legge 23 luglio 1881 al n. 40 - strada da Montefiorino per Lama, Sestola, Fanano e Porretta con diramazione da Sestola a Pievepelago - non compresa per ora la diramazione per Pievepelago -; ... incarica la Deputazione d'aprir trattative colla Provincia di Reggio Emilia per il congiungimento della traversa per Montefiorino - Lama - Sestola - Fanano - Porretta ... ed ordinare studi schematici per tutto che riflette il tracciato e l'andamento delle strade come sopra classificate ed anche per la diramazione Sestola - Pievepelago”⁴⁵.

Con delibera del 29 dicembre viene inoltre accolta la proposta perché “venga studiata dalla Deputazione provinciale la congiunzione da Pavullo a Fanano utilizzando il tronco costruito dalla Giardini al Serpentino e proseguendo per Trentino e Rocchetta al passaggio sul Leo della Fanano Porretta, o per quell'altra linea che li studi tecnici ad dimostrassero più conveniente non dimenticando l'obiettivo Pavullo - Porretta”⁴⁶.

1883

Classificata provinciale la linea Montefiorino - Lama - Sestola - Fanano - Porretta, la delibera di approvazione fu inviata al Ministero, il quale avrebbe poi risposto di ritenere inscindibile la suddetta linea dalla diramazione Sestola - Pievepelago. Riconoscendo che la deviazione di un tronco della Giardini avrebbe abbreviato e diminuito le difficoltà della diramazione, il Consiglio provinciale, nella seduta del 21 dicembre, inserì nell'elenco delle strade provinciali

“quella al n. 40 dell'elenco annesso alla legge 23 luglio 1881, compresa la diramazione da Sestola a Pievepelago”⁴⁷.

1884

Il 22 settembre viene presentata la “Relazione della Deputazione sulle opere di serie legge 23 luglio 1881”. A proposito della strada n. 40 si ricorda che è stata classificata fra le provinciali con regio decreto 24 gennaio 1884, ma che resta da stabilire il suo andamento generale. Inoltre si fa notare come il Consiglio non abbia ancora deliberato se la sua costruzione debba essere affidata al Governo o essere assunta a carico della Provincia. Su questo argomento il Consiglio fino a quel momento ha espresso parere limitatamente al tronco principale della strada da Montefiorino a Fanano, per la quale nella seduta del 22 agosto 1881 aveva già deciso l'andamento generale.

Alla luce di tutto ciò, l'esecutivo presenta una proposta, che risulta così formulata:

“... quanto al tronco principale, debba essere quello approvato col n. 2 della deliberazione presa dal Consiglio nella seduta del 22 agosto 1881, vale a dire che la detta strada debba partire dalla provinciale delle Radici presso Montefiorino, dirigersi per i territori di Pianorso e di Lama sino a raggiungere la nazionale Giardini, proseguire per questa sino alla provinciale per Renno percorrendola sino allo Scoltenna e di qui transitando nei territori di Sestola e Fanano nelle sezioni di Trentino e Rocchetta dirigersi a Fanano per la valle del Leo sino presso la borgata di Fanano e quindi seguendo il tracciato della strada comunale obbligatoria per la valle della Dardagna raggiungere il confine bolognese presso Rocca Corneta e, quanto alla diramazione, debba questa staccarsi dal tronco principale suddescritto, unirsi a Fanano e quindi, percorrendo l'attuale strada comunale, a Sestola e giunta a questo capoluogo congiungersi colla strada obbligatoria comunale per Roncoscaglia e proseguendo l'andamento della medesima raggiungere Montecreto, Riolunato e Pievepelago”⁴⁸.

Al disegno delineato vengono sollevate delle obiezioni da alcuni consiglieri. In particolare ha la parola Feliciano Monzani, del mandamento di Montefiorino, che richiama l'attenzione sull'opportunità che il centro di

quel paese venga raggiunto dalla strada provinciale:

“...[chiede] perché da una linea Montefiorino a Porretta si voglia escluso il breve tratto che dalla nuova provinciale delle Radici mette al capoluogo e crede debbasi protrarre fino al capoluogo la strada provinciale sia per le parole stesse della legge, sia perché la strada sarebbe destinata a proseguire nel Reggiano e quindi nel Parmense come una grande arteria allacciante in monte le provincie di Bologna, Modena, Reggio e Parma sino a Borgotaro. Crede doversi dal Consiglio anche in pendenza del proseguimento assumere il tronco dalla strada delle Radici a Montefiorino, tanto più che è già costruito e son pochi chilometri”⁴⁹.

La risposta che gli viene data non fa appello ad esigenze sovracomunali, ma si limita ad evidenziare alcune difficoltà tecniche.

“il concetto appunto di proseguire la trasversale nel Reggiano e Parmigiano porta che debba proseguirsi la china facile di Montefiorino al Dolo, ove è il ponte; e il tracciato che volesse entrare in Montefiorino esigerebbe una salita enorme e una conseguente discesa per varcare il Dolo sul ponte già costruito e da non potersi sviluppare in troppo breve percorso”⁵⁰.

Alla fine il Consiglio accoglie a grandissima maggioranza il piano presentato dalla Deputazione, ma con qualche variante. L'andamento generale della strada n. 40 già approvato il 22 agosto 1881 è confermato. Viene assunta a carico della Provincia la costruzione delle opere di serie ad eccezione di quella del Saltello; si ribadisce le priorità nelle costruzioni decise il 22 agosto 1881, aggiungendovi con ordine successivo la diramazione da Sestola a Pievepelago. Per ultimo incarica l'Ufficio tecnico della compilazione dei progetti, accordando il permesso di avvalersi di ingegneri esterni per accelerare i lavori⁵¹.

In seguito a queste decisioni, i Comuni di Montefiorino, Fanano e Sestola - a cui si aggiunsero anche Lama, Riolunato e Montecreto - continuarono ad opporsi al tracciato della strada di serie n. 40 e, “non avendo trovato le loro pretese accoglienza presso il Consiglio”, presentarono il 9 ottobre

⁴⁴ Provincia di Modena, *Atti 1882*, Modena 1883, pp. CXXXIV-CXXXVIII.

⁴⁵ *Ibid.*, pp. 155-156.

⁴⁶ *Ibid.*, pp. 198-201.

⁴⁷ Provincia di Modena, *Atti 1883*, Modena 1884, p. 170.

⁴⁸ *Id.*, *Atti 1884*, Modena 1885, p. LXXVI.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 71.

⁵⁰ *Ibid.*, 67-73 passim.

⁵¹ *Id.*, pp. 67-74, LXXIII-LXXVII.

un'istanza al Ministero. A loro avviso "il tracciato fissato era una amara delusione anzi un vero insulto..., rendeva illusori i benefici della nuova strada e portava loro un'irreparabile ruina". Accusavano il Consiglio di "non conoscere le località e di lasciarsi trascinare senza gli opportuni studi ad inconsulte deliberazioni solo in ossequio dei relatori" e non si abbassavano a "confessare con maggior verità e precisione, che la costruzione di brevi tronchi di pochi chilometri di strade comunali sarebbe bastata per congiungere Sestola e gli altri comuni alla strada provinciale". Concludevano la petizione chiedendo che l'andamento generale della strada comprendesse "l'allacciamento con Sestola sia pure a mezzo della provinciale di Renno, purché tocchi il detto capoluogo".

In merito alla richiesta fu sollecitato il parere del Genio civile, il quale stabilì che "nel tratto da Montefiorino a Lama il tracciato dovesse dipartirsi dal capoluogo di Montefiorino e comprendere il piccolo tronco che commissione e Consiglio avevano d'accordo proposto di respingere; suggerì inoltre "pel tratto Lama - Fanano, pure approvando e trovando conforme agli interessi della Provincia lo stabilire l'andamento della strada n. 40 da Lama alla provinciale di Renno sino allo Scoltenna, ... che l'andamento stesso fosse condotto per la valle del Vesale, salendo fino a Poggioraso"⁵².

1885

Su richiesta del Ministero il Genio civile in data 26 marzo presentò tre distinti progetti di tracciato corredati di planimetrie e profili e di una relazione. Il primo tracciato proposto seguiva la linea Montefiorino - Lama - Riolunato - Poggioraso - Fanano - ponte sul Leo - confine bolognese; il secondo era quello approvato dal Consiglio provinciale, ma modificato affinché la strada avesse inizio dal capoluogo di Montefiorino; il terzo infine, era quello suggerito dallo stesso Genio civile.

Quest'ultimo era uguale al secondo nel tratto Montefiorino - Serpentino, ma "poi avrebbe dovuto proseguire per la valle del Vesale, salire a Poggioraso, discendere a Fanano e valicando il torrente Leo, rag-

giungere il confine bolognese". Il 2 maggio il Consiglio dei lavori pubblici "opinò che non fosse accettabile né il tracciato deliberato dalla Provincia, né quello suggerito dal Genio civile perché, quanto ad ambedue, l'andamento in essi adottato non passava per Sestola e, quanto al secondo, perché esso faceva inoltre difettosamente salire e discendere la linea contropendenze di più di mille metri d'altezza in complesso".

Poiché non poteva essere approvato alcun andamento generale della strada di serie n. 40, in data 4 luglio la Provincia fu ancora una volta invitata a deliberare un nuovo tracciato⁵³.

Nel momento in cui vengono presentati i risultati dell'esercizio finanziario 1884 le opere relative alle strade di serie si trovano a questo punto:

"... stanno... eseguendosi le pratiche per la presa in consegna del tronco... che è interposto tra Pievepelago e Riolunato...; ... la Deputazione sta facendo eseguire uno studio di massima dell'intero andamento della strada n. 40 ed è sua intenzione, tosto eseguito questo studio, procedere alla presa in consegna del tronco Lama - Montefiorino, per cominciare da questo lato la completa sistemazione della strada stessa. Pel tronco rimanente è insorto tra il Ministero e la Provincia un deplorabile dissidio circa l'andamento generale"⁵⁴.

1886

Per imposizione del Ministero il 16 maggio la Provincia di Modena assume la consegna e la competenza del tronco Fanano - rio Borgo⁵⁵.

Il 4 giugno il Comune di Fanano presenta un'istanza al Consiglio provinciale affinché adotti "la linea che, servendosi pure dei tratti di strada ora esistenti da Lama, fino al Serpentino di Renno, passi per Rocchetta Sandri, comune di Sestola, per la vallata di Trentino, comune di Fanano, fino alla località detta Valmarciana, nel punto in cui fu progettata la costruzione del ponte sul fiume Leo, per congiungere tutti i tronchi di strada obbligatoria già costruiti all'obiettivo di Porretta". Tutto ciò nella convinzione che

questo tracciato rappresenti "una linea assai più diretta per Porretta ed economica, a preferenza d'ogni altra, comodissima nei passaggi, di pendenze mitissime e percorrenze terreni fertilissimi". Dalla località di Valmarciana, toccando il paese di Fanano, si dovrebbe proseguire in direzione della diramazione dell'altra strada provinciale, da Sestola a Pievepelago"⁵⁶.

L'andamento generale della strada n. 40 e della sua diramazione, deliberato il 22 settembre 1884, veniva proposto al Governo. Ancora una volta fu respinto, perché sembrava opporsi alle indicazioni della legge per quanto si riferiva le località che doveva attraversare. Il Ministero decise quindi di affidare lo studio della linea direttamente al Genio civile, il quale propose il tracciato per Montefiorino - Lama - Serpentino - Vesale - Poggioraso - Sestola - Fanano, che non venne approvato dal Consiglio dei lavori pubblici in quanto non toccava Sestola e Fanano.

I reclami dei Comuni interessati avevano fatto nascere l'idea di un terzo progetto, che - abbandonando il tronco del Serpentino a favore della linea Strettara - Montecreto - avrebbe portato a Sestola. Quest'ultimo però veniva considerato dalla Provincia particolarmente costoso, sia per la costruzione che per la futura manutenzione e "con pendenza e positura, che specie in alcune stagioni, ne [avrebbero reso] il passaggio pericoloso e quasi inattuabile"⁵⁷.

Altri episodi rilevanti sono la presentazione, il 4 giugno, di un ricorso da parte del Comune di Fanano⁵⁸ e il sollecito, il 14 successivo, da parte dei sindaci di Riolunato, Pievepelago, Montecreto e Sestola, ad accettare il tracciato proposto dal Genio civile per Strettara e Montecreto ed a provvedere al più presto alle "opere di riparazioni urgenti e di ultimazione dei tronchi Pievepelago - Riolunato e Montecreto - Sestola"⁵⁹.

Il 18 giugno, finalmente, il Consiglio, convinto che le considerazioni svolte nella discussione della seduta valessero ad indurre il Ministero a non insistere sul progetto

⁵⁶ APMO, *Strade*, b. n. provv. 160/A, istanza del Comune di Fanano, 4 giugno 1886.

⁵⁷ Provincia di Modena, *Atti 1886*, Modena 1887, pp. 23-24.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 24.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 29.

⁵² *Id.*, *Atti 1888*, cit., pp. CCVI-CCVII.

⁵³ *Ibid.*, pp. CCVII-CCVIII.

⁵⁴ Provincia di Modena, *Atti 1885*, Modena 1886, p. VII.

⁵⁵ *Id.*, *Atti 1890*, Modena 1891, "Relazione intorno all'istanza del Municipio di Fanano ...", p. III.

Lama - Montecreto per Strettara, revoca le precedenti deliberazioni 22 agosto 1881 e 22 settembre 1884 e adotta come andamento generale della strada di serie n. 40 "il tracciato da Montefiorino a Lama, quindi per la nazionale Giardini e la provinciale del Serpentino a Scoltenna per la valle del Vesale, raggiunge la strada Roncoscaglia - Sestola, tocca Sestola e Fanano e transitando per il Leo si dirige per la Dardagna al confine bolognese". La diramazione "si stacca dalla strada principale presso Roncoscaglia e toccando Montecreto e Riolutato raggiunge Pievepelago"⁶⁰.

Di fronte alle reiterate rimostranze del Comune di Montefiorino, il Consiglio - pur ribadendo le proprie perplessità - decide il 2 luglio che la strada n. 40 debba partire dall'abitato di Montefiorino anziché dalla strada delle Radici"⁶¹.

Dopo poco, e precisamente il 17 luglio, l'Ufficio tecnico provinciale consegna il progetto della strada di serie n. 40 deliberato il 18 giugno 1886⁶².

A questo proposito, la "Relazione della Deputazione provinciale al Consiglio", allegata agli *Atti* del 1886, ci dice che:

"L'Ufficio tecnico ha compiuto la redazione dei progetti di costruzione dei due tronchi della strada Montefiorino - Porretta che sono interposti uno tra il torrente Leo ed il confine bolognese alla Dardagna presso Fanano e l'altro tra Lama e Pianorso. Saranno in breve trasmessi al Ministero per la loro approvazione.

Sta pure redigendo gli studi per vedere se sia possibile condurre a compimento un altro tronco della diramazione di detta strada tra Riolutato e Pievepelago... In fine se verrà sanzionata la designazione dell'andamento generale della suddetta strada quale fu ultimamente votata dal Consiglio, la Deputazione farà sollecitamente eseguire il progetto della costruzione del tronco dal Serpentino a Roncoscaglia..."⁶³.

1887

Il "Progetto per l'ultimazione del tronco di strada n. 40 Pievepelago - Sestola, compreso fra il ponte sulla Scoltenna detto della Fola ed il fosso Casella, nonché per sistemare l'altro tratto fra detto fosso e Riolutato,

della lunghezza di metri 3.217,30", dato 7 aprile, riporta nella relazione che la costruzione del "tratto di strada già comunale obbligatoria Pievepelago - Riolutato, compreso fra il fosso Casella ed il ponte sul torrente Scoltenna detto della Fola" venne affidata all'impresa di Anacleto Ronchi. Essa venne realizzata con una sezione stradale ridotta a 4,50 metri tranne per un breve tratto a 5,00 e successivamente, a causa di una manutenzione errata, si ridusse a metri 3,00. Dopo che la strada fu classificata provinciale l'appaltatore si offrì di completare i lavori, ma venne invece liquidato. Nel 1886 l'Ufficio tecnico provinciale venne incaricato di eseguire i rilievi per la prosecuzione dei lavori.

"Osservato però che il vecchio ponte sulla Scoltenna per la sua ristrettezza e lo stato in cui trovasi richiede la sua ricostruzione; che dopo il passaggio di esso sulla sponda destra del torrente s'incontrano due rii detti della Fola sui quali dovrebbero costruire manufatti abbastanza costosi, si giudicò conveniente l'abbandonare il passaggio sull'anzidetto ponte e di seguire invece la sponda sinistra di metri 306,50; e di lì attraversare la Scoltenna in località favorevole per la gettata di un ponte le cui fondazioni specialmente in sinistra riescivano di poco conto"⁶⁴.

Nella seduta dell'8 agosto fu illustrata al Consiglio la consueta relazione della Deputazione provinciale, nella quale si legge:

"Un altro progetto venne redatto e presentato all'Ufficio tecnico di sistemazione del tratto di strada n. 40 da Fanano a rio Borgo per una lunghezza di metri 2.646,45... Questo progetto fu già approvato dal Ministero e si sono già iniziate le pratiche di legge per le espropriazioni, dopo di che si procederà all'apertura delle aste per il collocamento dell'appalto.

Un altro progetto ancora di un tratto della stessa strada n. 40, venne redatto dall'Ufficio tecnico, fra Sestola e Montecreto, della lunghezza di metri 7.699... Questo progetto verrà tra breve inviato al Ministero per la sua approvazione.

Un altro progetto venne compilato dal medesimo Ufficio tecnico per il tratto della stessa strada n. 40 fra Riolutato ed il ponte della Fola, per una lunghezza di metri 3.217,30... Questo progetto fu già

mandato al Ministero per la opportuna approvazione, ma non si ebbe finora alcuna relativa comunicazione."⁶⁵.

In data 31 ottobre la situazione si presentava in questo modo:

"Il tratto Montecreto - Sestola è diviso in due: quello Roncoscaglia - Sestola è quasi compiuto, l'altro Roncoscaglia - Montecreto non solo non è compiuto, ma fu poi abbandonato dovendo subire modificazioni di tracciato. Per il primo tratto la manutenzione è affidata ad un appaltatore... Quanto al secondo, dovendo ... essere modificato, fu firmato il relativo progetto, già trasmesso al Ministero col parere favorevole del Genio civile. [...] il solo tratto consegnato alla Provincia e non soggetto a sistemazione della strada n. 40 è quello del fosso degli Asinari al ponte della Fola su Scoltenna... Per altri tratti occorrono sistemazioni..."⁶⁶.

Vengono finalmente ultimati i tronchi della strada delle Radici in territorio modenese, ma mancheranno ancora a lungo quelli in territorio reggiano⁶⁷.

1888

L'andamento della strada n. 40 e della sua diramazione, adottato dal Consiglio provinciale il 18 giugno 1886, venne approvato dal Consiglio dei lavori pubblici. Poiché non erano cessate le proteste dei Comuni interessati al passaggio della strada in tutti i capoluoghi, il Ministero mandò sul luogo un ispettore, che avanzò la proposta di:

"due modificazioni o varianti l'una delle quali consiste nello sostituire un nuovo tronco di circa 2 chilometri distaccantesi dalla nazionale alla Madonna di Pratinolo per unirsi a Renno al punto della parrocchiale, quindi per la provinciale allo Scoltenna ed al Castellaro. Coll'altra più importante variante il tracciato dopo il ponte sullo Scoltenna in basso alla strada del Serpentino, invece di seguire la linea proposta per la valle del torrente Vesale che conduce a Roncoscaglia, dovrebbe seguire la linea proposta dal Genio civile colla relazione 26 marzo 1885 diretta alla Madonna di Poggioraso, con che si eviterebbe una pendenza e contropendenza di circa 80 o 90 metri a quelli che provengono da Fanano..."⁶⁸.

⁶⁰ *Ibid.*, pp. 29-36 passim.

⁶¹ *Ibid.*, pp. 47-48.

⁶² Provincia di Modena, *Atti 1888*, cit., p. 86.

⁶³ *Id.*, *Atti 1886*, Modena 1887, pp. VI-VII.

⁶⁴ APMO, *Strade*, b. n. provv. 241/A, progetto di costruzione ed ultimazione del tronco della strada provinciale n. 40 compreso fra il ponte sulla Scoltenna detto della Fola ed il paese di Riolutato, relazione, ing. A. Personali, 7 aprile 1887.

⁶⁵ Provincia di Modena, *Atti 1887*, Modena 1888, pp. XX-XXI.

⁶⁶ *Ibid.*, pp. 110-112.

⁶⁷ Provincia di Modena, *Atti 1888*, cit., CLXI.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 16.

Esaminato in loco questo tracciato, l'Ufficio tecnico riferì che non era consigliabile l'adozione della variante che sarebbe venuta a "percorrere terreni nei quali si incontrano lavine, fra cui una detta dei Fusoni di grave conseguenza e di difficile allacciamento"⁶⁹. Il 24 febbraio si eseguì un confronto tra la variante proposta dal Ministero nel tratto tra lo Scoltenna e Sestola e il tracciato approvato dal Consiglio provinciale nella seduta 18 giugno 1886. Queste le considerazioni emerse:

"a) ambidue si staccano dalla strada provinciale esistente presso lo Scoltenna e procedono collo stesso andamento sino a poco oltre il caseggiato detto Ca' dei Bettini per un percorso di circa metri 1.580.

b) dal detto punto la variante proposta dal Ministero corre al di sotto della chiesa di Castellaro traversando due tratti lavinosi detti lavine di Tolè e sotto la detta parrocchiale incontra la lavina detta Busoni molto estesa in lunghezza e larghezza... Trascorsa la lavina il tracciato raggiunge il torrente Vesale, che occorre traversare con un manufatto abbastanza importante. Dopo il tracciato svolgesi per un versante nord-ovest, raggiungendo l'altezza di Poggioraso con indispensabili risvolte e attraversando un'altra frana detta di Frassinara di minore importanza però della precedente. La lunghezza della strada da costruirsi di nuovo da Scoltenna a Poggioraso (dove incontra l'attuale Fanano - Sestola) è di circa chilometri 13,100. Oltre il ponte sul Vesale richiede altri quattro manufatti di non grande portata su quattro minori corsi d'acqua, che incontra nel suo percorso.

c) il tracciato approvato dal Consiglio presso Ca' dei Bettini si stacca dalla precedente svolgendosi in una risvolta per raggiungere in terreni più solidi l'oratorio di Sant'Antonio. Attraversa esso pure la lavina di Tolè in località ove presenta maggiore garanzia di solidità e minore spesa. Evita affatto la pericolosa lavina dei Busoni; attraversa terreni generalmente stabili fertili o sparsi di caseggiati. S'avvicina maggiormente ai caseggiati della parrocchiale di Castellaro; corre sempre ad un'esposizione di sud-est, incontra tre soli fossati di poca importanza, che esigono manufatti di minore costo, e a Roncoscaglia raggiunge la strada ora costruita Roncoscaglia - Sestola. La strada nuova da costruirsi sarebbe della lunghezza di chilometri 9,369.

[...] ... il tracciato proposto dal Ministero avrebbe il vantaggio di diminuire la pendenza da vincere per la linea principale di metri ottanta. Ma... ob-

⁶⁹ *Ibid.*

bligando la medesima a raggiungere l'altezza di Sestola invece di seguire le pendici di Rocchetta e di Trentino, si è imposta la necessità di una pendenza e di una contropendenza di non meno che seicento metri..."⁷⁰.

All'analisi delle due alternative seguì un animato dibattito; alla fine, essendo i membri del Consiglio provinciale discordi, si convenne "di far eseguire studi precisi in proposito" e di affidarli ad una commissione tecnica costituita da Dante Pantanelli, illustre docente di geologia e mineralogia presso l'Ateneo modenese, Alfonso Parenti e Cesare Delfini, entrambi ingegneri⁷¹.

Dopo alcuni mesi la Deputazione, sulla base dei nuovi elementi assunti, concordemente con la commissione "dichiara accettabile il tracciato..., salvo una lieve modificazione, la quale - tenendo fermi i punti estremi - serve ad evitare la lavina" detta Busoni. Il Consiglio, pertanto, in data 17 settembre delibera di accettare "la prima variante proposta dal Ministero dei lavori pubblici nel suo dispaccio 22 settembre 1887, colla quale il tracciato adottato colla deliberazione 18 giugno 1886, e risultante dal progetto dell'ufficio tecnico del 17 luglio successivo, venne modificato in guisa che il tracciato stesso dopo il ponte sullo Scoltenna in basso alla strada del Serpentino - invece di seguire la linea proposta per la valle del torrente Vesale, che conduce a Roncoscaglia - segua la linea che, passando in prossimità di Castellaro, si dirige alla Madonna di Poggioraso e prosegua per Fanano al ponte del Leo al confine bolognese"⁷².

Nella medesima seduta anche "la seconda variante proposta dal Ministero con detto dispaccio, colla quale si lascia la strada nazionale Giardini alla Madonna di Pratolino e colla costruzione di circa un chilometro e mezzo di nuova strada si va a raggiungere quella del Serpentino alla risvolta delle case Palo", viene approvata all'unanimità⁷³.

1889

Anche se non era ancora pervenuta l'approvazione ministeriale del tracciato definitivo della strada, la Provincia di Modena aveva

⁷⁰ *Ibid.*, pp. 17-18.

⁷¹ *Ibid.*, p. 24.

⁷² *Ibid.*, pp. 84-90.

⁷³ *Ibid.*

portato avanti i lavori relativi a quei tratti, a proposito dei quali non erano sorti dubbi. Tutto ciò si evince dalla relazione annuale con cui la Deputazione provinciale accompagna la presentazione del consuntivo 1887 e del preventivo del 1889.

"I lavori di serie (legge 23 luglio 1881) in corso di costruzione sono:

1. quelli del tronco della strada n. 40 da Riolunato al ponte della Fola ...
2. quelli di sistemazione del tratto della stessa strada medesima fra Sestola e Montecreto ...
3. quelli lungo la strada medesima fra il rio degli Asinari ed il ponte della Fola ...

Sono già stati compilati e si è ottenuta la relativa approvazione ministeriale, dei seguenti progetti:

- a) per la sistemazione del tronco della strada n. 40 da Lama alla chiesa di Mocogno ...
- b) per la costruzione del tratto della strada stessa tra Fanano ed il rio Borgo ...

È compiuta la redazione, ma si attende ancora l'approvazione ministeriale degli altri progetti che seguono:

- a) per la sistemazione del tronco della strada n. 40 da Montefiorino a Ca' de' Mareggini ...
- b) della sistemazione del ponte sul rio Mocogno ...
- c) per la costruzione del tratto della strada stessa fra rio Borgo e la Dardagna ..."⁷⁴

Dal verbale della seduta consiliare del 2 gennaio sappiamo, inoltre, che il progetto relativo al tratto dallo Scoltenna a Poggioraso era in corso di redazione e che, in merito all'ordine dei lavori da realizzarsi nell'anno 1889, era stata nominata un'apposita commissione⁷⁵.

Con regio decreto del 14 luglio, a ben otto anni dalla promulgazione della legge Baccharini, viene finalmente approvato l'andamento generale della strada di serie n. 40 nei seguenti termini:

"È approvato per la parte corrente in provincia di Modena della strada interprovinciale da Lama per Sestola e Fanano a Porretta, con diramazione da Sestola a Pievepelago, iscritta al n. 40 dell'elenco 3° annesso alla tabella B della legge 23 luglio 1881 n. 333, l'andamento generale che vedesi segnato con linea piena e punteggiata di color rosso nella planimetria in data 18 febbraio 1889 a firma dell'ingegnere provinciale Alessandro Personali, vidimata dal nostro Ministro segretario di

⁷⁴ *Ibid.*, pp. V-VII.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 160.

Stato per lavori pubblici ed unita al presente decreto per formarne parte integrante.

Per tale andamento la strada correrà da Montefiorino a Lama, donde per la strada nazionale n. 39 fino alla Madonna di Pratolino. In questo punto raggiungerà con un nuovo tronco stradale la provinciale del Serpentino alle case Palo presso Renno e, seguendo questa strada, scenderà allo Scoltenna; traversato questo torrente salirà per la valle del Vesale a Poggioraso, donde discenderà a Fanano e quindi raggiungerà il confine con la provinciale di Bologna al torrente Leo. La diramazione per Pievepelago dovrà avere principio a Poggioraso, salire a Sestola e quindi per Roncosaglia e Montecreto, discendere a Riolunato e, risalendo la Scoltenna, giungere a Pievepelago”⁷⁶.

La relazione del “Progetto per lavori da eseguirsi lungo il tronco di nuova strada provinciale n. 40 Montefiorino - Lama - confine bolognese compreso fra il fosso Borgo ed il torrente Dardagna della lunghezza di metri 6.581,28”, datata 30 ottobre 1889, redatta dall'ingegner Gaddi, fornisce alcuni interessanti dettagli:

“La strada di cui è scopo l'unito progetto segue nel suo andamento generale il tracciato della strada comunale obbligatoria Fanano al confine bolognese presa in consegna dalla Provincia di Modena a seguito della deliberazione dell'onorevole Deputazione provinciale in data 26 aprile 1886... [...]. L'unito progetto contempla la tratta compresa fra la sponda sinistra del fosso Borgo e la sponda sinistra del torrente Dardagna [...] Per la costruzione di detta strada furono già dal Comune di Fanano occupata la zona di terreno e costruiti saltuariamente alcuni piccoli spianamenti e qualche tombino di nessuna importanza, se si eccettua il tratto fra le sezioni 93 e 94 della lunghezza di metri 432,00 che trovatisi ultimato. [...] Per l'attraversamento del torrente Leo si rassegnò il progetto di un ponte in muratura di 3 arcate a sesto scemo di metri 14,00 di corda, il quale progetto verrà presentato separatamente...”⁷⁷.

Il 26 agosto 1889 il Consiglio viene convocato in seduta straordinaria per approvare il

⁷⁶ APMO, *Strade*, b. n. provv. 160, approvazione del Ministero dei LL.PP. dell'andamento generale della strada di serie n. 40, 14 luglio 1889.

⁷⁷ *Ibid.*, b. n. provv. 197/B, progetto per lavori da eseguirsi lungo il tronco di nuova strada provinciale n. 40 Montefiorino - Lama - Confine Bolognese compreso fra il fosso Borgo ed il torrente Dardagna della lunghezza di metri 6581,28, ing. Gaddi, 30 ottobre 1889.

consuntivo del 1888 e il preventivo del 1890. E' un'occasione per fare una verifica sull'andamento dei diversi cantieri e sulla situazione delle progettazioni:

“ [...]

b) I lavori di serie in corso di costruzione lungo la strada n. 40 sono i seguenti:

1. Sistemazione del tronco fra il ponte detto della Fola ed il paese di Riolunato della lunghezza di metri 3.217,30. In questo tronco i lavori sono proceduti regolarmente e volgono ora al loro termine...
2. tronco da Montecreto a Sestola di metri 7.679 per £. 16.165. Diverse avarie cagionate ai lavori da frane e da piogge torrenziali, hanno reso necessari lavori addizionali sia per la ricostruzione di muri caduti, sia per l'aggiunta di nuovi e la ricostituzione di un tratto di strada quasi del tutto avulso dalle acque. Tutto ciò ha portato un prolungamento di tempo per la costruzione ed un aumento di spesa per un progetto supplementare... di £. 6.927,85.
3. tronco da Fanano a rio Borgo di metri 2.646,45 per £. 8.403.
4. tronco da Lama alla chiesa di Mocogno, di metri 2.787 per £. 6.283,30. [...]

c) I progetti compilati nell'anno andante, ma non ancora approvati sono i seguenti:

1. tronco della strada n. 40 fra lo Scoltenna ed il fosso Tollo, in direzione Poggio Raso della lunghezza di metri 4367,20, per la spesa di circa £. 62.810,67.
2. tronco della strada stessa da Ca' de' Mareggini alla Serra di Montemolino, della lunghezza di metri 12000 e per un importo di circa £. 200.000,00.
3. tronco fra il rio Borgo ed il torrente Dardagna della lunghezza di metri 6581,28 per una spesa di circa £. 72.093,57.
4. lavori addizionali al tronco Montecreto - Sestola per un importo di circa £. 6.927,85.
5. ponte sullo Scoltenna nel tratto Pievepelago - Riolunato per una spesa di circa £. 75.372,27.
6. ponte sullo Scoltenna all'estremo della strada del Serpentino per un costo di £. 77.000,00 circa.

d) I progetti in corso di studio sono i seguenti:

1. tronco della suddetta strada n. 40 dalla chiesa di Mocogno all'incontro della strada obbligatoria del Comune di Polinago, oltre il molino detto del Grillo.

2. altro tratto della strada stessa da Poggio Raso al fosso Tollo in direzione del Serpentino”⁷⁸.

Di notevole rilievo e consistenza sono le opere programmate per l'anno 1890: la realizzazione dei ponti sullo Scoltenna presso Pievepelago ed al termine della strada del Serpentino; la costruzione del tronco Ca' de' Mareggini - Serra di Montemolino di 12 chilometri; di quello dall'incontro della strada obbligatoria comunale per Polinago alla chiesa di Mocogno di 7,967 chilometri; la costruzione del tronco tra lo Scoltenna ed il fosso Tollo di 4,3677 chilometri; la sistemazione del tronco Montefiorino - Ca' de' Mareggini di 8,2279 chilometri e la realizzazione del tronco rio Borgo - Dardagna di 6,58128 chilometri⁷⁹.

1890

Il 10 marzo, in sede di Consiglio provinciale, si fa nuovamente il punto sullo stato dei progetti. Non si può fare a meno di constatare che “sui 45 comuni della Provincia, due possono dirsi quasi assolutamente senza strade, Riolunato e Pievepelago”. E' immediata, pertanto, la richiesta di un provvedimento “per la costruzione entro l'anno della tratta di strada dalla Serra di Cadignano alla chiesa di Mocogno” e quello per la costruzione del ponte sul rio Caselle. Vengono esposte le ragioni della ritardata esecuzione della strada da Montefiorino verso Lama:

“... essendo la strada in discorso di sommo interesse fu accollato il progetto ad uno speciale ingegnere; ma insorsero lagnanze e reclami intorno al tracciato che non soddisfaceva al desiderio delle popolazioni interessate, così che fu ordinata una visita in luogo della quale si rilevò eziandio che era avvenuto un grave errore nel progetto tecnico, per cui fu necessario ritardarne l'esecuzione. Fu sottratto il lavoro a quell'ingegnere e fu incaricato l'ufficio tecnico provinciale a compiere gli studi entro un mese”, ma allora la terra venne coperta di neve ... Finalmente alla metà di luglio si ripresero le operazioni di campagna che vennero sospese in causa di raccolti pendenti, e che, dopo minacce, furono riprese alla metà di agosto. Dopo un'altra interruzione di queste operazioni

⁷⁸ Provincia di Modena, *Atti 1889*, Modena 1890, pp. 34-37, CXLVI-CXLVIII.

⁷⁹ *Ibid.*, pp. CXLVIII-CXLIX.

per la mancanza di ajuti pei tavoli al lavoro, alla perfine i progetti sono stati portati a compimento ... ed ora manca che il Ministero dia la sua approvazione ...”⁸⁰.

La strada in questione si divide in sei tronchi :

1. Montefiorino - Ca' de' Mareggini della lunghezza di metri 4.100, la cui sistemazione è stata appaltata il 7 marzo;
2. ponte sul Dragone già in studio presso l'Ufficio tecnico;
3. Ca' de' Mareggini - Molino del Grillo della lunghezza di metri 14.114,66;
4. Molino del Grillo - Serra di Cadignano “pel quale sono stati fatti gli studi di campagna”;
5. Serra di Cadignano - chiesa di Mocogno della lunghezza di metri 2.573,00;
6. chiesa di Mocogno - Lama “già sistemato lo scorso anno”⁸¹.

Il Consiglio provinciale, nella seduta dell'11 agosto, approva all'unanimità il progetto della ricostruzione del ponte sul Dolo ed lo stanziamento di un contributo pari a £. 30.000.

Il primo ponte era stato costruito “dal Governo in via economica” ed aveva nelle testate un grosso terrapieno, che non poteva resistere all'impeto delle acque torrenziali. Infatti, il 30 e 31 ottobre 1889, le piene “produssero l'avulsione di una pila e la caduta di due arcate del ponte”. Gli uffici tecnici delle Provincie di Modena e Reggio Emilia “ripararono ai guasti in modo provvisorio per il passaggio dei viandanti, e... ora l'Ufficio tecnico della Provincia di Reggio ha redatto un nuovo e regolare progetto del ponte”. Il nuovo ponte in muratura sul Dolo “avrà la lunghezza complessiva di metri 100,30 e importerà la complessiva spesa di £. 60.000... conterà di 7 arcate in luogo di 3, ogni arcata avrà una corda di metri 12 ed una saetta di metri 3,75... La necessità delle sette arcate, o di una maggiore lunghezza del ponte, era sentita anche prima d'ora, imperocché non è il ponte che direttamente ruini, ma il terrapieno laterale di sostegno”⁸².

Durante la seduta del 15 dicembre si decise di nominare una commissione incaricata di

svolgere studi e riferire entro un mese in merito ad una delicata vertenza sorta tra la Provincia e il Comune di Fanano. Quando con la legge Baccarini si era dato inizio alle opere di serie il Consiglio provinciale in discussione coi Comuni di montagna accettò “di costruire soltanto quei tronchi stradali che fossero entrati nel tracciato delle strade provinciali” e assegnò “sussidi, fino all'ammontare di £. 5.000, a quei Comuni che avessero voluto dar mano ai lavori... ma dopo alcuni anni questa concessione di sussidi fu tolta”.

Fra le strade “sussidiate” figurava il tronco Sestola - Fanano, per il quale al Comune di Fanano erano state concesse £ 1.000 negli esercizi 1883 e 1884 e £. 500 nel 1885; dal 1886 in poi non era stato previsto alcun contributo. Il Comune di Fanano aveva presentato ricorso, ma inutilmente; nel 1889 infine, aveva chiesto il rimborso delle spese, £. 11.200 circa, presentando la contabilità relativa l'anno successivo⁸³.

I nodi da sciogliere erano numerosi: il tronco Sestola - Fanano poteva considerarsi parte del tracciato della strada di serie n. 40? Tutte le spese sostenute potevano ritenersi veramente indispensabili?

1891

Il progetto per la costruzione della “strada interprovinciale n. 40, nel tratto compreso fra il torrente Vesale ed il fosso Tolle della lunghezza di metri 4.114,00”, porta la data del 10 agosto e venne redatto dall'ingegner Gaddi dell'Ufficio tecnico. Nella relazione si legge che il tratto di strada “compreso fra la esistente strada provinciale del Serpentino sulla sinistra dello Scoltenna e la comunale per Sestola e Fanano alla località della Madonna di Poggio Raso, è diviso, ..., in tre tronchi, il primo dalla Madonna di Poggio Raso al torrente Vesale, ponte escluso, il secondo dal torrente Vesale, ponte compreso, al fosso Tolle, ponte escluso ed il terzo dal fosso Tolle, ponte compreso, alla strada del Serpentino sulla sinistra del fiume Scoltenna”. Il tracciato del secondo tronco “asseconda generalmente da mezzogiorno a levante la valle del torrente Vesale partendo dalla destra di questo torrente e congiungendosi al terzo tronco sulla destra del fosso

Tolle. Attraversato il Vesale con angolo retto con un ponte in muratura ad una sol arcata di metri 11.00 di corda, nella migliore posizione riconosciuta poco sopra il molino detto di Baccone, volge a settentrione assecondando per un buon tratto la strada ora esistente... attraversato i corsi d'acqua detti Fossaccio e Portara, ... giunge alla chiesa del Castellaro...”⁸⁴.

I lavori delle opere di serie, si legge nella consueta relazione annuale della Deputazione al Consiglio provinciale, non procedono con i dovuti ritmi a causa della “lentezza con cui il Ministero procede all'esame ed all'approvazione dei progetti tecnici”. Il consuntivo continua affermando:

“E così, ad esempio, non si è potuto eseguire, né appaltare ancora il tronco della via n. 40 che corre dalla chiesa di Mocogno alla Serra di Cadignano e che è urgentissimo per togliere da un isolamento pernicioso e sconcertante il Comune di Polinago, né si è posto mano al ponte sul Dragone, importantissimo non meno, onde offrire una comunicazione sicura e comoda al mandamento di Montefiorino per accedere al capoluogo del circondario, né è stata eseguita la sistemazione altrettanto necessaria quanto utile del tronco Montecreto - Sestola, che ora versa in condizioni di transito veramente deplorevoli. Per lo contrario, appena giunta l'approvazione dei progetti, sono stati appaltati a sodalizi cooperativi della Provincia il tronco Scoltenna - fosso Tollo [...], il tronco rio Borgo e Dardagna [...], il ponte su lo Scoltenna al Serpentino [...] ed il ponte della Fola [...]. Della prima e dell'ultima di queste opere era progettata l'esecuzione fin dallo scorso anno, le altre due sono state intraprese onde supplire in qualche modo alla mancata approvazione dei disegni tecnici dei ponti sul Leo e sul Dragone.

[...] ... l'Ufficio tecnico ... ha compiuti nell'anno in corso il progetto dei due tronchi fosso Tollo - Vesale e Vesale - Poggioraso e l'altro tronco Serra di Cadignano - Molino del Grillo, sta studiando il disegno del ponte sui rii Grosso ed Asinaro e di quello sul Dardagna.

In tal guisa non mancherebbero che i progetti dei tronchi Riolutano - Montecreto, Sestola - Fanano, Lama - Serra di Lama, Madonna di Pratolino, Case di Palo, i quali non sono e non saranno eseguiti per ora, potendo essere compresi fra quelli che, data la correzione della nazionale Giardini e

⁸⁰ Id., *Atti 1890*, Modena 1891, pp. 75-76.

⁸¹ *Ibid.*, pp. 76-77.

⁸² *Ibid.*, pp. 133-135.

⁸³ *Ibid.*, pp. 220-223.

⁸⁴ APMO, *Strade*, b. n. provv. 211, relazione al progetto per la costruzione della strada interprovinciale n. 40 nel tratto compreso fra il torrente Vesale ed il fosso Tolle, ing. Gaddi, 10 agosto 1891.

l'ammiglioramento delle esistenti vie comunali, non presentano urgenza”⁸⁵.

1892

Nel corso dell'anno i lavori di costruzione delle opere di serie procedettero con una certa regolarità, come ci viene dato conoscere dal resoconto della Deputazione provinciale al Consiglio, datato 8 agosto:

“Furono nel corso dell'esercizio ultimati e collaudati il ponte sul Panaro a Samone e il tronco Fanano - rio Borgo; furono compiuti e non collaudati il tronco Sestola - Montecreto, Fola - Riolunato, Montefiorino - Ca' de' Mareggini, che erano stati appaltati i due primi nel 1887 e il terzo nel 1890; sono in costruzione il tronco fosso Tollo - Scoltenna appaltato nell'ottobre 1890, il tronco rio Borgo - Dardagna e i ponti sullo Scoltenna al Serpentino e della Fola appaltati nel 1891 e il tronco Vesale - Poggioraso e il ponte sul Dragone appaltati il primo nel 27, il secondo nel 22 luglio scorso.

Si crede già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il ponte sul Leo e la Deputazione curerà la sollecita approvazione dei tronchi Vesale - fosso Tollo, Mocogno - Cadignano e il ponte sul rio Grosso nella speranza di poterli appaltare nell'anno in corso o al più tardi sui primi del venturo.

Non resterebbero per tal modo da approvare e da imprendere nell'esercizio 1894 che il tronco Serra di Cadignano - Molino del Grillo e il ponte sul Dardagna i cui progetti ultimati con solerzia dall'Ufficio tecnico sono sottoposti all'approvazione ministeriale”⁸⁶.

1893

Sono in costruzione cinque ponti. Il ponte sullo Scoltenna detto della Fola in appalto alla Società cooperativa di Sant'Andrea Pelago presenta già “l'armamento delle tre arcate e la muratura delle volte”; l'altro ponte sullo Scoltenna presso il Serpentino in ap-

palto alla Società cooperativa di Pavullo è quasi compiuto; quello sul Dragone in appalto alla ditta Zanotta presenta le fondazioni delle tre pile; il ponte sul Leo, anch'esso in appalto alla ditta Zanotta, è appena agli inizi, poiché si stanno per gettare le fondazioni; infine quello sul Dardagna, “già approvato dal Ministero sta per essere appaltato”. Un sesto ponte, quello sul rio Grosso, attende l'approvazione ministeriale dopo l'invio del progetto relativo.

I tronchi Fola - Riolunato e Montecreto - Sestola sono stati ultimati e collaudati; per i tronchi rio Borgo - Dardagna, in appalto alla Cooperativa di Fanano, e quello compreso tra il fosso Tollo e lo Scoltenna, in appalto alla Cooperativa di Pavullo, era prevista l'ultimazione entro l'anno. Infine del tronco dalle case Berti al Dragone era stata deliberata la concessione a trattativa privata alla ditta Zanotta appaltatrice del ponte omonimo “per essere indispensabile la sua costruzione prima di quella del ponte, che essa anzi facilita, così che la stessa ditta propose condizioni favorevolissime”⁸⁷.

Nel mese di agosto la strada comunale Sestola - Beccastecchi - Fanano venne consegnata alla Provincia dai Comuni di Sestola e Fanano⁸⁸.

1894

Una lettera inviata dalla Deputazione provinciale di Modena al presidente della Camera dei deputati il 20 giugno ripercorre e sintetizza in modo molto evidente e chiaro la storia della viabilità nella zona appenninica dalla fine del Settecento a quel momento:

“Sul finire del secolo passato, allorquando esigenze politiche e commerciali resero necessaria l'apertura della grande strada che congiunge Modena con la Toscana e che, dal nome del suo architetto prese a conferma il titolo di via Giardini, l'unica linea di comunicazione che esisteva fra la capitale dello Stato estense, la Lunigiana e la Garfagnana, provincia aggregata al medesimo, era la strada Vandelli. La quale dopo aver toccato Sassuolo e Pavullo s'inerpicava, con pendenze fortissime, su le creste più inospiti dell'Appennino, lontana dai centri abitati, esposta perciò a tutti i disagi, a tutti i pericoli dell'isolamento, a tutte le vicissitudini atmosferiche delle regioni alpe-

stri.[...] Dell'errore gravissimo non tardò molti anni a dolersi lo stesso Governo estense, il quale, anzi, vivamente preoccupato dalla necessità di più agevoli e benefiche comunicazioni colla Toscana e colla Garfagnana concepì il disegno di correggere la via ducale Giardini e di abbandonare l'antica ed impraticabile mulattiera Vandelli per sostituirla con una strada carrozzabile... [...] I primi studi tecnici per una correzione della via Giardini da Pievepelago a Lama furono iniziati nel 1841, ma vicende economiche e politiche li fecero sospendere fino al 1856, nel quale anno vennero ripresi e condotti a compimento dall'ingegner Giacomo Parisi, Direttore generale d'acque e strade del Ducato di Modena. Ed il progetto del Parisi incontrò tanto favore presso Francesco V che, ... convintosi della grande utilità e convenienza della nuova linea, venne a trattative con un noto appaltatore, onde affidargliene l'esecuzione. La quale, da molti anni, sarebbe un fatto compiuto... se... gli eventi rivoluzionari del 1859 non avessero costretto l'aquila estense ad esulare per sempre da questa contrada.

Nel 1862, otto Comuni della montagna si rivolgono al Consiglio provinciale, affinché rendendosi interprete e tutore dei loro interessi invocasse dal Governo italiano la correzione della via nazionale Giardini, da Pievepelago a Lama. Ed il Consiglio... affidò ad apposito comitato lo studio del problema stradale del Frignano. Alla soluzione del quale mirarono contemporaneamente i Deputati politici delle provincie dell'Emilia e della Lunigiana, con una pubblicazione che dimostrò i difetti gravissimi e la scarsa utilità della via Giardini e propose l'apertura di una grande arteria stradale da Modena per Vignola, Marano e Riolunato, lungo Panaro e Scoltenna fino a Pievepelago.

Nel 1866 il Consiglio provinciale, accogliendo ad unanimità il giudizio di apposita commissione, fece nuove istanze al Governo, onde ottenere la correzione in discorso.

Poi seguì un lungo periodo di studi, di trattative, di dispute, di progetti, durante il quale furono promulgate la legge 30 agosto 1868, che fra le moltissime altre rese obbligatoria una strada comunale ruotabile da Lama, per Riolunato, a Pievepelago; e l'altra 23 luglio 1881, che impose alla Provincia l'esecuzione della via di serie n. 40 da Montefiorino per Lama, Sestola, Fanano a Porretta, con diramazione da Sestola a Pievepelago.

L'obbligo di costruire due strade dispendiosissime - correnti l'una per la destra l'altra per la sponda sinistra del fiume Scoltenna, a brevissima distanza fra loro, convergenti in un sol punto, Pievepelago, con scopi ed obiettivi di soddisfacimento dei quali una sola delle due linee può convenientemente bastare - fece risorgere spontaneo il progetto di correzione della via nazionale n. 39, per coordinarlo ai vari disegni di strade comunali e provinciali e sostituirlo agli uni ed agli altri con

⁸⁵ Provincia di Modena, *Bilancio preventivo pel 1892 (Secondo il nuovo modulo)*, Modena 1891; si veda allegato II dell'allegato A, “Relazione della Deputazione provinciale di Modena”, pp. CCXIII-CCXV. Un esemplare è conservato nella biblioteca dell'APMO, rilegato assieme a Provincia di Modena, *Atti 1891*, Modena 1892.

⁸⁶ Id., *Atti 1892*, Modena 1893; si veda “Consuntivo finanziario della Provincia di Modena per l'anno 1891 e corrispondente conto patrimoniale”, allegato A, “Relazione della Deputazione provinciale di Modena 8 agosto 1892”, pp. CCXIII-CCXV.

⁸⁷ Id., *Atti 1893-94*, Modena 1894, pp. 291-292.

⁸⁸ Id., *Atti 1895*, Modena 1896, pp. 114-115.

vantaggio della viabilità e con risparmio considerevole dello Stato, della Provincia, dei Comuni. A questo intendimento il Consiglio provinciale si ispirò nel 1882, allorché accolse con pienezza di suffragi il concetto di apposita commissione... Ma l'istanza che ne seguì non ebbe fortuna; andò ad impinguere gli impolverati archivi della Capitale...

Pochi anni dopo, nel 1886, dolenti ma non sfiduciati della lunga aspettativa, delle svanite speranze, i sei Comuni più interessati, insieme ai loro Consiglieri provinciali, ... invocarono nuovamente dal Ministero dei lavori pubblici la desideratissima correzione. E questa volta, finalmente, i loro voti ebbero l'onore di essere esaminati e discussi. Infatti il Ministero, ... nel 5 maggio 1887, ordinò al regio Genio civile di Modena studi comparativi della correzione della via nazionale n. 39...

Compiuto il progetto tecnico della correzione, venne presentato al Ministero nel 1890 e giudicato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici meritevole di approvazione. Quanto all'opportunità ed all'utilità dell'opera, peraltro, fu nominata una commissione coll'incarico di studiare e riferire in proposito...

Il Consiglio provinciale, nella tornata 23 gennaio 1894, accogliendo in massima la proposta ministeriale deliberò di concorrere nella costruzione della variante della via nazionale Giardini...⁸⁹

1895

Al 30 luglio risale la consegna del "Progetto di lavori da eseguirsi lungo il tronco di strada n. 40 Sestola - Fanano, tratto scorrente nell'abitato di Sestola", a firma dell'ingegner Personali dell'Ufficio tecnico. Interessanti sono le notizie fornite dalla relazione:

"Sui primi del mese di settembre del 1893 l'onorevole Deputazione provinciale, ... al seguito di premura per parte dei Comuni interessati, procede alla presa in consegna dai Municipi di Sestola e Fanano della tratta di strada n. 40 compresa fra la torre di Sestola e la Madonna di Poggioraso e da Beccastecchi a Fanano.

Il Municipio di Sestola, avendo deliberato di sistemare il fabbricato comunale ad uso di uffici fronteggiante la strada provinciale di serie, sarebbe disposto, al seguito di compenso, di ritirare il muro di facciata quanto è necessario per allargare la strada, che in quella località misura metri 4,06 di larghezza.[...] Anche all'ingresso del paese di Sestola, superiormente all'oratorio di San Rocco, la strada per una lunghezza di metri 54 misura metri 4,25 di larghezza da ciglio a ciglio, ... e per

⁸⁹ APMO, *Strade*, b. n. provv. 248, lettera della Deputazione provinciale di Modena al Presidente della Camera dei Deputati, 20 giugno 1894.

portarla alla sufficiente sezione di metri 5 è necessario spostare il muro di controriva a secco alla fronte delli signori fratelli Montanini, i quali si sono offerti di cedere gratuitamente il terreno necessario"⁹⁰.

1896

Il 29 gennaio l'ingegnere Gaetano Raisini conclude l'elaborazione del "Progetto riguardante l'allacciamento del tronco di strada n. 40 Pievepelago - Riolutato pel tratto compreso fra l'estremo del lavoro in corso d'esecuzione sui rii Grosso ed Asinari sino a raggiungere la piazza di Pievepelago" e così lo descrive:

"Compiutosi il tronco di strada n. 40 a partire da Riolutato sino a raggiungere la confluenza dei due rii Grosso ed Asinari ed essendo ora in costruzione il ponte sui medesimi e mancando solo la tratta d'allacciamento colla piazza di Pievepelago della lunghezza di metri 152,62, veniva dal sottoscritto redatto l'unito progetto onde collegarsi colla via Giardini mediante il tronco di strada interna del paese detto Tamburù, pel quale allacciamento si rende necessario l'atterrare diversi fabbricati, come accenna l'unita planimetria, allo scopo di assegnare a quella tratta la voluta sezione di metri 6,00 con un conveniente sviluppo planimetrico ed altimetrico.

Della suddetta tratta metri 73,02 proseguono in linea retta coll'andamento dell'asse del ponte sino all'ingresso dell'abitato ed i successivi metri 79,60 sono sviluppati con una curva a tre centri...

Tale andamento è stato richiesto dalle speciali condizioni dell'abitato per limitare il più possibile le spese delle conseguenti espropriazioni.

È di fatto che - allorché sarà ultimata l'intera strada Pievepelago - Sestola - Porretta col tratto ora mancante Riolutato - Montecreto - richiamandosi allora un maggior transito, sarà d'uopo abbandonare la via Tamburù, per le forti pendenze e limitata sezione che d'essa presenta, ed allacciare direttamente la piazza colla via Giardini passando per la contrada di San Rocco e portare lo sbocco al lato sud del fabbricato della stalla annessa all'albergo della Posta e come vedesi dall'unita planimetria..."⁹¹.

⁹⁰ *Ibid.*, b. n. provv. 221/A, progetto di lavori da eseguirsi lungo il tronco di strada n. 40 Sestola-Fanano, tratto scorrente nell'abitato di Sestola, relazione, ing. A. Personali, 30 luglio 1895.

⁹¹ *Ibid.*, b. n. provv. 246/A, progetto riguardante l'allacciamento del tronco di strada n. 40 Pievepelago-Riolutato pel tratto compreso fra l'estremo del lavoro in corso d'esecuzione sui rii Grosso ed Asinari sino a raggiungere la piazza di Pievepelago, relazione ing. G. Raisini, 29 gennaio 1896.

Come si verifica ormai da molti anni, la relazione annuale della Deputazione provinciale - presentata al Consiglio il 31 agosto - espone puntualmente la situazione della strada di serie n. 40:

"Sono stati ultimati:

- a) il tronco da Cadignano a Mocogno con una spesa per addizionali di £. 3.481,60.
- b) il tronco rio Borgo - Dardagna, in corso di collaudo con una spesa liquidata in £. 52.942,54.
- c) il ponte sullo Scoltenna detto del Serpentina con una spesa di £. 89.074,26.
- d) il ponte sul Dragone, pel quale pende il collaudo con una spesa di £. 61.901.
- e) il ponte sul Leo, pure in corso di collaudo, con una spesa di £. 81.792,80...

Sono in corso di costruzione:

1. il tronco Vesale - Poggioraso ...
2. il tronco fosso Tolle - Vesale...
3. il ponte sul Dardagna ...
4. il ponte sui rii Grosso ed Asinari ...

Il progetto pel tronco di strada nell'interno di Pievepelago, con un preventivo di £. 12.766,30, fu approvato dal Ministero in linea tecnica, ma non può essere per ora eseguito, essendo sorta controversia sulla competenza della relativa spesa...

Si stanno facendo gli studi di dettaglio del progetto per la costruzione del tronco Molino del Grillo - Dragone; anzi in questi giorni un ingegnere e un assistente sono sopra luogo per fare gli opportuni studi e rilievi in merito ad una variante suggerita dal Municipio di Montefiorino, interprete dei desideri di quella popolazione, variante che riguarda il tratto dal Dragone alla chiesa di Savoniero. Compiuti tali studi e sarà cosa di pochi giorni, potrà essere ultimato il progetto..."⁹².

1897

Il 15 luglio le opere relative alla strada di serie n. 40 che risultano ormai compiute sono: gli interventi di pulitura al ponte sul Dragone; i lavori addizionali del tronco case Berti - Dragone; il tronco Poggioraso - Vesale; quello tra Vesale e il fosso Tolle, di cui restano però da compiere i lavori addizionali.

Sono invece stati collaudati il ponte sul Leo ed i tronchi rio Borgo - Dardagna e Cadignano - Mocogno, mentre è stato appaltato il tronco Molino del Grillo - Cadignano, il

⁹² Provincia di Modena, *Atti 1896*, Modena 1896, allegato III, "Relazione della Deputazione provinciale presentata al Consiglio nella seduta 31 agosto 1896, pp. 417-418.

cui “contratto relativo è presso al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione”. La Deputazione ha inoltre incaricato l'Ufficio tecnico di fare gli studi per il tronco Montecreto - Riolunato, “in osservanza all'ordine del giorno votato dal Consiglio in seduta 31 agosto”⁹³.

Nel numero del mese di ottobre de “L'Avvenire del Frignano. Periodico mensile della montagna modenese” appare un articolo sulla “correzione della Giardini”:

“In seguito agli ordini dati dal ministro Prinetti, dopo la interrogazione fatta alla Camera dall'on. Gallini, l'ufficio del Genio civile di Modena ha compiuto lo studio della correzione della Giardini ed ha mandati i risultati a Roma.

Il progetto primitivo costava £. 1.120.000, quello emanato per la correzione costerebbe £. 1.035.000, vale a dire appena 85 mila lire di meno.

Valeva proprio la pena di storpiare una strada nazionale di prim'ordine, riducendola a cinque metri per così tenue risparmio?

E sarà possibile attuare questo progetto ridotto, gravando i Comuni interessati (Lama, Riolunato e Pievepelago) di circa 300 mila lire e la Provincia di altre 200 mila?

Secondo noi, queste cifre vogliono dire, che il sogno della correzione è svanito per sempre e che sarebbe stato meglio non averlo mai avuto: così almeno si sarebbe compiuta la Riolunato - Montecreto, che, in fondo, per Pievepelago è una vera e propria correzione della Giardini”⁹⁴.

1898

Il “Progetto per la costruzione del tronco della strada interprovinciale n. 40 compreso fra il ponte sul Dragone e Palagano, della lunghezza di metri 6.887,89”, redatto da Alessandro Personalì e consegnato il 20 giugno, prevedeva una larghezza della strada di sei metri, “risvolte” con raggio mai minore di diciotto metri e pendenze sempre comprese fra il 2 ed il 5 per cento ad eccezione di due tratte di media 5,45 per cento. L'andamento veniva descritto in questo modo:

“Il tracciato dopo due risvolte volge verso Susano e Costrignano sia presso i caseggiati denominati della Penna, dalla quale località non potendo pro-

seguire più oltre in causa di terreni lavinosi, la strada, mediante curva, volge di nuovo verso il ponte sul Dragone, attraversando per una seconda volta un fossato detto Borra, dopo il quale la strada passa superiormente alla chiesa di Savoniero; poscia attraversa altro fossato denominato Camaggi a monte dei caseggiati detti di Giambattista; indi quello dei Fontanacci, delle Sarse, quello detto Pissarotta e di Palagano, stando superiormente ai caseggiati omonimi, unico punto centrale fra Montefiorino e Lama, in una lunghezza complessiva di strada che misura metri 32.300”⁹⁵.

In un documento del 2 settembre l'ingegner Personalì certifica quanto segue:

“... nel giorno trentuno del mese di agosto 1898, furono dalla Società cooperativa di Pavullo condotti a termine tutti i lavori relativi alla costruzione del tronco di strada n. 40 compreso fra il fosso Tolle e lo Scoltenna ai quali hanno riferimento:

1. il contratto in data 29 ottobre 1890
2. l'atto di sottomissione 31 marzo 1897
3. l'atto di sottomissione 23 gennaio 1898”⁹⁶.

1899

Il “Progetto di allacciamento colla nazionale Giardini e Serra di Lama della strada provinciale n. 40 per Cadignano” porta la data del 21 luglio e la firma ancora una volta di Alessandro Personalì, il quale ci illustra - con dovizia di argomenti e particolari - le motivazioni e le caratteristiche dell'opera.

“Di eccezionale importanza e tale da richiedere la massima sollecitudine di esecuzione a parer nostro, riesce lo studio di cui è oggetto la presente relazione. Difatti innanzi tutto provvede alla necessità di dar comoda e sicura comunicazione fra Serra di Lama e Lama di sotto, ossia si può dire fra i caseggiati di uno stesso paese, distanziati solo dall'altimetria assai diversa. In secondo luogo il tronco Lama - Cadignano già costruito da tempo, è fin da allora paralizzato, perché - non avendo diretto proseguimento con Serra di Lama e quindi colla nazionale Giardini - manca della principale condizione, ossia la continuità.

Vero è che una strada d'accesso fra le due frazioni esiste attualmente, ma se si fa presente che è circa di 40 metri il dislivello fra i due caseggiati in di-

scorso, che esso si sviluppa sopra una lunghezza non superiore ai 270 metri, quindi con una pendenza media di circa il 15 per cento e che tale strada oltretutto ha una sezione insufficiente (in media 4.50), non è fuor di proposito che parlando di comunicazioni commerciali, quali veramente interessano, si possa asserire che non esistono. Ammessa dunque l'eccezionale importanza di sostituire a tale via di fortissima pendenza un tracciato con livellette normali, vediamo se l'ubicazione della linea prescelta come studio definitivo risponde ai criteri tecnici ed economici.

Basta uno sguardo all'allegato n. 2 - dove in una carta al 25.000 è segnato in minio lo svolgersi della strada progettata, mentre in giallo è contraddistinta la strada provinciale per Cadignano ed in verde la nazionale Giardini - per convincersi che unica poteva e doveva essere la linea da seguirsi. Non è difatti caso di elevare dubbio se fosse stato preferibile la direzione opposta alla prescelta, ossia con andamento verso sud piuttosto che a nord, perché le curve di livello da quella parte sono così addossate, che anche chi non ha pratica della località acquista egualmente un'idea esatta della ripidezza del terreno.

Non era possibile poi evitare il tornante perché avevamo obbligati i due punti estremi dello studio, cioè la partenza da Lama Mocogno e l'arrivo a Serra di Lama e quindi per eliminarlo sarebbe stato indispensabile sviluppare la strada a mezza costa per raggiungere la nazionale Giardini oltre la località denominata Pradina. Ciò (si noti per incidenza) sarebbe stato nei voti degli abitanti di Lama di sotto, che per ragioni particolari avrebbero desiderato fosse allontanato più che era possibile lo sbocco della provinciale sulla nazionale. Ma mentre non era neppure da pensare che l'ingegnere progettante potesse indursi all'idea ingiustificata di una frazione per prendere partito a danno di un'altra, dall'altro si veniva ad aumentare la lunghezza del percorso, poiché la Giardini sale con una pendenza notevole, allontanandosi da Serra di Lama, per la qualcosa, onde poterne raggiungere l'impigliatura, era d'uopo aumentare considerevolmente le livellette della nostra, od allungare più del necessario il tracciato, il che oltre la considerazione economica avrebbe sempre più tagliato fuori Serra di Lama dal vantaggio di una pronta comunicazione colla via per Cadignano”⁹⁷.

Viene appaltato il tratto di strada di serie n. 40 da Lama alla Giardini e si sta portando a compimento il tratto Lama - Poggioraso, per

⁹⁵ APMO, *Strade*, b. n. provv. 167, progetto per la costruzione del tronco di strada interprovinciale n. 40 compreso fra il ponte sul Dragone e Palagano, relazione, ing. A. Personalì, 20 giugno 1898.

⁹⁶ *Ibid.*, b. n. provv. 214/D, certifica della fine dei lavori, ing. A. Personalì, 2 settembre 1898.

⁹³ *Id.*, *Atti 1897*, Modena 1897, pp. 195-196.

⁹⁴ “L'Avvenire del Frignano”, Pavullo, ottobre 1897, v. esemplare conservato in APMO, *Strade*, b. n. provv. 248.

⁹⁷ *Ibid.*, b. n. provv. 189/B progetto di allacciamento colla nazionale Giardini a Serra di Lama della strada provinciale n. 40 per Cadignano, relazione, allegato n. 1.

cui si prevede l'ultimazione dei lavori nel 1900⁹⁸.

Le realizzazioni dei primi decenni del Novecento

1901

Il 16 gennaio viene stabilito dal Consiglio provinciale l'ordine di priorità, secondo il quale "dovrebbero svilupparsi i lavori riconosciuti necessari ed utili".

"La graduatoria delle strade sarebbe la seguente:

1. tronco Molino del Grillo - Cadignano in costruzione...;
2. tronco d'allacciamento del paese di Lama con la nazionale n. 39 appaltato e da consegnare a breve termine all'appaltatore...;
3. opere di consolidamento del ponte sul Dragone in corso d'approvazione...;
4. lavori addizionali del tronco fosso Tolle - Vesale in corso di studio;
5. lavori addizionali ammessi dal Ministero del tronco Poggioraso - Vesale in corso d'approvazione...;
6. lavori addizionali del tronco fosso Tolle - Scoltenna in corso di studio...;
7. tronco Dragone - Palagano in corso di studio...;
8. tronco Palagano - Molino del Grillo in corso di studio...;
9. tronco Montecreto - Riolunato in corso di studio...;
10. sistemazione traversa di Pievepelago in corso di studio...;
11. tronco Poggioraso - Sestola da studiare...;
12. tronco Sestola - Beccastecchi - Fanano da studiare..."⁹⁹.

Ecco come si presenta lo stato di fatto della nostra strada nella "Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1900":

"L'intero percorso Lama per Sestola Fanano al Dardagna fu aperto nel 1900... E, compiutosi in pari tempo dalla consorella di Bologna il suo tratto dal Dardagna a Lizzano, si è così attuata una nuova importantissima arteria, per la quale la nostra più alta montagna vede grandemente miglio-

rate le sue comunicazioni con Modena e Bologna...

L'altro tratto da Montefiorino a Lama si approssima pure al suo compimento... Mentre si sta provvedendo ad importanti ed urgenti opere di consolidamento e di difesa del ponte sul Dragone, minacciato ed offeso da una gravissima frana in destra violentemente manifestatasi, si sono rassegnati al Ministero per la voluta approvazione i progetti Dragone - Palagano e Palagano - Molino del Grillo...[...] Il tronco Molino del Grillo - Cadignano è in corso di costruzione e così, con quello già costruito di Cadignano - Lama e coll'altro di poco rilievo Lama - Giardini già in consegna, resta completamente provveduto all'intero percorso Montefiorino - Lama e così all'intera traversa Montefiorino - Lama - Serpentino - Sestola - Fanano - Dardagna.

Quanto alla diramazione Sestola - Pievepelago alla nazionale n. 41, la Deputazione... provvede a che fossero eseguiti gli studi del tronco mancante Montecreto - Riolunato...

E' stato pure nell'annata corrente eseguito il progetto definitivo della traversa da Pievepelago alla nazionale n. 41...

Cessati una volta gli oneri delle nuove costruzioni, non avremo che la sistemazione di quei tronchi già comunali, che entreranno a far parte della provinciale n. 40, come il Beccastecchi - Fanano ed il Poggioraso - Sestola..."¹⁰⁰.

Per avere un'idea di come si presentava allora il Frignano, può essere utile il confronto tra questi dati ufficiali e le impressioni del modenese Abete Cionini, registrate durante una gita compiuta nell'agosto di quell'anno, dove non mancano accenni alla viabilità e alla sua stretta connessione con gli altri aspetti - non solo spaziali, ma anche economici, sociali e religiosi - che caratterizzano quel territorio.

"Giunto a Vitriola, lascio lì il cavallo e, salendo per un sentiero erto e scosceso, selciato con grossi ciottoli, mal messi, sporgenti, vado a veder Montefiorino, a 197 metri al di sopra di Vitriola. A iosa, appena guadagnata la vetta, mi vien ricompensata la fatica della salita per la vista di panorami incantevoli in cui vedonsi altri villaggi: Costrignano, Susano, Savoniero, Rancidoro e lì poco discosto Rubbiano colla sua antica basilica, colle sue rinomate campane... E tutto intorno monti, monti e monti, che fan corona a questo sublime

poggio di Montefiorino, dove sorge l'antica rocca, un di dei Montecuccoli, i quali per tre giorni, nel 1369, reduce da Roma, vi ospitarono splendidamente l'imperatore Carlo IV, che proprio in quella occasione concesse loro di inquadrare nello stemma l'aquila imperiale bicipite e sanzionò l'investitura dei loro feudi.

La rocca ha mole vasta, imponente, di aspetto grave, austero. Nell'interno conserva ancora il carattere antico col suo angusto cortile, con quelle leggere basse tutto intorno, con quei sotterranei, un di tette prigioni. Essa contiene alla bella e meglio tutti gli uffici del Comune e del Mandamento, assieme alle scuole, al meschino teatrino e ad alcuni alloggi. Nella sua facciata principale si vede, collocatavi due o tre anni fa, la lapide con medaglione in onore di Ignazio Tonelli...

Poco discosto trovasi un'altra antica torre, quasi abbandonata, quella del mercato, torre che avrà forse appartenuto alla cinta del borgo medioevale, la quale costituiva la prima difesa.

Fatta colazione, precipitai giù a Vitriola, che, ... insieme a Montefiorino, costituisce parrocchia e comune. Sapevo che a Vitriola esistono sorgenti di cert'acqua ferruginosa, che ha la facoltà di tingere i panni in nero, detta vitriolica, da cui pare derivi il nome della borgata; ma non ebbi tempo di andarle a vedere. Ammirai il magnifico campanile, su disegno del nostro Cesare Costa, di cui è pure la riduzione della bella chiesa parrocchiale nello stato attuale... [...] Pievepelago, questa grossa borgata, che nelle fazioni terribili del medio evo ebbe a subire i capricci di vari feudatari, non appartenne però mai a lungo a nessuna famiglia, finché, venuta sotto gli Estensi, si mantenne a questi costantemente fedele. Ad onta che si trovi in una buca, dove la aggrediscono continuamente da tutte le parti, assieme allo Scoltenna, tre o quattro torrenti minacciosi, turbolenti, impetuosi, fa subito una buonissima impressione al forestiero. Le case son belle, decenti, con molte piante di fiori alle porte, ai balconi, alle finestre, dappertutto; vi si trovano botteghe di ogni genere, abbastanza provvedute, bei alberghi, bei caffè e una vita, un insieme, un'aria civettuola di piccola città. La parte nuova del paese è lì sulla via Giardini, che è un passeggio bellissimo per l'andirivieni dei viaggiatori, massimo in estate e costituisce, si può dire, tutta la storia del paese per i passaggi ivi avvenuti di principi, di sovrani, di papi, di uomini illustri, di soldatesche or amiche, or nemiche, or portatrici di felicità, più spesso di saccheggi e di miserie. La parte vecchia è subito lì, al di sotto della via Giardini, racchiusa, ristretta in un piccolo spazio conteso a quei torrenti. Quivi abbiamo la chiesa parrocchiale nuova, inaugurata nel 1874 ancora su disegno di Cesare Costa, di Pievepelago, la quale nulla lascia a desiderare eccettuato un piazzale più grande davanti la bella facciata, giacché l'attuale, ridotto così piccolo dal rio Grosso, è una piacevole stonatura. Poco discosto vi è un'al-

⁹⁸ Provincia di Modena, *Atti 1900*, Modena 1901. Le informazioni sono tratte dalla voce "Opere di serie", in "Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1899" (unita al volume come allegato non numerato e non dotato, al suo interno, della numerazione delle pagine).

⁹⁹ *Id.*, *Atti 1901*, Modena 1902, pp. 14-15.

¹⁰⁰ *Ibid.* Il testo citato è inserito nella "Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1900" alla voce "Opere pubbliche - Strade di serie". Non è possibile indicare i numeri delle pagine per il motivo già illustrato nella nota n. 98.

tra chiesa curiosa che pare un teatro o un tempio di ebrei ed avvi il municipio, sulla cui fronte stanno le iscrizioni dedicate ad Umberto I, a Cesare Costa e ai caduti nelle lotte per la nostra indipendenza.

Notai che su qualche casa è inciso il nome di chi la fece costruire o del proprietario attuale. Notasi pure che il muro divisorio di una casa esposto al pubblico, era tutto coperto da una gran carta geografica d'Italia, ivi dipinta in affresco. Bella, graziosa è la palazzina Vicini... Carina pure la casa Galassini. Stupendo, degno di essere veduto è poi il nuovo ponte Elena, inaugurato nel 1897, sul rio Asinari, per dar adito alla via, che va a Riolunato e che poi avrebbe intenzione di tagliar fuori la via Giardini andando per suo conto alla Lama.

Vi era ancor da vedere l'antichissima chiesa di San Michele, di architettura romanica, al di là dello Scoltenna. Ma non mi ci potei recare. [...] Alla Lama, lì sulla via Giardini, nella parte nuova di quel simpatico paese o capoluogo di mandamento, un dì, nel secolo XVII, umile frazione della podesteria di Brandola e della parrocchia di Mocogno, lì dove ci sono alberghi e caffè decenti e vi è abbastanza confort, lì dove varie famiglie di signori e di impiegati di Modena sono venuti a villeggiare, formando così un'altra piccola e modesta stazione climatica, come una sola famiglia, senza lusso, senza pretese, trovo una vita, un moto che furono per me una dolce sorpresa...¹⁰¹.

Spostiamo ora di nuovo il campo di indagine sulle fonti archivistiche e sulle vicende della strada di serie n. 40, osservando quanto è scritto nella relazione del progetto di costruzione del tronco Palagano - Molino del Grillo, datato 3 settembre e redatto dall'ingegner Giuseppe Coppì.

“In esecuzione alla legge 23 luglio 1881..., il locale Ufficio tecnico provinciale nell'anno 1890 fece uno studio di massima del tronco di strada n. 40 dal Dragone a Molino del Grillo e nel passato e corrente anno si fecero gli studi definitivi dal Dragone a Palagano e da Palagano a Molino del Grillo.

Se nonché, tenute presenti le raccomandazioni e le proposte del Ministero dei lavori pubblici specialmente sul costo di detta strada pel tronco Dragone - Palagano, tenute presenti le condizioni attuali di stabilità dei terreni attraversati, tenuto calcolo del vantaggio economico e pubblico che si aveva dalla costruzione di detta strada secondo il progetto di massima sopraccitato, questo Ufficio

tecnico ha creduto e trovato conveniente variare di poco in qualche punto l'antico progetto.

Questo, come l'attuale progetto, si dipartiva dal Monticello e raggiungeva monte Molino, punto più depresso dello spartiacque fra il Dragone ed il Rossenna e discendeva a Molino del Grillo ove si raccordava con un regresso al tronco già in costruzione Molino del Grillo - Cadignano.

Tale è ancora il nuovo tracciato, ma, mentre nell'antico studio per raggiungere la Serra di monte Molino occorrevano tre curve di ritorno da costruirsi in terreno con forte pendio, col nuovo studio si raggiunge il passo con un solo regresso, e questo in condizioni ottime di stabilità e pendio. L'antico studio attraversava nella sua maggiore lunghezza terreni coltivati e a sostegno dei medesimi pel loro pendio occorrevano molti muri di controriva mentre col nuovo tracciato per la natura del terreno piuttosto roccioso, per le colture esistenti, pel pendio non ne occorrono che pochi.

Il nuovo tracciato segue dal Monticello a Ca' di Vinchio la traccia dell'antico studio, proseguendo verso sud passa il fosso di Ca' Vinchio, gira attorno al monte di Ca' del Massare, raggiunge questo caseggiato e prosegue oltre fino nei pressi del caseggiato detto La Ferrara ove si ha il regresso. In questa località si avrebbe l'allacciamento colla comunale Palagano - Boccasuolo. Da questo luogo si spinge a monte Molino passando per uno splendido altopiano coltivato a piante e campi, scavalca la sella e proseguendo sempre nella stessa direzione da sud a nord discende a Molino del Grillo, seguendo la traccia del sopraccitato studio ove si collega col tronco Cadignano e Molino del Grillo già in costruzione.

Tale nuovo tracciato presenta le seguenti caratteristiche:

1. raggiunge il passo con un solo ritorno e in condizioni di ottima stabilità;
2. ha il carattere di strada longitudinale;
3. si accosta alla strada comunale obbligatoria Boccasuolo Palagano già in parte costruita essendone possibile il compimento riducendo la lunghezza della medesima di quasi tre chilometri;
4. attraversa una zona ottima per stabilità e con molti caseggiati;
5. riesce molto economica[...].

In tutto detto tronco di metri 7.214,63 occorrono cinque ponti, tre della luce di metri 6.00 e due di metri cinque. Servono al passaggio dei fossi Monticello, Aravecchia, Ca' di Vinchio, Cucchiarella e Canella.

Nell'allegato n. 5 sono disegnati detti ponti coi loro particolari di costruzione¹⁰².

Il progetto di costruzione del tronco Palagano - Molino del Grillo, che porta la data del 3 settembre viene appaltato all'impresa Giuseppe Cortesi, che fece sui prezzi d'appalto un ribasso notevole¹⁰³.

Il tratto di strada dal Serpentino al confine bolognese - così si evince dalla “Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1901” - è già aperto al transito e la sua prosecuzione per Lama - Montefiorino è in parte eseguita, in parte in corso d'esecuzione e in parte verrà messa in costruzione nel 1903. Per il tronco Montecreto - Riolunato si attende l'approvazione del progetto¹⁰⁴.

1903

Attraverso l'esame degli *Atti del Consiglio provinciale* è di nuovo possibile fare il punto della situazione, relativamente alla gestione dell'anno 1902.

“Opere di serie. Strada n. 40. Stato attuale dei lavori.

1. Dragone Palagano. Il progetto di costruzione si trova al r. Ministero per l'approvazione.
2. Palagano - Molino del Grillo. Sono stati intrapresi i lavori di costruzione nella metà dello scorso agosto.
3. Molino del Grillo - Cadignano. I lavori di costruzione sono quasi ultimati e la strada è transitabile;.
4. Lama - Giardini. I lavori sono in corso di costruzione.
5. Scoltenna - fosso Tolle. E' in corso di collaudo il lavoro compiuto anche degli addizionali.
6. Fosso Tolle - Vesale. Sono in corso d'esecuzione i lavori addizionali.
7. Vesale - Poggioraso. Sono in corso di collaudo i lavori addizionali complementari.
8. Sestola - Fanano. Nel prossimo venturo anno si studierà il progetto di rettifica dell'attuale tronco stradale.
9. Montecreto - Riobeco. Il progetto, già approvato in linea tecnica dal Consiglio superiore, è al Ministero per l'approvazione amministrativa.
10. Riobeco - Riolunato. Il progetto, già approvato in linea tecnica dal Consiglio superiore,

¹⁰³ Provincia di Modena, *Atti 1907*, Modena 1908, p. 225.

¹⁰⁴ Id., *Atti 1902*, Modena 1903, in allegato “Atti del Consiglio provinciale di Modena. Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1901”, pp. 9-11.

¹⁰¹ A. Cionini, *Gita nel Frignano (agosto 1901)*, estratto dal giornale la “Provincia di Modena”, Modena 1901, pp. 8-10, 38-41, 55 passim.

¹⁰² APMO, *Strade*, b. n. provv. 182/C, progetto di costruzione del tronco Palagano - Molino del Grillo della provinciale n. 40, relazione 3 settembre 1901.

è al Ministero per l'approvazione amministrativa.

11. Traversa di Pievepelago. Il progetto è ultimato e si stanno ora concordando le espropriazioni.
12. Ponte sul torrente Dragone. I lavori di consolidamento sono in corso d'esecuzione e nel venturo anno saranno ultimati”¹⁰⁵.

Da questo quadro risulta che era ormai vicino il compimento dell'intera rete stradale. Il tronco Montecreto - Riolunato sta per essere dato in appalto “appena ritornerà dal Ministero il relativo progetto” e la traversa di Pievepelago ha le trattative d'espropriazione in corso. Si è poi manifestata la necessità di intervenire sul tronco Beccastecco - Fanano, in quanto “costruito con mezzi e criteri di via comunale obbligatoria e però viziato da pendenze, da curve e da manufatti intollerabili in una strada provinciale”¹⁰⁶.

1904

Il tronco Montecreto - Riobeco, della lunghezza di metri 5.340,35, è stato appaltato con contratto del 10 febbraio alla ditta di Gregorio Giovanetti; quello tra Riobeco e Riolunato, della lunghezza di metri 4.785,54, all'ingegner Guido Brunelli, con atto del 14 aprile 1904.

Entrambi i cantieri vennero aperti nel mese di giugno, così come quelli dei tronchi Palagano - Molino del Grillo, Molino del Grillo - Cadignano e fosso Tolle - Vesale, quest'ultimo per lavori addizionali.

Il ponte sul Dragone era in corso di sistemazione e consolidamento, mentre il cantiere dell'altro ponte - destinato a congiungere il capoluogo di Lama con la nazionale Giardini in Serra di Lama - stava per essere aperto, essendo già stato stipulato nel mese di agosto il contratto d'appalto con l'impresa di Enrico Minelli. Il progetto del tronco Dragone - Palagano inviato al Ministero attendeva risposta¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Id., *Atti 1903*, Modena 1904, allegato “Atti del Consiglio provinciale di Modena. Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1902”, pp. 10-11.

¹⁰⁶ Id., *Atti 1903*, cit., pp. 79-80.

¹⁰⁷ Provincia di Modena, *Atti 1904*, Modena 1905, allegato “Atti del Consiglio provinciale di Modena. Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1903”, pp. 7-8.

1905

In un memoriale, datato 17 marzo, l'impresa Giuseppe Cortesi, detentrica dell'appalto del tronco Palagano - Molino del Grillo, espone “le ragioni che hanno causato il ritardo nell'ultimazione dei lavori e le circostanze di fatto per le quali l'opera, che si presentava all'inizio come sufficientemente remunerativa, l'avessero cangiata in altra seriamente disastrosa”. Si tratta di problemi legati al rifornimento dei materiali da costruzione, i quali dovevano essere prelevati “lontano dalla sede stradale perché ivi di natura friabile, in opposizione a quanto accordato precedentemente”¹⁰⁸.

Nel consuntivo per la gestione 1904 la Deputazione provinciale rendo noto che i tronchi Palagano - Molino del Grillo, Molino del Grillo - Cadignano, Lama - nazionale Giardini, Montecreto - Riobeco e Riobeco - Riolunato sono in corso d'esecuzione; che i progetti del tronco Palagano - ponte sul Dragone (metri 6.610) e Pievepelago - nazionale Giardini (metri 245) “già approvati dalla Deputazione, attendono il placet” dal Ministero. I tronchi Palagano - Molino del Grillo, il cui progetto è in corso di compilazione e Montecreto - Riobeco, già redatto e in attesa di essere approvato, “manifestano la necessità di lavori addizionali”. Il consolidamento del ponte sul Dragone era stato ultimato l'autunno precedente¹⁰⁹.

La relazione tecnica del progetto della traversa di Pievepelago, datata 23 agosto, ci fornisce molti particolari:

“Scopo del lavoro in progetto è quello di allacciare il tronco di strada provinciale che ora si estende da Riolunato fino alla piazza del fonte di Pievepelago colla nazionale Giardini presso casa Giacobbi come termine della diramazione della strada n. 40 Sestola - Riolunato - Pievepelago... Esaminando il piano generale della località ossia il paese di Pievepelago, si nota subito che due sole sono le soluzioni più economicamente possibili, o di utilizzare l'attuale strada detta del Tamburù fiancheggiata da ambo le parti da fabbricati, o di aprirne una nuova in contiguità all'attuale via di San Rocco. In merito alla prima soluzione è a rilevarsi che la via Tamburù è piuttosto ristretta...”

¹⁰⁸ Id., *Atti 1907*, Modena 1908, pp. 225-226.

¹⁰⁹ Id., *Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione* [d'ora innanzi *Relazione Deputazione*] 1904, Modena 1905, pp. 16-17.

Codesta via ha poi tratte a forte pendenza che raggiungono il 7 per cento e ciò lo si rileva anche da semplice ispezione della planimetria 1:500 (allegato 3)... si desume che l'impigliatura della via Tamburù colla Giardini ha una quota più elevata di metri 3 dal punto dove viene a congiungersi alla stessa Giardini la linea progettata. Ora, poiché i punti di partenza delle due soluzioni sono gli stessi (piazza del fonte), così ne risulta che alla pendenza del profilo progettato avente una livelletta del 4, 50 per cento circa dovrebbero aggiungersi gli indicati 3 metri di maggior dislivello, cosicché si avrebbe ad avere una media pendenza superiore ai sei per cento potendosi ritenere pressoché uguali i due sviluppi così della via Tamburù che di quella proposta.

Evidentemente dunque tali condizioni sono gravi per una possibile riduzione di tale via a strada provinciale, giacché si sarebbe costretti all'atterramento di parte di fabbricati con espropriazioni costosissime per ottenere una larghezza sufficiente. Infine, per togliere la forte pendenza del piano stradale attuale, necessiterebbe rialzare in alcuni punti ed in altri abbassare il piano attuale, la qual cosa pure troverebbe gravi difficoltà per gli accessi esistenti, rimanendo in ogni modo una media pendenza del piano viabile assai superiore al normale. Il tracciato invece prescelto elimina o attenua assai tutte le difficoltà ora affacciate.

Difatti come si desume dal profilo, la massima pendenza che si riscontra è di metri 4,48 per cento, la larghezza tranne che all'uscita dalla piazza del fonte è quale si conviene ad una via che sarà senza dubbio per divenire la principale arteria del paese; l'esposizione è ottima poiché rimane soleggiata ed arieggiata scorrendo a sud-est e nei pressi dei fiumi ed infine l'abbattimento dei fabbricati che è reso necessario dal passaggio della via costituirà un risanamento e miglioramento, igienico edilizio del paese senza che si vada ad incontrare una spesa molto gravosa stante lo stato odierno delle case da atterrarsi”¹¹⁰.

1906

Tra la documentazione relativa ai lavori di consolidamento del ponte sul torrente Dardagna si trova una descrizione dettagliata delle caratteristiche e delle vicissitudini di quell'opera. Vi sono allegati delle fotografie scattate nel corso dei lavori. Il progetto, redatto nell'anno 1891 dall'ingegner Gaetano Raisini, era stato approvato dal Ministero il 30 aprile 1892. “Codesto ponte in muratura, a cinque luci di metri 15,50 ciascuna, è lungo complessivamente metri 100” ed ha

¹¹⁰ APMO, *Strade*, b. n. provv. 248/D, traversa di Pievepelago, relazione tecnica del progetto, 23 agosto 1905.

il piano stradale a 18 metri dall'alveo del torrente. Era stato costruito dall'impresa Alessandro Zanotta di Como "per contratto d'appalto 22 luglio 1892 nel periodo di tempo dal 20 aprile 1893 al 17 luglio 1896" e comportò una spesa finale di £. 11.482,70. "Le quattro pile del ponte e la spalla sinistra vennero fondate a profondità variabile, ma tutte sulla roccia; la spalla destra invece, quantunque a metri 1,02 più in basso della prossima prima pila, fu fondata sopra un banco di argilla compatta".

Durante un sopralluogo, il 18 settembre 1898 si riscontrò "un leggiero rialzamento della prima arcata in destra, rispetto alle altre, oltre a lesioni nei muri d'ala e nei parapetti... e si riconobbe il bisogno di lavori di consolidamento e di restauro". Venne quindi redatto il progetto dell'8 giugno 1901, approvato dal Ministero il 17 luglio successivo. "Intanto lo spallone avanzandosi lentamente rendeva sempre peggiori le condizioni di stabilità della volta, sicché ... nei primi di agosto ... [si] dovette decidere d'urgenza..., concordando subito un cottimo per l'esecuzione di un'armatura di sostegno della volta medesima, lavoro che alla metà di settembre era ultimato". In data 13 agosto 1901 venne approvata dal Governo la richiesta per l'esecuzione in economia dei lavori e quindi il cantiere poté essere aperto. Ma il 24 agosto ed il 17 ottobre dello stesso anno il Ministero approvava già due richieste di lavori addizionali. Nel marzo del 1902 una piena fece crollare tutta l'armatura e rovinò la volta così che il 30 luglio successivo venne compilata un'altra perizia addizionale approvata dal Ministero solo nel giugno 1903, dopo di che si procedette coi lavori di demolizione della volta e di difesa. Dall'ufficio di Direzione venne poi proposta una variante al progetto principale che il Ministero approvò il 26 agosto 1903. La presenza di argilla durante gli scavi comportò l'approvazione da parte del Ministero, nell'ottobre del 1904, di un quarto progetto di lavori addizionali. Alla fine del 1905 "restava ancora da completare il terrapieno a tergo dello spallone e da costruire e collocare i paracarri e le spranghe in ferro, progettate sui muri andatori..."¹¹¹.

¹¹¹ *Ibid.*, b. n. provv. 172, strada n. 40: relazione generale sui lavori di consolidamento eseguiti al

Questa relazione generale riassuntiva, avente lo scopo di fornire alla Deputazione provinciale tutti gli elementi necessari a prendere una decisione oculata, si concludeva con la proposta di rimandare il completamento dei lavori al momento della costruzione del nuovo tronco ponte Dragone - Palagano, tanto più che forse sarebbe stata necessaria "una piccola variante alla quota di livello dei muri andatori del ponte per coordinarli alla strada costruenda"¹¹².

Con un verbale del 4 ottobre viene redatta una perizia che "compendia" i compensi spettanti all'impresa Giuseppe Cortesi per i lavori del tronco Palagano - Molino del Grillo, facendo riferimento da un memoriale presentato dalla ditta il 17 marzo 1905¹¹³. In data 9 novembre il Consiglio affida "l'esecuzione dei lavori suppletivi a quelli addizionali pel consolidamento della strada Sestola - Montecreto, nei pressi di quest'ultimo paese" all'impresa Alessio Bonacorsi¹¹⁴.

1907

Procede la costruzione della strada di serie n. 40 lungo i tronchi Montecreto - Riobecco, Riobecco - Riolunato, Palagano - Molino del Grillo, Lama - Giardini, fosso Tolle - Vesale e lungo la traversa di Pievepelago di cui si prevede il compimento entro il mese di ottobre. Il tronco dal ponte sul Dragone al paese di Palagano è in attesa di approvazione ministeriale invece il progetto di sistemazione della strada Sestola - Fanano è in corso d'elaborazione presso l'Ufficio tecnico¹¹⁵.

1908

Dal resoconto di gestione del 1907 si apprende che "i lavori di costruzione del tronco Palagano - Molino del Grillo si avvicinano al loro termine", mentre il progetto del tronco Palagano - Dragone è al Ministero in attesa di approvazione. La traversa di Pievepelago è già compiuta, come pure il tratto di allacciamento fra Lama e la Serra di La-

ponte sul torrente Dragone dall'agosto 1901 al 31 dicembre 1905, 24 febbraio 1906.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Provincia di Modena, Atti 1907, cit., p. 227.

¹¹⁴ *Id.*, Atti 1906, Modena 1907, p. 190.

¹¹⁵ *Id.*, Relazione Deputazione 1905, Modena 1906, pp. 15-16.

ma. La correzione della strada Sestola - Fanano, invece, non è ancora in costruzione; sono stati soltanto intrapresi i rilevamenti topografici a partire dal 1906 ed è stato realizzato "piano quotato di un'ampia zona di terreno fra i detti due Comuni"¹¹⁶.

Alla fine della gestione 1908 la Deputazione provinciale comunica che nell'anno appena trascorso si sono concordati nuovi prezzi e compensi speciali con l'impresa Cortesi, responsabile del tronco Palagano - Molino del Grillo, con quella di Gregorio Giovanetti, che aveva assunto in appalto la realizzazione del tronco Montecreto - Riobecco, e con la ditta Brunelli, incaricata di costruire il tronco Riobecco - Riolunato. Per il progetto del tronco Dragone - Palagano si attende l'approvazione dall'Ispettorato compartimentale di Bologna e per la tratta Sestola - Fanano proseguono gli studi di campagna¹¹⁷.

1909

Il 12 dicembre 1901 il Consiglio provinciale aveva assegnato all'Ufficio tecnico il compito di apportare modifiche ad un progetto del tronco ponte Dragone - Palagano, cosa che avvenne nel luglio 1903. Quell'elaborato, approvato dal Consiglio nel maggio del 1907, era stato inviato al Ministero dei lavori pubblici, che lo respinse chiedendo ulteriori modifiche. Finalmente, in data 24 marzo 1909, l'Ufficio tecnico provinciale inviava la nuova relazione ed il progetto modificato al Ministero per l'approvazione¹¹⁸.

Il 30 maggio l'ingegner Dal Bello, rappresentante della ditta Brunelli, presentò "formale istanza di risoluzione amichevole del contratto d'appalto per la costruzione del tronco Riobecco - Riolunato". La richiesta venne accolta, con modifiche, nella seduta consiliare del 19 luglio. Soltanto il 27 ottobre il Ministero approvò "il proposto scioglimento" autorizzando la Provincia ad ef-

¹¹⁶ *Id.*, Relazione Deputazione 1907, Modena 1908, pp. 36-37.

¹¹⁷ *Id.*, Relazione Deputazione 1908, Modena 1909, pp. 7-8.

¹¹⁸ APMO, Strade, b. n. provv. 168, progetto di costruzione del tronco di strada n. 40 Dragone - Palagano, relazione annessa al progetto riformato secondo il voto del Consiglio superiore dei LL.PP. emesso in adunanza del 24 marzo 1909.

fettuare il collaudo ed a compiere le opere rimanenti col sistema in economia¹¹⁹. Il 19 luglio si pervenne alla risoluzione del contratto di costruzione del tronco stradale Montecreto - Riobeco”, dato in appalto all'impresa Gregorio Giovanetti. Furono contestualmente stabilite le condizioni fondamentali per la transazione coll'impresa, “sia per liquidare in somma determinata le riserve avanzate dall'impresa per i lavori eseguiti, sia per il proseguimento dei lavori sulla base del contratto risolto, ma con aumento sui prezzi di capitolato nella misura costante del settanta per cento”¹²⁰.

1910

Il 12 gennaio, a causa di alcune divergenze insorte con la ditta Brunelli rispetto alle modalità e alla decorrenza dello scioglimento del contratto d'appalto per il tronco Riobeco - Riolutano, fu stipulata “la scrittura di risoluzione”. In quella circostanza si valutò il lavoro eseguito, cosa che riuscì lunga e laboriosa. Infatti si dovette attendere la fine del mese di maggio per essere in grado di provvedere alla liquidazione dell'impresa e soltanto allora “si ebbero tempo e agio di intraprendere la preparazione degli atti per il collaudo e del nuovo progetto per il completamento in economia del tronco Riobeco - Riolutano”¹²¹.

In seguito alle rimostranze dell'impresa Giovanetti, conseguenti al fatto che nella transazione del 19 luglio le “veniva impedito di presentare riserve per l'avvenire”, il 24 gennaio il Consiglio provinciale approvò una nuova transazione¹²².

Nell'agosto successivo venne firmato un contratto coll'impresa Muciarini per l'esecuzione del “tronco di strada provinciale Dragone - Palagano”, accordando un periodo di 600 giorni così che il lavoro fosse compiuto entro il 1912¹²³.

La Deputazione provinciale l'11 luglio delibera d'urgenza “l'esecuzione della perizia 5 luglio corrente redatta dall'Ufficio tecnico

, per i lavori da eseguirsi al ponte di Mocoigno e presso il Molino del Grillo, nella tratta di strada provinciale Serra di Lama - Molino del Grillo”¹²⁴.

1912

Durante la seduta del 15 gennaio viene riconosciuta “la convenienza di demolire l'oratorio di San Rocco situato nel centro dell'abitato di Montecreto sul ciglio della strada provinciale n. 40, tronco Riobeco - Riolutano, ... considerato che con lo sviluppo preso ora dagli automobili l'oratorio in questione costituirebbe un incomodo per il transito ed un pericolo continuo per gli abitanti del paese e che, con l'abbattimento della piccola costruzione, si migliorerebbe notevolmente l'andamento planimetrico della strada provinciale in costruzione, allargando la curva attuale ed eliminando ogni pericolo”¹²⁵.

Nel frattempo, il Consiglio dei lavori pubblici approva, nella seduta del 14 marzo, la costruzione dell'elettrovia Modena - Pavullo - Lama. Il consenso definitivo arriva con il decreto del 5 maggio”¹²⁶.

I lavori lungo i tre tronchi in costruzione Montecreto - Riobeco, Riobeco - Riolutano, Dragone - Palagano, procedono “con insolita attività”, tanto è vero che il secondo, assegnato all'impresa Brunelli, viene “riconosciuto meritevole di collaudo”. E' prevista a breve l'apertura delle aste per l'appalto dei lavori di costruzione dell'ultimo tronco della strada provinciale n. 40, quello “destinato a sostituire la via ripida e angusta che congiunge Fanano a Sestola e a Poggioraso”¹²⁷.

Si fa strada l'opinione che anche la strada di serie n. 40 debba avere “una coda, sotto forma di correzione o accorciatoia, mediante l'apertura di un braccio stradale fra Roncoscaglia e Castellaro”.

“È assurdo, infatti, e dannoso che - per accedere a Pavullo (metri 682 sul mare) e a Modena, da Montecreto (metri 868), Riolutano (metri 705) e Pievepelago (metri 761) - si debba salire fino a Sestola (metri 1.020) per ridiscendere dalla banda

opposta fino a Castellaro (metri 694). Per giudicare della grande importanza di questa rettifica e della sua incontestabile, massima utilità, basta considerare che adesso per andare da Roncoscaglia a Castellaro bisogna salire per 3.000 metri, poi scendere per 5.000, mentre dopo basterà calare lievemente per soli 4.500 metri... poiché breve è il tratto e dolce e senza frane è il pendio...”¹²⁸.

Nel progetto del 4 luglio 1912 dell'Ufficio tecnico provinciale la correzione della strada Sestola - Fanano viene divisa in tre distinti tratti e cioè:

1. tratto da Sestola a Poggioraso della diramazione Sestola - Pievepelago (tronco XVI);
2. tratto da Poggioraso a Ca' del Frate (tronco XIII);
3. tratto da Ca' del Frate a Fanano (tronco XIII).

Con autorizzazione ministeriale del 7 novembre all'Amministrazione provinciale è consentito di far eseguire i lavori “in economia a mezzo cottimi con le cooperative locali”¹²⁹.

Relativamente alla correzione dei due tratti del XIII tronco Sestola - Fanano, il progetto del 4 luglio prevede la riduzione della strada esistente a larghezza e pendenza normali. Il problema, per ciò che riguarda in particolare il percorso tra la chiesa della Madonna di Poggioraso a Ca' del Frate, si pone in questi termini:

“... la strada attuale si svolge in salita per metri 3,50 con una pendenza media del 0,085 per metro, fino alla località detta Beccastecchi, quindi per metri 2.165 in discesa con una pendenza che varia da 0,08 a 0,11 per metro, fatto eccezione di un breve tratto di circa 400 metri, denominato le piane della Ca' Nova, la cui pendenza non supera il 0,05 per metro. La larghezza poi del piano stradale non supera mai i metri 5,00 da ciglio a ciglio. [...] Planimetricamente e altimetricamente la progettata correzione della tratta di strada sopraindicata si svolge come appresso.

Dalla chiesa della Madonna di Poggioraso, non essendo possibile per ragioni altimetriche seguire la strada vicinale di Poggioraso ed evitare la contropendenza, senza ricorrere in lavori ed espropriazioni costosissime, si è progettata la sistema-

¹¹⁹ Provincia di Modena, *Relazione Deputazione 1909*, Modena 1910, p. 20.

¹²⁰ Id., *Atti 1910*, Modena 1911, p. 9.

¹²¹ Id., *Relazione Deputazione 1909*, cit., pp. 20-21.

¹²² *Ibid.*, p. 22.

¹²³ Provincia di Modena, *Atti 1916*, Modena 1917, pp. 27-31.

¹²⁴ Id., *Atti 1910*, cit., p. 209.

¹²⁵ Id., *Atti 1912*, Modena 1913, p. 32.

¹²⁶ Id., *Relazione Deputazione 1911*, Modena 1912, pp. 18-19.

¹²⁷ *Ibid.*, pp. 32-34 passim.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 33.

¹²⁹ APMO, *Strade*, b. n. provv. 207, strada provinciale n. 40, tronco XIII, I tratto da Poggioraso a Ca' del Frate, relazione dell'Ufficio del Genio civile, 20 dicembre 1915.

zione di un primo tratto lungo metri 84,80 della strada attuale in salita riducendo la sua pendenza dal 9,75 al 5,60 per cento;

Da questo punto, dove viene fissata la diramazione per Sestola, la strada si svolge in sede nuova ed, assecondando le sinuosità del terreno, raggiunge la strada provinciale attuale all'origine della piana detta Ca' nuova. Percorre detta piana, dove è previsto il solo allargamento del piano stradale, fino all'innesto della strada vicinale dell'Oppio. Volgendo poscia a levante e mantenendosi sempre in sede nuova, arriva sotto alle case denominate le Pradole e con un regresso ritorna superiormente alle case Murali attraversando poscia l'attuale strada provinciale poco sopra all'innesto della via alle dette case. Prosegue verso ponente con un regresso nella proprietà Monari ritorna inferiormente all'attuale strada, sotto le case Murali, per raggiungerla poco superiormente alla Ca' del Frate.

La lunghezza totale della correzione essendo di metri 2.718,29, si ha una maggior percorrenza sull'attuale strada di metri 238,29. Le pendenze della correzione dell'attuale strada si mantengono sempre inferiori del 5,50 per cento e sono ridotte al 3,50 per cento nelle curve di regresso, alle quali venne assegnato un raggio di metri 16,00"¹³⁰

Per quanto attiene, invece, il tratto da Ca' del Frate alla piazza del paese di Fanano valgono queste considerazioni:

"... nel primo tratto dalle Ca' del Frate fino sopra la casa detta la Cima Lotta della lunghezza di metri 988, la strada attuale è in forte discesa, con una pendenza che varia dal 6,13 per cento al 13,19 per cento e, nel secondo tratto da Cima Lotta alla piazza del paese di Fanano della lunghezza di metri 1.501, si svolge pure in discesa, con una pendenza che raggiunge per breve tratto un massimo del 7,14 per cento. In considerazione delle suesposte condizioni altimetriche, venne stabilito di costruire in sede propria la correzione del primo tratto e di conservare la sede attuale nel secondo tratto, modificandone opportunamente le livellette.

Planimetricamente ed altimetricamente la progettata correzione... si svolge come appresso. Da Ca' del Frate, attraversando la proprietà Monari, raggiunge il castagneto degli eredi Galli, dal quale, con un regresso, viene a passare superiormente al gruppo di case dette il Cerragneto, seguendo per breve tratto la strada comunale, e poscia, assecondando le sinuosità del terreno con un andamento quasi rettilineo, raggiunge il fosso del Fra-

¹³⁰ *Ibid.*, b. n. provv. 207, progetto di correzione della I tratta dal XIII tronco da Poggioraso a Ca' del Frate, relazione, 12 luglio 1912.

te, attraversato il quale, con un regresso nel castagneto di proprietà degli eredi Zone, ripassa il detto fosso e, con un ultimo regresso nella proprietà del sig. prefetto Cincinnato, sotto le case del Cerragneto, ritorna verso il fosso del Frate, che attraversa per raggiungere il rio Borgo superiormente al gruppo di case dette Ricò. Attraversato il rio Borgo con un ponte di luce 8 metri, passa superiormente al Molino ed alle case dette i Nodi e quindi, attraversato il fosso del Riolo, con andamento quasi rettilineo, si mantiene sottostante all'attuale strada provinciale; con un'ampia curva passa superiormente alle case di Cima Lotta e raggiunge l'attuale provinciale all'innesto dello stradello d'accesso alle dette case. Da questo punto la strada segue costantemente la provinciale con opportuni allargamenti a monte, fino al paese di Fanano, eccettuato un breve tratto prima della volta delle case Muzzarelli, nel quale è previsto un allargamento a valle.

La lunghezza totale della correzione essendo di metri 3.303,39 e quella della strada attuale di metri 2.489,00, si ha una maggior percorrenza di metri 814,39"¹³¹.

La larghezza normale da ciglio a ciglio di entrambi i tratti della strada Poggioraso - Ca' del Frate - Fanano sarà "costantemente" di 6 metri, dei quali 4 occupati dalla carreggiata e 2 dai due marciapiedi.

Quasi contemporaneamente, e precisamente il 4 maggio, ha luogo la consegna del progetto dei lavori addizionali all'ottavo tronco dal capoluogo di Lama a Serra di Lama, redatto dall'ingegner Bartolini¹³².

1913

In data 3 marzo si completano gli adempimenti amministrativi necessari a rendere effettivo il contratto di cottimo, stipulato con la cooperativa La Fananese il 28 febbraio, per il tronco Ca' del Frate - Fanano¹³³.

In una lettera del 24 aprile l'ingegnere capo Antonio Albertini dell'Ufficio tecnico illu-

¹³¹ *Ibid.*, progetto di correzione della II tratta del XIII tronco da Ca' del Frate a Fanano, relazione, 12 luglio 1912.

¹³² APMO, *Strade*, b. n. provv. 190, strada n. 40 costruzione del tronco ottavo dal capoluogo di Lama alla nazionale n. 39, progetto di lavori addizionali ..., ing. Bartolini, 4 maggio 1912.

¹³³ APMO, *Strade*, b. n. provv. 206, esecuzione della strada provinciale n. 40 tronco Ca' del Frate - Fanano, verbale di consegna dei lavori, 14 aprile 1913.

stra la situazione alla Deputazione provinciale.

"Sulla strada in costruzione da Sestola a Fanano ricorre un solo ponte di qualche importanza, avendo 8 metri di luce e 20 metri circa di lunghezza fra le estremità dei parapetti. Ora come è noto... per vecchie disposizioni di massima del Consiglio superiore dei lavori pubblici, anche nel progetto di questa strada, come fu per quelle altre costruite, le larghezze dei ponti sono di metri sei compresi i parapetti, i quali - essendo di 40 centimetri di larghezza - lasciano soltanto metri 5,20 di zona stradale libera.

Ora - di fronte all'automobilismo industriale e sportivo, che sempre maggiormente si sviluppa e pel quale la principale esigenza è quella della strada larga - io sarei a domandare all'onorevole Deputazione provinciale di far costruire quel ponticello con larghezza di metri 7 compresi i parapetti... Dovendosi fra breve iniziare le fondazioni di quel ponte, è urgente che l'onorevole Deputazione si pronunzi al riguardo del presente referto"¹³⁴

Degno di nota un episodio, che mette in evidenza le condizioni delle imprese costruttrici dell'epoca ed il ruolo svolto dalla Provincia nei loro confronti.

Il Consiglio provinciale approva il 9 giugno, "a tacitazione di ogni istanza e riserva" una transazione con la ditta Cortesi. Sono previsti "il pagamento da farsi a carico della Provincia di lire 25.000 all'impresa... oltre il compenso di lire 12.261,67 riconosciute dal Ministero e sul quale spetta la metà allo Stato, nonché il condono della multa di lire 21.277,30 inflittale".

Tutto aveva avuto inizio il 20 giugno 1903, quando Giuseppe Cortesi prese in appalto la costruzione del tronco Palagano - Molino del Grillo con un ribasso troppo alto, che provocò all'impresa forti danni.

Il Cortesi, inoltre, aveva subito la perdita del deposito cauzionale, causa la sua scarsa oculatezza nello scegliere l'affidatario. Come se non bastasse, una svista del notaio aveva reso necessario l'adozione di un atto addizionale, che ritardò l'approvazione del contratto da parte del Ministero. Nel frattempo, il "movimento economico sociale"

¹³⁴ *Ibid.*, opere di serie, tronco stradale Ca' del Frate - Fanano, variante, lettera dell'ing. capo dell'Uff. tecnico A. Albertini alla Deputazione provinciale, 24 aprile 1913.

apportava forti aumenti nelle spese della mano d'opera.

Ciò nonostante il Cortesi, per onorare i propri impegni, aveva dato inizio all'opera. Ulteriori inconvenienti si erano poi verificati nella fornitura dei materiali necessari alla "muratura ed alla ferratura della strada". Le "argille scagliose" ed il "pietrame friabile" rinvenuti in zona, provocarono dispendiosi trasporti da grandi distanze. Gli aumenti ad alcuni prezzi unitari accordati dalla Provincia e dal Ministero non si erano dimostrati adeguati.

Il Cortesi, in occasione del collaudo, aveva presentato un lungo memoriale per dimostrare le perdite subite, le difficoltà incontrate, non riuscendo però ad ottenere dal Ministero la cassazione di una multa e di una pesante richiesta di indennizzo per i sovrapprezzi.

A questo punto, l'impresa aveva deciso di appellarsi ad un arbitrato. Per evitare il ricorso, la Deputazione provinciale aveva proposto un accordo, basato sull'assegnazione al Cortesi di un compenso che "lo ponesse in grado di soddisfare le passività contratte in questa disgraziata impresa", che il Consiglio approvò a grande maggioranza.¹³⁵

Altri avvenimenti dell'anno di particolare rilievo sono le inaugurazioni con l'apertura al transito, che ebbero luogo il 23 ed il 24 agosto, dei tronchi Montecreto - Riobecco e Riobecco - Riolunato, opere progettate dagli ingegneri Adolfo Urtoler e Aristide Lardi ed eseguite dalle Società cooperative di Riolunato e di Fanano, dai fratelli Bonvicini di Pavullo, dall'appaltatore Francesco Bortolotti di Pievepelago e dall'impresa di Gregorio Giovanetti.

In quelle occasioni alcuni membri della Deputazione compirono un'escursione nell'Appennino, visitando i centri e le opere più importanti.

Molto colorita ed efficace è la descrizione di quella, che viene definita la "nostra pittoresca, ubertosa montagna". A proposito delle "opere di serie", oggetto della presente indagine, ecco alcune delle considerazioni espresse:

"... [La rappresentanza provinciale] ha intuito la convenienza di un'accorciatoia della strada provinciale fra Montecreto e il ponte del Serpentino, onde evitare ai viandanti che da Pievepelago, Fiumalbo, Riolunato, Montecreto debbono portarsi a Pavullo e a Modena e dalle pianure o dai colli salire all'alto Appennino, l'inutile e tortuoso e lungo e ascendente cammino di Sestola, indispensabile soltanto per le comunicazioni, pur senza dubbio importantissime, di valle di Reno, colle popolazioni che si specchiano nelle acque di Scoltenna. Una duplice, peregrina, poco dispendiosa soluzione di questo problema che s'impone come corollario logico della costruzione della strada n. 40, si avrebbe mediante una ipotenusata Roncoscaglia - Castellaro, attraverso a terreni di facile declivio, oppure per mezzo di una arteria che dalla Bandita scendesse al fosso Tolle, toccando Acquaria e portando un alito di benessere, da lunga era agognato, in quella contrada che è fra le più feraci e boschive dell'alto Frignano"¹³⁶.

La Deputazione aveva avuto anche modo di verificare che i lavori per la congiungente Sestola - Poggioraso - Fanano stavano procedendo regolarmente, prevedendone la conclusione nell'anno successivo.

Non rimaneva altro che ultimare "il tronco Palagano - Dragone, affidato all'impresa Mucciarini. Il "difficile approvvigionamento della pietra murale" aveva però dato luogo a "dissensi fra la stazione appaltante e la ditta costruttrice".

Per considerare compiuta la strada di serie n. 40 conveniva, infine, studiare la "correzione che tanto giustamente sta[va] a cuore del paese di Fanano", per la quale erano già stati eseguiti "i rilievi di campagna"¹³⁷. Ma la soddisfazione più grande si raggiunse nel settembre del 1913, quando venne inaugurata la diramazione Sestola - Pievepelago. Come noto, la legge n. 333 del 1881 aveva ritenuto quest'opera indispensabile, accanto alla trasversale di montagna Montefiorino - Porretta. Essa però era stata presa in considerazione solo il 21 gennaio 1895, quando il consigliere Gallini chiese i fondi (ottenuti l'anno successivo) per lo studio del tracciato, ritenuto fino ad allora "tecnicamente impossibile e finanziariamente insopportabile". Da quel momento in poi, erano passati

diciassette "lunghe anni di studi, di appalti, di transazioni"¹³⁸.

1914

Nella seduta del Consiglio provinciale del 19 gennaio si parla della traversa di Fanano.

"Un tronco della traversale è quello che va da Sestola a Fanano; e poiché lì ci era una strada comunale, sia pure stretta e tortuosa, la Provincia pensò bene di proffittarne per oltre trent'anni, senza, beninteso, darsi molto pensiero per affrettarne la correzione.

Ora che quella strada comunale si sta correggendo e rendendola provinciale, il popolo di Fanano, ha colto l'occasione per chiedere la riparazione...

Quando, ..., si pose mano ai lavori del tronco Fanano - Dardagna verso Porretta, invece di condurre la strada entro il paese di Fanano... la si tenne più bassa, al di fuori del paese... E... si costrinse la strada a tre pericolose rivolte, che traversando il paese si sarebbero evitate.

[...] Oggi l'Amministrazione provinciale, ..., presata da reclami della popolazione, ... sta compiendo gli studi pel passaggio in paese e per la soppressione delle rivolte"¹³⁹.

Il 4 maggio viene aperto al pubblico transito il tratto Ca' del Frate - Cimalotta del secondo tronco della correzione Sestola - Fanano¹⁴⁰.

Il Consiglio provinciale - avendo la possibilità di richiedere mutui al Ministero - decide in data 26 ottobre di dare esecuzione ad alcuni lavori considerati prioritari: il consolidamento della strada del Serpentino, l'irrobustimento del ponte sul rio Asinari, l'alzamento della frana Rovina di sopra, l'alzamento della strada n. 40 fra i due ponti della Fola ed, infine, la correzione di alcune "risvolte coperte e pericolose" della via Scoltenna - Sestola - Montecreto¹⁴¹.

Una commissione, incaricata di riferire sulla provincializzazione delle strade, fornisce un quadro riassuntivo della situazione viaria al 1914.

¹³⁸ Provincia di Modena, *Atti 1914*, Modena 1915, pp. 24-25.

¹³⁹ *Ibid.*, pp. 25-26.

¹⁴⁰ APMO, *Strade*, b. n. prov. 206, strada n. 40, tronco XIII, Il tratto da Ca' del Frate a Fanano, cottimo da Ca' del Frate a Cimalotta, verbale di ultimazione dei lavori, 22 maggio 1914.

¹⁴¹ Provincia di Modena, *Atti 1914*, cit., pp. 270-281.

¹³⁵ Provincia di Modena, *Atti 1913*, Modena 1914, pp. 51-57.

¹³⁶ Id., *Relazione Deputazione 1912*, Modena 1913, p. 24.

¹³⁷ *Ibid.*, pp. 24-25.

“La rete stradale che solca in vario senso la Provincia presenta, a colpo d'occhio, questa configurazione: una grande spina dorsale percorre in senso longitudinale il territorio provinciale dal confine colla Provincia di Mantova a nord presso il Tramuschio, per Mirandola, Modena e Pavullo fino a Barigazzo e a Pievepelago, dove si biforca per valicare da una parte Serrabassa, dall'altra la foce delle Radici. Tale grande strada dalle Radici al confine mantovano fa parte della nazionale Lucca - Revere. Dall'Abetone (o Serrabassa) a Modena prende il nome dall'ingegner Giardini, che intorno al 1780 l'ideò e la costruì...”

Invece da Modena all'estremo lembo del suolo mirandolese, viene chiamata strada del Canaletto. L'intero percorso della strada nazionale nella provincia di Modena è di chilometri 148,308.

Nella parte montuosa della Provincia svolgonsi, in senso longitudinale e quasi parallelamente alla via nazionale, due importanti strade provinciali. L'una a levante, nella valle del Panaro, da Montese per Zocca e Guiglia a Vignola (costruita in base alle leggi 30 agosto 1868 e 23 luglio 1881); l'altra a ponente, nella vallata di Secchia, staccantesi dalla via nazionale Lucca - Revere all'imbrancamento, per sboccare a Sassuolo, attraverso a Piandelagotti, Riccovolto, Cargedolo, Sassatella, Vetriola, Cerredolo, Roteglia, Castellarano. Entrambe queste strade convergono rispettivamente da Sassuolo e da Vignola verso Modena. Va ricordato, peraltro, che la strada delle Radici in monte, scorre per un lungo tratto, e cioè dal fiume Dolo alla Veggia presso Sassuolo, sul territorio della Provincia di Reggio...

Nell'alto Appennino è ormai ultimata la strada di serie n. 40 (sono tuttavia in costruzione i due tronchi Dragone - Palagano e Sestola - Fanano), prescritta dalla legge 23 luglio 1881. Tale strada costituisce un'importante trasversale lunga chilometri 87,155, che da Montefiorino per Palagano, Lama, Sestola, Fanano conduce a Porretta, con diramazione da Sestola a Pievepelago. Ed è la strada consortile Sant'Antonio - Marano - Vignola, della lunghezza di chilometri 25,171, la quale è stata provincializzata con deliberazione del 23 giugno 1913 e con regio decreto 5 febbraio 1914. La prima interseca la via Radici in monte a Vetriola e la nazionale Giardini a Serra di Lama, confondendosi colla medesima fino all'imbocco della provinciale del Serpentino; la seconda raccoglie a Pavullo il movimento dell'alto Frignano per incanalarlo all'importante piazza di Vignola e da essa avviarlo verso Modena o verso Bologna. L'alta Provincia è poi divisa dalla media per mezzo di una strada avente carattere provinciale che da Sassuolo, per Fiorano, Maranello, Solignano, Vignola e Savignano fa capo al confine bolognese...

Sull'Appennino la viabilità comunale è scarsa e frammentaria [...], sono ancora numerosissime le frazioni, ... le quali sono prive di via carrozzabile

e di allacciamento al capoluogo del Comune, ai paesi limitrofi, alla rete circostante. Unico mezzo di comunicazione sono per esse le mulattiere...

Molte di esse sono comunali, la maggior parte vicinali. Non esiste norma che ne determini l'ampiezza e l'acclività, per cui hanno sovente delle pendenze fortissime e sezione assai angusta. La loro manutenzione è generalmente trascurata, sicché spesso sono ingombre di sassi, percorse dalle acque piovane e di scolo, chiuse dallo sviluppo delle siepi che le fiancheggiano. [...] Le vie mulattiere dell'alto modenese misurano oltre 600 chilometri di lunghezza”¹⁴².

La Deputazione provinciale presenta al Consiglio il programma delle provincializzazioni stradali, che tiene conto del “diverso grado di sviluppo” (reale e potenziale) delle industrie, del commercio e dell'agricoltura sul territorio. Per questo motivo è prevista una “razionale suddivisione” della provincia in zone: zona di valle, di piano e di monte. Come si può vedere nella “Pianta schematica delle strade nazionali, provinciali e comunali”, redatta in scala 1:250.000, per la zona del monte le strade, per cui si chiede e si motiva la provincializzazione, sono sei:

1. Montanara - Sassuolo - Prignano - Montefino in Sassuolo di 33,870 chilometri;
2. Montefiorino - Frassinoro - Raggia di 18 chilometri;
3. Zocca per Bazzano di 13 chilometri;
4. Sassuolo - San Pellegrinetto - Monceralo per Polinago alla provinciale n. 40 di 42,4 chilometri;
5. Pavullo e Montese per Verica e Ranocchio di 19,4 chilometri;
6. Pavullo - Zocca per il ponte Samone di 22,946 chilometri¹⁴³.

Nel contempo la costruzione della tratta fra Sestola e Fanano, affidata per mezzo di cotimi fiduciari alle Società cooperative di Sestola e Fanano, procede con una certa regolarità; la stessa cosa non si sta verifi-

¹⁴² Id, *Relazione della Commissione incaricata di studiare e riferire intorno alla provincializzazione di strade comunali od all'intervento della Provincia nella costruzione e nella manutenzione loro*, Modena s.d., pp. 4-8, 20-22 passim. Un esemplare dell'opuscolo è allegato a Provincia di Modena, *Atti 1914*, cit.

¹⁴³ Deputazione provinciale di Modena, *Relazione e proposte al Consiglio sulla provincializzazione di strade*, Modena, 1914, pp. 4-18. Un esemplare dell'opuscolo è allegato a Provincia di Modena, *Atti 1914*, cit.

cando, invece, per il tronco Dragone - Palagano, a causa di contese fra la direzione dei lavori e l'impresa costruttrice Sante Mucciarini.

Relativamente all'attraversamento del paese di Fanano l'Ufficio tecnico provinciale ha proposto varie soluzioni ed in quel momento “si stanno redigendo i computi metrici e le perizie del tracciato, che il Genio civile ha ritenuto meglio rispondente all'economia del lavoro ed alle condizioni dell'abitato”.

Per consentire a chi da Montecreto, Riolunato, Pievepelago o Fiumalbo deve recarsi a Pavullo, Modena o Bologna di non essere costretto ad attraversare Sestola, si presentano solo due possibilità: la prima “di tenue costo e di manifesta utilità, consiste in una congiungente diretta fra Roncoscaglia e Castellarano”; l'altra, più costosa e difficile tecnicamente, “vagheggiata specialmente dalla frazione di Acquaria, priva ancora di vie rotabili, ... si risolve nella costruzione di una strada che dalla Bandita scenda, attraverso il territorio di Acquaria, al fosso Tollo”¹⁴⁴.

1915

Nella seduta consiliare del 22 febbraio viene data lettura del referto del sopralluogo compiuto dall'Ufficio tecnico il 18 febbraio “in ordine ai danni verificatisi lungo il tronco rio Becco - Riolunato della strada provinciale n. 40 ed alla conseguente interruzione del transito”.

“In località Martinelli, a circa chilometri 2,500 da Riolunato, ho constatato uno scoscendimento di materie terrose miste a grossi massi, dalla falda a monte, con totale ingombro del piano stradale, che ha interrotto il transito per una giornata e con scalzamento di un breve tratto di muro di sostegno a valle. Lo sgombero si sta eseguendo in economia, a giornata, dagli operai della cooperativa La Riolunatese.

In località Rasponi, a circa chilometri 2 da Riolunato, un distacco franoso, che parte dalla cunetta stradale e scende sotto per una trentina di metri, determinando per una lunghezza di 20 metri l'avvallamento di 70 centimetri del piano stradale e del muro a secco che lo sosteneva. Il transito, ... è ora possibile soltanto per veicoli leggeri e si ritiene che fra una quindicina di giorni, data l'attuale

¹⁴⁴ Provincia di Modena, *Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1913-14*, Modena 1914, pp. 51-53.

stagione, potrà essere ripristinato per qualsiasi veicolo a mezzo di un ponticello provvisorio in legname”¹⁴⁵.

Il progetto riguardante la “Correzione del III tratto del tronco XIII della strada n. 40... da Fanano alla risvolta Ca' di Marco, in prosecuzione dei tronchi Sestola - Poggioraso e Poggioraso - Fanano in corso di esecuzione” è datato 12 giugno e verrà approvato il 21 giugno. Fu redatto dall'ingegner Majani per normalizzare le pendenze e la larghezza.

“Diversi sono i tracciati studiati per il tronco stradale in progetto. Tutti però concludono, in considerazione delle condizioni tecniche locali oltreché in riguardo alla opportunità economica paesana, col far passare la nuova strada attraverso il paese di Fanano.

Due poi sono i tracciati più razionali: l'uno di svolgere la strada nuova da Fanano a Ca' di Marco per il primo tratto sul terreno a levante del paese, per passare poi davanti alla chiesa parrocchiale, attraversare con un'importante opera d'arte il rio Cirio e infine rivolgersi verso la curva di Ca' di Marco, dove questa nuova strada si innesterebbe alla vecchia. Con tale soluzione si verrebbe ad eliminare le troppe forti pendenze della strada attuale e le curve di regresso; ma rimarrebbero ancora tre curve ristrette. Inoltre difficilissime sarebbero le condizioni di esecuzione, essendo il terreno non ben sicuro lungo la sponda del ciglio e richiedendo fortissime spese per manufatti, muri di sostegno e di controriva.

L'altra soluzione, in linea di massima è quella di far passare la strada attraverso l'abitato di Fanano, questa soluzione rende la spesa assai minore, avendosi condizioni tecniche migliori ed ottenendo pure il non disprezzabile vantaggio di aprire maggiore parte del paese al movimento commerciale e turistico.

Per queste ragioni quest'Ufficio tecnico è passato senz'altro allo studio della seconda soluzione, alla quale si può giungere in particolare con parecchi tracciati.

Tre furono di conseguenza i progetti di massima studiati ...

In un sopralluogo avvenuto il 26 marzo ... veniva definitivamente stabilito il tracciato da darsi alla traversa di Fanano [...] Partendo dalla fronte di mezzodi della casa di proprietà di Monterastelli, dove termina la correzione della strada Sestola - Fanano in corso di esecuzione, con ampia curva a sinistra di metri 29,30 di raggio, si inizia il nuovo tratto, stradale che si svolge attraverso il paese

per uscirne poi verso levante e girando a sinistra raggiungere la strada provinciale attuale per Porretta, poco oltre la così detta risvolta di Ca' di Marco. Coll'attuale tracciato si evita ogni curva di regresso ed il percorso complessivo risulta di soli metri 680,15 con una eccedenza sull'attuale tracciato di metri 100 circa”¹⁴⁶.

Durante la gestione 1914-15 i lavori di costruzione del tronco di strada fra Sestola e Fanano erano proseguiti “alacramente”. Per il tronco Dragone - Palagano si erano invece incontrate delle difficoltà; “purtroppo la compagine geognostica del nostro Appennino e i fenomeni tellurici veementi delle ultime stagioni” avevano prodotto in vari punti scoscendimenti e lavine, che - oltre a danneggiare i manufatti - avevano interrotto il passaggio. Di conseguenza, versavano in precarie condizioni di stabilità i ponti sul Dragone, sul rio Borgo e sul Dardagna. Del restauro di quest'ultimo se ne sarebbe dovuta occupare la Provincia di Bologna, mentre quella di Modena avrebbe contribuito con la metà della spesa. Era stato necessario un intervento urgente di “sottofondazione” al ponte sul rio Borgo presso Fanano, che aveva avuto “la spalla destra fortemente scalzata, due briglie in muratura e la platea demolite ed avulse”. La platea in muratura del ponte sul Leo era stata eseguita nel 1914 dalla cooperativa La Fananese. Alcune lavine “ragguardevoli” si erano verificate in parecchi altri punti della lunga arteria stradale: una nei pressi del rio Asinari fra lo Scoltenna e Poggioraso; un'altra alle frane Martinelli, Gianni e Rasponi fra Riobecco e Riolutano; una terza fra Riolutano e Pievapelago.

Più “vasto e preoccupante” era stato il movimento che aveva sconvolto la valle del Vesale e distrutto la strada provinciale fra il fosso Acqua Forte e il rio Asinari per una lunghezza di 300 metri. Il ponte su questo rio, avente una luce di 5 metri, era stato molto danneggiato. Con lavori immediati si era ottenuto il ripristino del transito ed il “rabberciamento dei manufatti con materiali in legno”, ma dovevano essere programmate e realizzate opere di maggior rilievo, finalizzate a dare una più sicura sistemazione

idraulico-forestale all'intero bacino del torrente Vesale¹⁴⁷.

1916

Con contratto del 27 agosto 1910 era stata affidata all'impresa Mucciarini la costruzione del tronco di strada provinciale Dragone - Palagano. Il tutto avrebbe dovuto essere ultimato entro il 1912, ma l'impresa riuscì ad ottenere proroghe fino al 1914. Il capitolato speciale d'appalto prescriveva che le pietre necessarie per le opere d'arte fossero prese in cave esistenti o “da aprirsi lungo il versante destro del Dragone, dove si doveva sviluppare la strada stessa”. L'esaurimento delle cave aperte e la natura in genere poco buona delle pietre usate fecero sì che nascessero divergenze tra la direzione dei lavori e l'impresa. Quest'ultima presentò nell'agosto del 1914 un memoriale contenente una richiesta di revisione dei prezzi, che non venne accolta dalla commissione nominata dalla Provincia per risolvere il problema. Dopo varie trattative, il primo dicembre “l'impresa accettò verbalmente i nuovi prezzi, ma al momento di firmare l'atto di sottomissione, affacciò nuove pretese relativamente alla calce e alla sabbia, di cui però non era cenno nel suo precedente memoriale e quindi inaccettabili”. Essendo già conclusi i quattro quinti dell'opera la Deputazione provinciale aveva deliberato in un primo tempo di rescindere il contratto, ma nuovi incontri con la ditta portarono ad una transazione, datata 17 novembre 1915, le cui clausole principali erano: l'apertura al transito entro il 1916 del primo tratto della strada dal Dragone a Savoniero; la consegna entro il 1917 del secondo tratto della strada da Savoniero a Palagano; l'ultimazione delle opere di finimento entro il 1918.

L'accordo fu approvato dal Consiglio il 27 marzo 1916, con l'aggiunta però che i lavori dovessero ultimarsi in un triennio e che fosse da escludersi “per l'avvenire ogni aumento di prezzi, anche in dipendenza dello stato di guerra”¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Provincia di Modena, *Relazione della Deputazione provinciale sulla gestione 1914-15*, Modena 1915., pp. 21-24.

¹⁴⁸ Id., *Atti 1916*, Modena 1917, pp. 27-31, 54-69, 75-84.

¹⁴⁵ Provincia di Modena, *Atti 1915*, Modena 1916, pp. 57-59.

¹⁴⁶ APMO, *Strade*, b. n. provv. 202, progetto strada n. 40, tronco XIII, III tratto traversa di Fanano, relazione, 12 giugno 1915.

Sempre nel 1916, e precisamente il 27 novembre, venne decisa la radiazione dall'elenco delle strade provinciali “di alcuni brevi tratti che in seguito alla costruzione della nuova strada di serie n. 40, non [avevano] più il carattere di provinciali ed in base all'art.15 della legge sui lavori pubblici [dovevano] passare ai Comuni”¹⁴⁹.

Nella relazione sulla gestione 1915-16 la Deputazione riferisce che “nessuna nuova strada si è aggiunta e si aggiungerà durante il 1917, al novero delle vie provinciali”. Questo è l'aggiornamento sulle opere di serie in via d'esecuzione:

“I lavori di costruzione della traversa di Fanano - dati in appalto per £. 74.130, con atto 1 ottobre 1915, a quella società cooperativa La Fananese - si svolgono con piena nostra soddisfazione e saranno compiuti entro l'anno venturo. Più lentamente procedono le opere assunte dall'impresa Muciarini Sante per l'apertura del tronco Dragone - Palagano. [...] parecchi lavori sussidiari e di consolidamento - resi indispensabili dalla instabilità del suolo e da lavine manifestatesi nella primavera e nell'inverno trascorsi - si sono dovuti e si dovranno eseguire lungo i tronchi Montecreto - Riobeco e Scoltenna - Poggioraso. [...] molto ancora avremo da spendere per il suo mantenimento ordinario e straordinario, causa la conformazione geologica delle montagne frignanesi, che le rende facili a sconvolgersi ed a franare.

Fra le opere rese indispensabili da movimenti del terreno ricordiamo: i lavori di riparazione al ponte sul rio Borgo in quel di Fanano, compiuti dalla Cooperativa fananese giusta scrittura 26 luglio 1915, per la somma di £. 3.667; la costruzione di una platea in muratura sotto la prima arcata in sinistra del ponte sul torrente Leo, eseguita dalla società cooperativa La Fananese in base a contratto 17 luglio 1916, dell'importo di £. 7.650 e la costruzione di un'altra platea, sottostante l'arco centrale, condotta a termine l'anno passato dal medesimo sodalizio colla spesa di £. 7.576; l'esecuzione dei lavori di restauro e consolidamento della spalla sinistra del ponte sul fiume Dardagna, la cui spesa è preveduta di £. 16.250. Trattandosi di manufatto che sovrasta il confine fra le due provincie di Modena e Bologna la spesa occorrente ci verrà rifusa per metà dalla consorella bolognese, quantunque i lavori interessino esclusivamente la nostra sponda. Ma per uguaglianza di trattamento e per espresso accordo, noi dovremo concorrere nei venturi anni a pagare nell'identica misura le opere di riedificazione dell'arcata destra del manufatto, premea e sfasciata dalla spinta della sponda in

¹⁴⁹ *Ibid.*, p. 288.

della sponda in frana; l'imbrigliamento del rio di Montecreto, dell'ammontare di £. 19.509, dato da eseguire alle Società cooperative di Montecreto e Sestola; l'erezione di un muro di controriva lungo la strada Palagano - Molino del Grillo, appaltatore Giuseppe Ranucci per £. 5.306,28 giusta contratto 19 ottobre 1915; l'ultimazione ed il rivestimento in muratura del pozzo d'assaggio eseguito nei pressi del ponte del Dragone, da Bassi Raimondo per £. 4.000; l'erezione di una briglia a valle del ponte di Mocogno e la ricostruzione di un ponticello lungo quella strada, con la complessiva spesa di £. 18.000.

A queste opere, già eseguite o in corso di costruzione, debbono aggiungersi quelle progettate nel 1917; l'arresto di una frana compromettente la via del Serpentino; l'imbrigliatura dei rii Asinari ed Acquaforte; la ricostruzione dell'arcata destra del ponte Leo; la costruzione di almeno due briglie nel rio Gottola per il consolidamento della lavina Dogana; la sistemazione della strada all'ingresso del paese di Montecreto; la costruzione di una platea sotto il ponte Castello, vicino a Riolutano; l'ultimazione delle opere di arresto della lavina del lago a Riolutano”¹⁵⁰.

Alcune opere straordinarie sono già state approvate dal Consiglio.

Sulla strada del Serpentino - successivamente ad alcuni “consolidamenti e restauri in conseguenza di frane” e ai lavori straordinari di ripristino e correzione eseguiti nel 1915 presso la “rivolta” di Sasso Poccino dalla Società cooperativa di Pavullo - sono in corso d'esecuzione da parte della medesima società le opere di complemento alla stessa frana di Sasso Puccino.

Per quanto si riferisce al ponte sul rio Asinari - “sconvolto da una lavina nel 1915” (fra il rio medesimo e quello dell'Acquaforte presso Castellaro di Sestola) e ripristinato soltanto in via provvisoria - sono previste opere di consolidamento, le quali “verranno eseguite nel prossimo anno, dovendosi riformare il progetto, causa l'instabilità perdurante del suolo”.

E' pronto, invece, per essere realizzato l'alzamento della strada fra i due ponti della Fola in prossimità di Pievepelago.

Sulla strada Scoltenna - Sestola - Montecreto sono stati eseguiti nel 1915 alcuni allargamenti di curve, in economia, con operai locali; altri interventi simili sono stati affi-

¹⁵⁰ Provincia di Modena, *Relazione Deputazione provinciale 1915-16*, Modena 1916, pp. 18-21.

dati nel 1916 al cottimista Francesco Leoni¹⁵¹.

1917

Come di consueto, si possono trarre molte informazioni dalla relazione della Deputazione provinciale sulla gestione finanziaria che si sta concludendo (quella relativa agli anni 1916-1917):

“... [il ponte Dragone], “minacciato nella sua esistenza dalla profonda frana che lo premeva sul fianco destro, reclamava urgenti opere di consolidamento, concretate dal nostro Ufficio tecnico in un progetto del costo di £. 37.200, che venne approvato dalla Deputazione il 27 aprile, dal Genio civile l'11 giugno, dal Consiglio il 9 luglio”¹⁵² appalto all'impresa Minelli Francesco, la sua esecuzione sta per essere ultimata.

Altre opere di straordinaria manutenzione sono state eseguite, o si stanno eseguendo al ponte di Castello presso Riolutano, consistenti in una briglia del costo di £. 2.900: alla strada Sestola - Fanano in località Balzotti sotto forma di tre briglie nel rio Gottola e di ricostruzione di un vecchio muro di sostegno, dell'importo di £. 4.400: alla via del serpentino per mezzo di un muro di sostegno sotto casa Vignoli e di un banchettone colla spesa di £. 2.800”¹⁵².

E ancora:

“Gli ultimi due anelli, della strada di serie n. 40, tuttora in corso di costruzione, sono la traversa di Fanano e il tronco Dragone - Palagano. La nota transazione coll'impresa Muciarini Sante, firmata il 27 novembre 1915, ratificata dal Consiglio il 27 marzo 1916, non è stata resa esecutiva dal Ministero prima del 24 marzo di quest'anno. Il lavoro presenta difficoltà di esecuzione. [...] ... ci auguriamo e speriamo che, a prescindere dai lavori di finimento che potranno essere eseguiti in seguito, il transito dei veicoli potrà aversi entro l'estate 1919.

Le opere di costruzione della traversa di Fanano sono state a loro volta turbate e ritardate dalla partenza per la guerra dei migliori operai e da una grave frana avvenuta nel dicembre 1916. Tale frana oltre a diverse case civili e rustiche ha coinvolto un buon tratto della strada provinciale.

Pel consolidamento della frana medesima... la Deputazione approvò nel 21 maggio u.s. un pro-

¹⁵¹ *Ibid.*, pp. 23-24.

¹⁵² Provincia di Modena, *Relazione Deputazione provinciale 1916-17*, Modena 1917, pp. 41-43.

getto dell'importo di £. 46.000, che si sta eseguendo”¹⁵³.

Nel frattempo i proprietari Pieracci e Passini - ritenendo che i danni subiti dalle loro proprietà per la frana fossero da imputarsi ai lavori di costruzione della strada - avevano citato la Provincia al fine di ottenere dei risarcimenti¹⁵⁴, questione che si trascinerà a lungo. Infatti, relativamente “alla sistemazione di alcuni fabbricati demoliti o danneggiati nella costruzione della traversa di Fanano”, l'Ufficio tecnico presenterà due anni dopo (nel 1919) un'apposita perizia da sottoporsi all'approvazione dal Ministero dei lavori pubblici¹⁵⁵.

Diversi erano i problemi della viabilità nell'Appennino occidentale. In data 9 luglio 1917 il consigliere Antonio Tonelli, del mandamento di Montefiorino, presenta al Consiglio provinciale una mozione sullo stato disastroso in cui si trova la strada delle Radici nel territorio reggiano. Il presidente della Deputazione, Renzo Righi, riconosce l'urgenza di “un serio e definitivo provvedimento, il quale valga a far cessare il pericolo, per l'alto Modenese delle valli del Dolo e del Dragone, di avere chiuso l'accesso al piano”. L'importanza di quell'arteria non può essere messa in dubbio.

“Appena oltrepassato il ponte sul Secchia presso Sassuolo, essa entra in territorio reggiano, lo percorre sulla riva sinistra del Secchia e poi del Dolo per circa 28 chilometri fino al ponte del Dolo. Qui vi rientra in territorio modenese e percorrendo tutto il mandamento di Montefiorino, in sinistra del Dragone, dopo circa 37 chilometri si congiunge con la strada nazionale Lucca - Revere, a circa 3 chilometri sotto il passo delle Radici. Essa è quindi la più diretta comunicazione della Garfagnana col Modenese ed è l'unica strada diretta fra il mandamento di Montefiorino e il capoluogo della Provincia e gli altri centri della pianura...”¹⁵⁶.

¹⁵³ *Ibid.*, p. 44.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ APMO, *Strade*, b. n. provv. 202/C, tronco XIII, III tratto traversa di Fanano, relazione del direttore in accompagnamento dello stato finale, 6 novembre 1920.

¹⁵⁶ Provincia di Modena, *Atti 1917*, Modena 1918, p. 176.

Nella medesima seduta viene presentata al Consiglio provinciale una proposta relativa ad opere di manutenzione straordinaria necessarie a garantire una sicura praticabilità del ponte sul Dragone.

“Il ponte sul Dragone per la strada provinciale di serie n. 40 fu costruito, riformato e rafforzato col concorso dello stato fino ad avvenuto collaudo; successivamente poi, per accordi intervenuti fra Stato e Provincia, le eventuali ulteriori opere rimasero ad esclusivo carico dell'Amministrazione provinciale.

L'Ufficio tecnico, recentemente, avendo constatati dei nuovi movimenti alla spalla destra del manufatto e avendo riconosciuta la necessità e l'urgenza di pronta riparazione, ha presentato una perizia per lavori importanti una complessiva spesa di £. 37.200. Tali lavori riguardano l'otturazione della prima luce a destra e la sottofondazione della briglia corrispondente e questo nell'intento di vieppiù consolidare il manufatto, tuttavia in movimento”¹⁵⁷.

Valutata attentamente la situazione, viene decisa all'unanimità l'esecuzione dei lavori di consolidamento ad esclusivo carico della Provincia¹⁵⁸ e il 17 dicembre si ratifica l'approvazione del verbale di cottimo concordato coll'impresa Minelli di Pavullo¹⁵⁹.

1918

In data 8 febbraio - con deliberazione d'urgenza della Deputazione, ratificata dal Consiglio l'8 marzo successivo - viene approvata la costruzione immediata di un passaggio provvisorio con relativo ponte in legname sul torrente Vesale nel tratto di strada tra lo Scoltenna e Poggioraso, viste le “peggiorate condizioni statiche” del ponte ivi esistente e la necessità di garantire la sicurezza del transito¹⁶⁰.

1919

Nella seduta del 27 marzo 1916 il Consiglio provinciale, come già precedentemente accennato, aveva approvato una transazione con l'impresa Mucciarini, appaltatrice della

¹⁵⁷ *Ibid.*, pp. 183-184.

¹⁵⁸ *Ibid.*

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 341.

¹⁶⁰ Provincia di Modena, *Atti 1918*, Modena 1919, pp. 56-57.

costruzione del tronco Dragone - Palagano. L'accordo prevedeva:

1. che i lavori procedessero in modo da consentire l'apertura al transito entro il 1916 del tratto di strada Dragone - Savoniero;
2. la consegna dell'altro tratto da Savoniero a Palagano entro il 1917;
3. l'ultimazione dei lavori di finimento dell'intero tronco stradale entro il 1918.

L'impresa aveva ripreso i lavori nel 1916, ma “per maggiori fondazioni in parecchi manufatti e per addizionali ai lavori stessi (che aumentarono sensibilmente l'importo risultante dell'appalto)” l'impresa nel novembre del 1916 aveva chiesto la proroga di un anno.

Nell'agosto 1917 la stessa, viste le mutate condizioni del costo della mano d'opera e dei materiali in conseguenza dello stato di guerra, aveva chiesto un aumento del cento per cento sui prezzi contrattuali e, nei mesi di novembre e dicembre dello stesso anno, aveva presentato una nuova istanza di aumento di prezzo per completare il tratto di strada Dragone - Savoniero e per ultimare in via definitiva l'intero tronco Dragone - Palagano un anno dopo la conclusione della pace.

Le istanze non erano state accolte, ma trasmesse al Genio civile perché a sua volta volesse interpellasse in proposito il Ministero dei lavori pubblici”.

Ora, in data 2 giugno 1919, il Consiglio provinciale deliberò di assegnare all'impresa un programma di lavoro da ultimarsi in un triennio e di chiedere “il giudizio della commissione di Roma” per l'aumento dei prezzi, poiché il Genio civile aveva proposto molto meno di quanto richiesto. Nel caso di rifiuto da parte dell'impresa si sarebbe proceduto alla risoluzione del contratto¹⁶¹.

Frattanto, nel corso dell'anno 1919, grazie ai fondi assegnati alla manutenzione straordinaria di strade e ponti, si stava dando corso agli interventi di consolidamento della spalla sinistra del ponte sul Dardagna e della strada Sestola - Montecreto alla Rosola¹⁶².

¹⁶¹ *Id.*, *Atti 1919*, Modena 1920, pp. 211-218.

¹⁶² *Id.*, *Relazione Deputazione 1918-19-20*, Modena 1920, p. 20.

Vennero altresì portati a termine i lavori di costruzione della traversa di Fanano nonché quelli di consolidamento, ovvero di “imbriigliamento” del fosso Sirio. Questi ultimi furono affidati, con contratto del 15 ottobre 1915, alla Cooperativa di Fanano per una cifra di £. 240.000¹⁶³.

1920

In data 12 gennaio si pervenne alla soluzione di un altro problema di rapporti con le imprese. La questione era sorta quando, nell'aprile del 1917, una frana molto estesa aveva investito la spalla destra del ponte sul Dragone e, di conseguenza, l'Ufficio tecnico aveva presentato un progetto per la chiusura della luce attigua. I lavori erano stati affidati all'impresa Minelli nell'agosto dello stesso anno, ma al momento della firma del conto finale quest'ultima aveva richiesto un aumento sui prezzi, che venne in parte accordato tramite una transazione¹⁶⁴.

Il 10 maggio le opere autorizzate risultano numerose. Si tratta per lo più di lavori di consolidamento e di sistemazione di strade “ruinate da frane” contemplati e sovvenzionati dallo Stato con leggi speciali; ricordiamo tra gli altri:

- a) i lavori straordinari di consolidamento e sistemazione del tratto di strada provinciale Pievepelago - Riolunato, che era stato interessato da una lavina nei pressi del lago di Riolunato;
- b) la costruzione delle briglie di consolidamento del torrente Rossenna a difesa della strada provinciale Palagano - Molino del Grillo;
- c) il consolidamento e la sistemazione del tronco di strada Sestola - Montecreto¹⁶⁵.

Contemporaneamente l'Amministrazione provinciale ottenne mutui senza interessi per gran parte delle opere compiute od in corso d'esecuzione e precisamente:

- a) la costruzione di muri di sostegno e di controriva nella strada provinciale Palagano - Molino del Grillo interessante i comuni di Montefiorino e Lama Mocogno;

- b) la sistemazione ponte Baconi sul rio Vesale della strada provinciale Pavullo - Poggioraso nel comune di Sestola;
- c) la correzione della “risvolta” del Caporaletto nel comune di Fanano;
- d) la riparazione della strada provinciale Montefiorino - Dragone nel comune di Montefiorino.

Durante la stagione estiva si intrapresero alcuni lavori straordinari:

- a) il consolidamento della strada del Serpentino;
- b) il consolidamento della spalla del ponte Asinari e del ponticello della Vite lungo la strada Scoltenna - Poggioraso;
- c) il consolidamento della strada Sestola - Montecreto e la correzione di una curva. Sempre nel corso dell'anno furono eseguite e collaudate le opere di completamento del tronco Montecreto - Riobeco, appaltate con contratto del 27 agosto alla Società cooperativa di Montecreto¹⁶⁶.

1921

Le controversie con le ditte appaltatrici a causa dei prezzi sono diventate ormai la norma; anche quest'anno ne abbiamo un esempio. Per ordine del Ministero erano stati offerti nel 1920 all'impresa Mucciarini, incaricata dei lavori del tronco di strada Dragone - Palagano, due compensi extracontrattuali. Dopo lunghe tergiversazioni e trattative, la ditta finì per accettare mediante una convenzione concordata il 1° luglio 1921. Il compimento dei lavori (per la cifra di £. 69.000) avverrà soltanto il 2 ottobre, cioè parecchio tempo dopo il limite del 31 dicembre 1920 fissato dal Ministero¹⁶⁷.

Il 27 agosto ebbe luogo il collaudo dell'armatura di rinforzo dell'arcata destra del ponte Leo eseguita dal Consorzio delle cooperative di Modena¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Provincia di Modena, *Relazione Deputazione provinciale 1918-19-20*, cit., pp. 19-24, 29-30.

¹⁶⁷ Provincia di Modena, *Relazione della Commissione straordinaria sulla gestione 1921-22*, Modena 1923, pp. 131-135. Un esemplare è allegato al volume degli *Atti 1921-22*, Modena 1923, conservato nella biblioteca dell'APMO.

¹⁶⁸ Provincia di Modena, *Atti della Commissione straordinaria 1921-22 (deliberazioni adottate in forma di Consiglio)*, Modena 1923, pp. 108-110. Un esemplare è allegato al volume degli *Atti*

Venne anche deciso il ripristino delle due rampe d'accesso al ricostruito ponte Baconi sul rio Vesale lungo la strada, che da Pavullo - attraverso lo Scoltenna - porta a Poggioraso. In questo modo sarebbe stato possibile utilizzare il nuovo manufatto ed abbandonare il vecchio ponte provvisorio in legno, ormai sconnesso da una frana. Per arrivare a questo risultato era però indispensabile “provvedere alla ricostruzione dello stradello d'accesso al mulino Guerri, in sinistra del rio ed a monte del ponte, con costruzione di un tombino a lastroni attraverso lo stradello medesimo ed infine alla demolizione del vecchio ponte per recuperare il materiale utilizzabile.” A tale scopo il 18 novembre fu stipulata una convenzione con la Cooperativa di Sestola, che aveva ricostruito il ponte, per l'immediata esecuzione dei lavori¹⁶⁹.

1922

Il 15 maggio la Commissione straordinaria provinciale¹⁷⁰ delibera, “essendosene constatata la necessità”, di affidare i lavori di ricostruzione della spalla destra del ponte sul torrente Leo alla cooperativa La Fananese¹⁷¹.

Nella seduta del 18 settembre autorizza l'esecuzione di lavori urgenti “all'imbocco sinistro del ponte sul torrente Dardagna, nella strada provinciale Fanano - Dardagna - Porretta. In quel punto “si è manifestato un avvallamento nel terrapieno stradale dal lato a monte in causa del quale la banchina è rovinata per una lunghezza di metri 13”¹⁷².

Dalla “Relazione della commissione straordinaria sulla gestione 1921-22” apprendiamo che la viabilità del modenese “è stata

1921-22, Modena 1923, conservato nella biblioteca dell'APMO.

¹⁶⁹ *Ibid.*, pp. 114.

¹⁷⁰ Con decreto del 12 aprile 1921 il Consiglio provinciale a maggioranza socialista - insediatosi il 15 novembre 1920 a seguito delle elezioni amministrative del settembre e ottobre 1920 - venne sciolto e l'amministrazione provvisoria della Provincia di Modena fu affidata ad una Commissione straordinaria presieduta dal vice prefetto. Cfr. Provincia di Modena, *Relazione della Commissione straordinaria sulla gestione 1921-22*, cit., p. 3.

¹⁷¹ Provincia di Modena, *Atti della Commissione straordinaria 1921-22 (deliberazioni adottate in forma di Consiglio)*, cit., pp. 190-191.

¹⁷² *Ibid.*, p. 291.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 29.

¹⁶⁴ Provincia di Modena, *Atti 1920*, Modena 1921, pp. 15-16.

¹⁶⁵ *Ibid.*, pp. 257-258.

danneggiata considerevolmente dal traino militare durante la guerra” e che dopo “un periodo di decadenza”, causato anche dalla “scarsità dei fondi in rapporto all'enorme costo dei materiali”, le strade della Provincia sono state rimesse “in uno stato di manutenzione lodevole”.

Tra le opere intraprese nell'ultimo biennio figurano:

- a) nel tratto Lama - Palagano: costruzione di muri;
- b) sulla strada del Serpentino: consolidamento e ricostruzione del muro di sostegno alla voltata del Fornello;
- c) sulla strada Scoltenna - Poggioraso: ricostruzione del ponte in muratura ad arco ribassato della luce di metri 7 sul rio Vesale ai Baconi; ricostruzione di un muro di controriva a secco in destra dello Scoltenna; ricostruzione di un muro di sostegno in luogo detto Tanelle di Castellaro e dei parapetti del ponte Asinari;
- d) sul tratto Fanano - Dardagna: rettifica della curva alla Vigna Vecchia; costruzione e posa in opera dell'armatura in legname a rinforzo e sostegno dell'arcata destra del ponte sul Leo; demolizione e ricostruzione dell'arcata destra del ponte sul Leo; parziale ricostruzione, con gabbioni a scatola, del quarto di cono sinistro a monte del ponte sul Dardagna (in corso d'esecuzione);
- e) lungo la strada Sestola - Montecreto: costruzione di un muro di sostegno a secco alla Bandita di Roncoscaglia (in via di esecuzione); correzione della risvolta Peschiera e riedificazione di un muro di sostegno al Cinghio;
- f) sul tratto Montecreto - Riolutano: parziale ricostruzione di un muro di controriva in località Fossaccio in Magrignana (in corso di esecuzione) ¹⁷³.

1923

Con contratto datato 9 giugno 1922 la società cooperativa La Fananese venne incaricata dei lavori di ricostruzione dell'arcata destra del ponte sul torrente Leo lungo il tronco di strada Fanano - Porretta. Il 12 no-

vembre seguente l'opera risulta conclusa, dal momento che il Consiglio può deliberare la vendita del legname e del ferro utilizzati per l'armatura ormai smobilitata ¹⁷⁴.

Gli interventi sulle strade della montagna durante il periodo fascista

1924

Nel novembre 1923 erano state emanate nuove norme per la classificazione delle strade ¹⁷⁵. Le strade dovevano essere divise in cinque classi: la prima di competenza statale, la seconda e la terza di competenza provinciale, la quarta comunale, la quinta militare. Il fine enunciato era quello di “assicurare una manutenzione stradale appropriata alle moderne esigenze delle comunicazioni e dei traffici e di salvare dalla rovina gran parte del nostro patrimonio stradale” ¹⁷⁶.

Il problema è affrontato dalla Provincia con attenzione e prudenza. Secondo lo spirito della legge non poche strade “avrebbero dovuto essere abbandonate ai Comuni, con grave pregiudizio della rete stradale provinciale, perché questi enti, in generale, non hanno mezzi finanziari e tecnici sufficienti alla bisogna” ¹⁷⁷.

Ci si rende, inoltre, conto della necessità di aver riguardo alla “funzione di impareggiabile efficacia che in una Provincia di forma oblunga come quella di Modena, esercitano le linee trasversali” destinate a fornire la tessitura di quella rete organica di strade che costituisce l'obiettivo della riforma in esame e delle sue finalità di carattere sociale ed economico, in ispecial guisa quando le linee di cui si tratta sono costruite in forza di leggi, come quella 23 luglio 1881 n. 333, o hanno per iscopo di favorire ed intensificare gli scambi fra mercati fiorenti e centri importanti ed industri di popolazione” ¹⁷⁸.

¹⁷⁴ Provincia di Modena, *Atti 1923*, Modena 1924, pp. 259-260.

¹⁷⁵ Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506, *Norme per la classifica e manutenzione delle strade pubbliche*, pubblicato nella “Gazzetta ufficiale” del 4 dicembre 1923, n. 284.

¹⁷⁶ Provincia di Modena, *Atti 1924*, Modena 1925, p. 48.

¹⁷⁷ *Ibid.*, pp. 46-47.

¹⁷⁸ *Ibid.*, pp. 48-49.

Poiché le strade da inserire nelle tre prime classi dovevano formare insieme una rete organica per ogni provincia, ci si preoccupa di evitare il frazionamento di importanti arterie stradali derivante da “una applicazione letterale e gretta” del decreto ¹⁷⁹.

Vengono prese in attento esame, per quello che riguarda il territorio di cui ci occupiamo, le seguenti arterie, che sono descritte accuratamente:

1. la strada Modena - Vignola - Zocca per Vergato e per il passo di Collina. Essa “conduce Modena ad uno dei valichi più importanti dell'Appennino Tosco-Emiliano e a Vergato, capoluogo di circondario ed ai Bagni della Porretta, stazione climatica e termale lungo la ferrovia Bologna - Firenze”. La prima parte, Modena - Vignola, fu iscritta fra le strade della Provincia nel 1866; la seconda, Vignola - Guiglia - Zocca - Castel d'Aiano - Gaggio - Bagni della Porretta, con diramazione Vergato, venne costruita e dichiarata provinciale per effetto della legge 23 luglio 1881 n. 333, serie 41 e 42 ¹⁸⁰;
2. la strada che conduce da Bazzano a Vignola, poi prosegue per Marano, Sant'Antonio, Pavullo fino a Sestola, indi passa per Montecreto, Riolutano, Pievepelago per arrivare all'imbrancamento per la Garfagnana e la Lucchesia. Ha per fine di “allacciare il circondario di Pavullo ed il suo capoluogo, da un lato a Castenuovo di Garfagnana e a Lucca e, dall'altro, a Modena, capoluogo della Provincia ed a Bologna centro della regione, sede di uffici e istituti culturali, scolastici, giudiziari, che estendono la loro giurisdizione su tutta la montagna modenese, mercato importantissimo che attrae nella sua orbita gran parte dei prodotti e dei consumi del Frignano”. Un tronco di questa strada “è stato fino ad ora nazionale, un altro fu costruito a cura e spese della Provincia intorno al 1866, un terzo è opera della legge 23 luglio 1881 n. 333, serie n. 40, un quarto deve la sua esistenza alla generosa iniziativa dei Comuni di Pavullo, Marano e Vignola,

¹⁷⁹ *Ibid.*, p. 50.

¹⁸⁰ *Ibid.*, p. 52.

¹⁷³ Provincia di Modena, *Relazione della Commissione straordinaria sulla gestione 1921-22*, cit., pp. 106-121 passim.

consorziate, sorretti con efficaci sussidi dallo Stato e dalla Provincia, la quale, nel 23 giugno 1913, l'annoverò fra le strade provinciali. Come via di comunicazione interprovinciale è percorsa da autoservizi pubblici per trasporto di persone e di merci e da veicoli d'ogni specie”¹⁸¹.

3. la strada di serie n. 40 Sestola - Fanano - Lizzano - Bagni di Porretta, “costruita dalla Provincia col concorso dello Stato in base alla legge 23 luglio 1881 n. 333 e dalla Provincia mantenuta come complemento dell'altra via Sestola - Pievepelago - Radici - Castelnuovo Garfagnana. Mette in comunicazione fra loro le valli di Reno, Panaro, Secchia e Serchio, è il tratto di unione fra la ferrovia Bologna - Firenze e quella Lucca - Aulla, serve due stazioni climatiche e terminali affollatissime e reputate. È percorsa da una autocorriera postale e, in estate specialmente, battuta da una miriade di veicoli a trazione meccanica ed animale... La strada Montefiorino - Vetriola - Palagano - Pianorso - Cadignano - Mocogno - Lama, costruita a termini della legge 23 luglio 1881 n. 333, è una trasversale che congiunge la popolosa vallata del Panaro, a quelle del Dragone, del Dolo e del Secchia e mette in valore i mercati di Montefiorino, di Lama e Pavullo...”¹⁸².
4. La strada Montefiorino - Vetriola - Palagano, Pianorso, Cadignano, Mocogno, Lama, anch'essa costruita in base alla legge n. 333 del 1881. Viene considerata “una trasversale che congiunge la popolosa vallata del Panaro a quelle del Dragone, del Dolo e del Secchia e mette in valore i mercati di Montefiorino, di Lama e Pavullo”¹⁸³.

Alla fine, il 17 marzo 1924, il Consiglio provinciale deliberava ed approvava all'unanimità la richiesta al Governo per comprendere nell'elenco delle strade di seconda classe:

1. la strada che dal confine bolognese per Savignano, Vignola, Marano, Sant'Antonio, Pavullo, Renno, Sestola, Monte-

creto, Riolunato, Pievepelago, si collegava all'imbrancamento per Castelnuovo di Garfagnana e Lucca;

2. il percorso che da Sestola, Fanano, Dardagna conduceva a Lizzano e Bagni della Porretta;
3. la strada Montefiorino - Vetriola - Palagano - Pianorso - Cadignano - Mocogno - Lama - Serra di Lama¹⁸⁴.

1926

Nella relazione della Deputazione provinciale sull'attività svolta nel periodo compreso tra il 1923 e 1926 fra le opere stradali condotte a termine si annovera la strada Dragone - Palagano, costruita dall'impresa Sante Mucciarini in 14 anni con contratto d'appalto del 27 agosto 1910. Questo tronco della strada di serie n. 40 è già stato aperto al transito, ha una lunghezza di metri 6.670 ed è costato £. 2.382.000¹⁸⁵.

1928

In data 26 giugno 1928 la Commissione straordinaria della Provincia (che era stata nominata dopo lo scioglimento con regio decreto del 30 giugno 1927 del Consiglio e che si era riunita per la prima volta il 18 luglio 1927) autorizza l'esecuzione dei lavori di riparazione delle briglie del fosso Cirio e del “restauro al ponte interprovinciale sul torrente Dardagna”. Quest'ultimo sarà affidato alla cooperativa La Fananese sulla base di un “progetto trasmesso dalla Deputazione provinciale di Bologna, compilato d'accordo coll'Ufficio tecnico provinciale della nostra Provincia”¹⁸⁶.

Il 21 settembre si decide di dar corso ai lavori addizionali del tronco di strada di serie n. 40 Dragone - Palagano¹⁸⁷.

Il giorno 20 novembre viene poi accordato al Comune di Sestola un contributo per la costruzione di una piazza con conseguente allargamento della traversa provinciale. La decisione consegue da una valutazione positiva del fatto che, colla costruzione della

piazza, la traversa provinciale sarebbe passata dalla larghezza di otto metri a quella di dieci per una cinquantina di metri “con un grande vantaggio per il transito che d'estate vi è molto intenso e pericoloso”¹⁸⁸.

Allo scopo di “rendere la viabilità sempre più sicura”, l'Ufficio tecnico predispone la rettifica e lo “scoprimto” di alcune curve pericolose. In particolare elabora un progetto riguardante la correzione della “curva in sinistra del fosso Sassaie dopo il ponte Leo sulla strada Fanano - Dardagna - Porretta”, il quale sarà approvato dalla Commissione straordinaria provinciale l'11 dicembre.¹⁸⁹

1933

Tramite un rapporto dell'Ufficio tecnico all'Amministrazione provinciale di Modena apprendiamo utili informazioni sulla “Correzione di curva nella traversa di Riolunato”.

“Il Comune di Riolunato... ha più volte richiesto alla Provincia la correzione della curva della strada provinciale Sestola - Pievepelago nella traversa dell'abitato di Riolunato; curva molto coperta dalla casa Rocchiccioli e quindi pericolosa al transito, che è molto intenso nella stagione delle villeggiature estive fra Sestola, l'Abetone e San Pellegrino...

Nel disegno di progetto è segnata in rosa la correzione vagheggiata dal Comune; in giallo la strada provinciale attuale; in verde l'area che potrebbe acquistarsi ed annessi alla strada, a miglioramento della curva in questione, demolendo soltanto la casa Rocchiccioli. Dal lato strettamente tecnico, la correzione in verde, che per brevità chiameremo Rocchiccioli, sarebbe sufficiente per scoprire la visuale nella curva in modo che questa non fosse più così pericolosa al transito, come lo è ora. Ma indubbiamente la correzione progettata in rosa è più radicale, più sicura; abbellisce il capoluogo, ne consente il migliore sviluppo edilizio; elimina gli sbocchi delle due comunali sulla provinciale in curva ed è perciò preferita dal Comune e dalla Federazione...”¹⁹⁰.

1937

Al marzo di quest'anno risale il progetto della “Correzione di un tratto di strada pro-

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² *Ibid.*, p. 53

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 57.

¹⁸⁵ Provincia di Modena, *Quattro anni di amministrazione fascista 1923-24-25-26. Relazione della Deputazione provinciale*, Modena 1926, pp. 32-33.

¹⁸⁶ *Id.*, *Atti della Commissione reale della Provincia 1927-28-29*, Modena 1929, pp. 248-250.

¹⁸⁷ *Ibid.*, pp. 348-349.

¹⁸⁸ *Ibid.*, pp. 411-412.

¹⁸⁹ *Ibid.*, pp. 438-439.

¹⁹⁰ APMO, *Strade*, b. n. provv. 250/C, progetto di correzione di curva nella traversa di Riolunato, relazione, 16 giugno 1933.

vinciale in destra del ponte Baconi (torrente Vesale)”.

“Il tratto di strada che dal ponte Scoltenna va al bivio di Poggioraso è oltremodo viziato nel suo andamento planimetrico e molte curve e controcurve si sarebbero potute evitare fin dalla costruzione, se a quell'epoca, quaranta anni fa circa, le curve, dati i mezzi di trasporto d'allora, non avessero avuto quasi nessuna importanza. Compito principale oggi degli uffici preposti alla manutenzione delle strade, è quello di promuovere l'eliminazione graduale di queste curve superflue, per rendere il transito sempre più rapido e sicuro. Con questo concetto l'Ufficio ha preso in considerazione il tratto di strada immediatamente in destra del ponte Baconi su torrente Vesale, che nello spazio di duecento metri presenta quattro curve accentuatissime. ... [La] correzione ideata ... consiste in un dolce raccordo del rettilineo del ponte con la strada a mezzo di un'unica curva e controcurva di raggio di metri 7,00 circa”¹⁹¹.

Nel secondo semestre, e precisamente il 4 settembre, l'Ufficio tecnico predispone il “Progetto di correzione del primo tratto della strada bivio Renno - Poggioraso (Serpentino) alla sua impigliatura con la strada nazionale Giardini (statale n. 12 Brennero - Pisa)”, così illustrato nella relazione:

“Questa strada... in un primo tempo fu costruita dal bivio Renno fino ad un certo punto più che altro per sfruttare certe cave di pietra di Serpentino... quindi completata sino a Sestola come strada comunale obbligatoria. In seguito poi passò provinciale in sostituzione della Pavullo - Gaiato - Sestola resasi quasi impraticabile [...] La correzione che si propone si inizia subito all'impigliatura della strada con la nazionale e consiste principalmente - sia forzando la pendenza dell'attuale strada, sia aprendo una trincea in sede nuova, puntando a destra, anziché a sinistra, non appena raggiunto il primo ponticello - nella soppressione dei primi due tornanti a controcurva vicinissimi pericolosi perché in gran parte coperti. [...] Riassumendo, con l'attuale correzione si vengono a sopprimere cinque curve di cui alcune strette e coperte sostituendole con due curve di ampio raggio e scoperte; mentre la pendenza attuale del 4 per cento viene portata al 6 per cento.”^{192,7}

¹⁹¹ *Ibid.*, b. n. provv. 217/I, progetto di correzione di un tratto di strada provinciale in destra del ponte Baconi (torrente Vesale), relazione, 9 marzo 1937.

¹⁹² *Ibid.*, b. n. provv. 217/G, progetto di correzione del I tratto della strada bivio Renno - Poggioraso (Serpentino) alla sua impigliatura con

Al 22 settembre risale l'approvazione da parte del Rettorato (l'organo che aveva sostituito in epoca fascista il Consiglio provinciale¹⁹³) del progetto presentato dall'Ufficio tecnico. Era stata riconosciuta, infatti, la gravità dei problemi creati in quel tratto da una frana i cui lavori di consolidamento sarebbero risultati troppo onerosi ed era stata valutata con favore l'opportunità di effettuare un intervento con cui contemporaneamente si potesse ottenere la deviazione della strada, il blocco della frana e l'eliminazione di alcuni tornanti¹⁹⁴.

1941

Tra il 22 maggio ed il 15 giugno vengono eseguiti in economia i lavori di “costruzione di un passaggio provvisorio lungo la strada provinciale Vitriola - Lama, in corrispondenza del ponte Monticello di Palagano, distrutto da mine”¹⁹⁵.

Il secondo dopoguerra

1945

Il 30 luglio è pronto il progetto dei “Lavori di ricostruzione del ponte sul torrente Leo della strada provinciale Poggioraso - Fanano - Dardagna”, la cui relazione è molto dettagliata.

“Il ponte sul torrente Leo della strada provinciale Poggioraso - Fanano - Dardagna, è stato completamente distrutto per azione di mine collocate nelle sue strutture. Possono essere riutilizzate solo

la strada nazionale Giardini (statale n.12 Brennero-Pisa), relazione, 4 settembre 1937.

¹⁹³ Organo creato con la legge 27 dicembre 1928, n. 2962 “Riforma dell'Amministrazione provinciale”, pubblicata sulla “Gazzetta ufficiale” n. 5 del 7 gennaio 1929. Il suo insediamento ebbe luogo il 28 aprile 1928.

¹⁹⁴ APMO, *Registro delibere del Rettorato. Anno 1937*, 22 settembre 1937, oggetto n. 10 “Strada del Serpentino. Lavori”. Vedi anche APMO, *Strade*, b. n. provv. 217/G, progetto di correzione del I tratto della strada bivio Renno - Poggioraso (Serpentino) ... cit. (vedi nota n. 170).

¹⁹⁵ APMO, *Strade*, b. n. provv. 418, liquidazione dell'impresa Achille Lenzotti per la costruzione di un ponte provvisorio sul fosso Monticello, 5 gennaio 1946.

parte delle spalle, dei muri laterali alle medesime e dei quarti di cono.

Nello studio del progetto di ricostruzione si è ritenuto opportuno di mantenere invariati il tipo e le dimensioni del ponte preesistente, per poter conservare le parti del manufatto riutilizzabili, e le fondazioni delle pile, per ridurre al minimo il quantitativo dei materiali contingentati. [...] Al parapetto sarà sostituita una barriera formata da colonnine e traverse in cemento armato del tipo AA.SS. e ciò per aumentare la larghezza utile del piano stradale. La pavimentazione sarà costituita da un lastricato di arenaria tessuto a spina. Le tre arcate del ponte sono di luce uguale con corda di metri 14 e freccia di metri 5... La larghezza totale del ponte sarà di metri 7 e la larghezza utile di metri 6,40”¹⁹⁶.

In data 30 settembre il Comune di Sestola fa presente in una relazione che, “per una conveniente sistemazione del cimitero di Sestola”, è stato necessario apportare una variante alla strada provinciale, nel punto in cui, proprio all'altezza del cimitero “raccorda il rettilineo della Teggia con quello del Ronco”¹⁹⁷.

1946

Nella prima metà del mese di aprile viene completato il progetto per la “ricostruzione del ponte sul fosso Borgo della strada provinciale Poggioraso - Fanano - Dardagna distrutto per fatti di guerra”.

“Per azioni di mine, il ponte sul fosso Borgo della strada provinciale Poggioraso - Fanano - Dardagna, è stato completamente distrutto. Anche le fondazioni delle spalle e dei muri andatori sono state seriamente compromesse e solo una parte di quelle delle spalle potranno essere riutilizzate. Non esistono sopra luogo materiali di ricupero, perché già utilizzati per la costruzione di passaggi provvisori nelle adiacenze del ponte distrutto. Il manufatto verrà ricostruito dello stesso tipo di quello preesistente e cioè ad una sola luce a tutto sesto di ml.8 di corda. [...] Al parapetto preesistente sarà sostituita una barriera formata da co-

¹⁹⁶ *Ibid.*, b. n. provv. 413, lavori di ricostruzione del ponte sul torrente Leo della strada provinciale Poggioraso - Fanano - Dardagna, relazione, 30 luglio 1945.

¹⁹⁷ *Ibid.*, b. n. provv. 222/A, variante alla curva sulla provinciale Sestola - Montecreto in località Ronco di Sestola, e sistemazione dell'area antistante al cimitero di Sestola, relazione, 30 settembre 1945.

lonnine e traverse in cemento armato... La larghezza del ponte sarà di metri 3”¹⁹⁸.

Il 26 aprile vengono portati a termine dall'impresa Lenzotti i lavori di ricostruzione del ponte sul fosso Monticello della strada Vitriola - Lama presso Palagano, anch'esso danneggiato durante il periodo bellico. I lavori vennero affidati all'impresa con contratto, che reca la data del 2 novembre 1945, sulla base di un progetto dell'Ufficio tecnico provinciale redatto il 30 luglio 1945¹⁹⁹. In data 25 maggio si dichiarano ultimati “i lavori di ricostruzione delle pile e dell'impalcato provvisorio” su travi in ferro del ponte sul torrente Dragone della strada provinciale Vitriola - Lama oggetto del progetto 6 ottobre 1945.

Attraverso la relazione conservata agli atti si ripercorre la storia del ponte. La sua costruzione risaliva al 1895 quando venne realizzato a “5 arcate in pietra concia a pieno centro della luce di metri 15,50 ciascuno”. In epoche successive il ponte aveva presentato lesioni (1902, 1934, 1940) alla spalla destra ed alle due pile di destra ed era stato quindi ristrutturato. Sul finire del 1944 “il ponte fu oggetto di bombardamenti aerei che lo colpirono in più parti, poi ebbe le due arcate verso destra asportate dallo scoppio di mine poste sulla pila intermedia fra di esse. Alla fine del 1945 fu provveduto alla costruzione di un passaggio provvisorio e cioè alla ricostruzione delle parti demolite delle pile”. Fin da allora si dimostrò l'inopportunità di ricostruire le arcate come erano in origine²⁰⁰.

1948

In data 3 maggio si certifica l'avvenuto collaudo dei “lavori di ricostruzione parziale

¹⁹⁸ *Ibid.*, b. n. provv. 421, ricostruzione del ponte sul fosso Borgo alla progressiva 27.500 della strada provinciale Poggioraso - Fanano - Dardagna, distrutto per fatti di guerra, relazione, 13 aprile 1946.

¹⁹⁹ *Ibid.*, b. n. provv. 418, avvisi ad opponendum, 15 febbraio 1947.

²⁰⁰ *Ibid.*, b. n. provv. 451, lavori di ricostruzione delle spalle del ponte sul torrente Dragone della strada provinciale Vitriola Lama e costruzione di un impalcato provvisorio in ferro, verbale di ultimazione dei lavori, 25 maggio 1946, relazione per la ricostruzione parziale del ponte sul torrente Dragone, 1 aprile 1953.

del ponte sul torrente Rossenna della strada provinciale Vitriola - Lama al Molino del Grillo eseguiti dall'impresa Lenzotti” su incarico del 2 febbraio 1945. In realtà i lavori erano già completati il 20 agosto 1946, come previsto da contratto²⁰¹.

1954

Nella seduta del 4 marzo il Consiglio provinciale, ripristinato nel 1951²⁰², deliberò di provvedere all'appalto mediante licitazione privata dei lavori “per la sistemazione, con ricarica cilindrata e trattamento bituminoso,” dei tratti Sestola - Montecreto e Pievepelago - Riolunato²⁰³. Si trattava dei lavori più importanti ed urgenti tra quelli necessari ad assicurare la sistemazione della rete stradale dell'Appennino modenese e la valorizzazione dei “centri turistici e climatici” della zona, con “conseguente beneficio anche alla economia dei trasporti”²⁰⁴.

1955

Nel corso dell'anno vengono predisposti gli atti amministrativi per gli espropri necessari alla realizzazione della rettificazione stradale in località Castellaro di Sestola della provinciale bivio Renno - Poggioraso. L'occupazione permanente riguarda una “striscia stradale costituente la carreggiata della larghezza costante di metri otto” di proprietà Cerfolgi e della Prebenda parrocchiale di Castellaro²⁰⁵.

²⁰¹ *Ibid.*, b. n. provv. 418, lavori di ricostruzione parziale del ponte sul torrente Rossenna della strada provinciale Vitriola - Lama al Molino del Grillo eseguiti dall'impresa Achille Lenzotti per contratto n. 4138 del 2 febbraio 1945, verbale di visita, relazione e certificato di collaudo, 3 maggio 1948.

²⁰² I Consigli provinciali elettivi erano stati ripristinati, dopo la parentesi fascista, con la legge 8 marzo 1951, n. 122. Il primo Consiglio provinciale di Modena elettivo del secondo dopoguerra si era insediato il 2 luglio 1951, in seguito alle elezioni amministrative del 10-11 giugno del medesimo anno. L'organo collegiale esecutivo da quel momento in poi si chiamerà Giunta provinciale.

²⁰³ Provincia di Modena, *Atti 1954*, vol. I, Modena 1955, pp. 292-294.

²⁰⁴ *Ibid.*

²⁰⁵ APMO, *Strade*, b. n. provv. 368, estratto dal processo verbale della Giunta provinciale n. 99 del 6 dicembre 1955.

1959

Il 30 luglio la “Gazzetta ufficiale” pubblica il decreto ministeriale del 27 marzo 1959 “Approvazione del piano generale delle strade aventi i requisiti di statali, comprendente le strade già classificate statali e quelle da classificare tali, gradualmente, a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126”²⁰⁶. Nell'elenco delle strade non ancora classificate statali, al numero d'ordine 75, con denominazione “strada del Passo delle Radici”, si legge “Da Castelnuovo di Garfagnana - Pievepelago - Riolunato - Montecreto - Sestola - Fanano - Lizzano - innesto provinciale Gaggio - Silla”, strada estesa per 208 chilometri²⁰⁷.

1960

In una lettera al parroco di Castellaro, data 31 dicembre, l'Ufficio tecnico provinciale comunica “che motivi di bilancio non hanno finora consentito l'esecuzione della rettificazione stradale in località Castellaro della provinciale bivio Renno - Poggioraso, per cui il transito si svolge tuttora sulla vecchia sede”²⁰⁸.

1962

Con decreto ministeriale del 1° febbraio 1962 relativo alla “Classificazione tra le strade statali di 90 strade”, il ministro dei lavori pubblici Zaccagnini dava esecuzione alla legge 12 febbraio 1958 n. 126 e al decreto ministeriale 27 marzo 1959, con il quale era stato approvato il “Piano generale delle strade aventi i requisiti per poter essere classificate statali”. In questa occasione decreta di inserire nella rete delle strade statali l'arteria, i cui capisaldi di itinerario sono: “innesto strada statale n. 64 presso Silla - Lizzano - Fanano - Sestola - Montecreto - Riolunato - Pievepelago - Castelnuovo di Garfagnana”. La sua denominazione sarà

²⁰⁶ La legge 12 febbraio 1958, n. 126, *Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico*, è stata pubblicata nella “Gazzetta ufficiale” n. 62 del 12 marzo 1958.

²⁰⁷ “Gazzetta ufficiale”, s. o., n.181, 30 luglio 1959, pp. 1, 17.

²⁰⁸ APMO, *Strade*, b. n. provv. 368, lettera 31 dicembre 1960.

d'ora innanzi quella di "Strada statale n. 324 del Passo delle Radici"²⁰⁹.

1966

Il 13 maggio il Consiglio provinciale è convocato per esaminare il "piano della viabilità provinciale".

Il Presidente Vittorino Morselli apre la seduta enunciando i principi cui l'Amministrazione provinciale si è ispirata e gli obiettivi che ha cercato di perseguire:

"... è un piano che contempla tutti gli aspetti e tutte le esigenze che si rappresentano sul territorio provinciale... [...] ... Agli estensori e ai compilatori ... si presentavano due alternative: quella di assecondare, per certi aspetti, lo sviluppo spontaneo, che si era manifestato in questi ultimi anni sul territorio provinciale, ovvero quello di seguire un certo concetto diverso e più incisivo sulle aree economicamente depresse. Gli estensori hanno scelto questa seconda strada... [...] Fare questa scelta voleva dire, quindi, abbandonare il principio dell'ammodernamento e della razionalizzazione della rete stradale già esistente per accettarne un altro, il principio della incentivazione nei territori e nelle zone depresse... [...] ...le strade che vengono indicate e le opere che vengono programmate non sono fine a sé stesse... Quando si è deciso, ad esempio di dare la precedenza alla Fondovalle Panaro si è inteso servire una delle zone più depresse del nostro territorio provinciale, quello dell'alta montagna; al tempo stesso questa prima arteria, specie in questi tempi dove il collegamento tra la provincia di Modena, la provincia di Lucca e la provincia di Livorno è ritornata d'attualità, potrebbe rappresentare un utile presupposto per un ulteriore collegamento a cui verrebbero interessate tutte le altre Provincie e in modo particolare lo Stato. [...] Non abbiamo dimenticato che nel 1969 sarà ultimata l'Autostrada che congiunge Modena al Brennero..."²¹⁰.

L'assessore ai lavori pubblici Umberto Bisi approfondisce le motivazioni di ordine politico, mettendo in evidenza l'interdipendenza tra pianificazione urbanistica e programmazione economica ed indicando le scelte prioritarie:

"... noi sosteniamo l'esigenza di ricercare e contribuire a determinare un equilibrio nuovo tra diverse zone del territorio modenese (ed emilia-

no) e quindi tra la Bassa, la zona collinare e montana e la fascia che corre lungo la via Emilia, tra i grandi centri congestionati di Modena - Sassuolo - Carpi e le grandi zone così dette depresse. [...] ... non da oggi si è giunti alla conclusione che a Modena e in Emilia per un assetto del territorio le scelte possibili sono due: quella di intensificare lo sviluppo dell'asse fondamentale sostituito dalla via Emilia, dall'autostrada del Sole e dalla ferrovia Milano - Bologna e quella, alternativa a questa, di compiere ogni possibile sforzo per sviluppare due diverse e vaste zone; la prima compresa tra la via Emilia e il Po, la seconda costituita dalla fascia collinare e montana. Noi proponiamo questa ultima scelta con la profonda convinzione che sia la sola giusta, sia ai fini di favorire un riequilibrio economico e sociale che ai fini di un conseguente nuovo assetto territoriale. Del resto non va trascurata la nuova realtà che viene avanti e che è costituita dall'autostrada del Brennero in costruzione e dai progetti di navigabilità del Po... è necessario... prevedere e realizzare tempestivamente, ..., una rete infrastrutturale tra la via Emilia e il Po, tale da vivificare economicamente e socialmente ed in modo omogeneo l'intera gara. Di qui le precisioni di quelle direttrici viarie perpendicolari alla via Emilia, con andamento nord-sud e delle altre parallele alla stessa via Emilia ma distanti tra loro con andamento est-ovest... la proposta prevede direttrici viarie con andamento di penetrazione a sud integrate da un certo numero di arterie orizzontali con andamento est-ovest che servano razionalmente tutto il territorio...

... l'idea centrale che sta alla base di ogni problema consiste nella previsione del superamento del congestionamento dello sviluppo dell'Asse della via Emilia... Vi è ragione di ritenere che se per prime si realizzassero la Pedemontana e la strada mediana che corre tra la via Emilia e la Cispadana all'altezza di Carpi - Correggio, ..., ci si limiterebbe a stimolare un allargamento dell'attuale fascia di sviluppo che ha come asse la via Emilia... allo Stato proponiamo il seguente ordine prioritario:

- a) esecuzione del progetto Gentilini relativo all'ammodernamento e sistemazione della statale n. 12 da Verona a Modena...;
- b) esecuzione della Pedemontana da Crespellano nel Bolognese al territorio parmense;
- c) statizzazione e completamento della Cispadana...;
- d) ammodernamento della Radici in monte..."²¹¹.

I progettisti, l'ingegner Clerici e l'architetto Airaldi, illustrano i principi, che sono stati alla base dell'elaborazione tecnica.

I criteri seguiti sono stati di tipo sistematico: il piano è stato concepito "non in termi-

ni di singoli tronchi stradali da potenziare, da collegare, ma come una rete organica che forma un tutto tenendo conto degli effetti che il potenziamento di questa rete avrà sul territorio".

"Nel momento in cui ci siamo proposti di redigere un piano della viabilità e del traffico il problema fondamentale era quello di leggere, di capire, il territorio nel suo stesso carattere, nella sua dinamica... La rappresentazione di questa lettura del territorio ha confermato che la popolazione ha un accentramento maggiore lungo determinate direttrici sulla fascia della via Emilia, nonché attorno ad alcuni poli industriali come Modena e Sassuolo e Carpi e ha delle zone di vuoto in grandi parti della provincia in modo particolare nella bassa e montagna"²¹².

Il piano deve perciò prospettare un insieme ordinato ed armonico di collegamenti (chiamato sistema delle quadre, in cui si integrano le strade per la distribuzione capillare, con le arterie principali di grande traffico e con la rete di collegamento a grande distanza), che renda possibile un graduale superamento degli squilibri economico-sociali.

1968

Di notevole interesse gli elementi forniti dalla "Relazione geognostica relativa alla ricostruzione del ponte sul torrente Dragone della strada Montefiorino - Lama Mocogno":

"Dai dati e prospetti forniti da codesto Ufficio tecnico e dalle indagini sul terreno, sembra che la causa dei ripetuti lesionamenti subiti dal ponte, debba essere una sola: un lieve, ma prolungato movimento di parte della coltre detritica (detrito di falda), che ricopre il versante destro della valle fin oltre l'abitato di Savoniero e sulla quale poggia la spalla destra del ponte...

Dalle fotografie relative al lesionamento del 1902 sembra che il movimento sia avvenuto lungo una superficie di tipo rotazionale, ma provocando spinte tangenziali sul manufatto: il ponte fu successivamente riparato chiudendo con murature la prima arcata di sinistra nel tentativo di controbilanciare le spinte, rendendo così solidale la spalla al primo pilone.

Nel 1934 il movimento è ripreso e si è trasmesso alla seconda arcata di destra, poiché il primo pilone faceva corpo unico con la spalla, provocando

²⁰⁹ "Gazzetta ufficiale", n. 97, 13 aprile 1962, pp. 1636-1637.

²¹⁰ Provincia di Modena, *Atti 1966*, vol. I, Modena s.d., pp. 616-620.

²¹¹ *Ibid.*, pp. 620-631.

²¹² *Ibid.*, pp. 632-637.

una deformazione identica a quella del primo lesionamento. Anche l'ultimo crollo del ponte sembra imputabile alla spinta provocata da un nuovo movimento del detrito di falda su cui poggia la spalla destra: a differenza dei movimenti precedenti, la superficie lungo la quale è avvenuto il movimento è più profonda...”²¹³.

Il ponte sul torrente Dragone era stato nuovamente interessato da cedimenti nel 1940 e 1966. Ed ecco perché fu necessario integrare il progetto per la ricostruzione del ponte con un approfondito studio sulla natura geologica del terreno nella valle.

²¹³ APMO, *Strade*, b. n. provv. 451, progetto della ricostruzione del ponte sul torrente Dragone, luglio 1968; relazione geognostica relativa alla ricostruzione del ponte sul torrente Dragone, M. Pellegrini, aprile 1968.

I tronchi e le correzioni della strada di serie n. 40

Tratto Montefiorino-Lama

(dal 1968 strada provinciale n. 28)

I. TRONCO: MONTEFIORINO-CA' DI VOLPE:

- tratto n. 1, Montefiorino-Ca' de' Mareggini, 4,100 metri, progetto di sistemazione già redatto nel 1888;
- tratto n. 1, Montefiorino-Ca' de' Mareggini, appaltato il 7 marzo del 1890;
- tratto n. 1, Montefiorino-Ca' de' Mareggini, compiuto e non ancora collaudato nel 1892.

II. TRONCO: VITRIOLA- CA' BERTI.

III. TRONCO: CA' BERTI- PONTE SUL DRAGONE (compreso):

- progetto ponte sul Dragone redatto nel 1891 dall'ingegner Raisini;
- progetto ponte sul Dragone approvato dal Ministero dei lavori pubblici il 30 aprile 1892;
- ponte sul Dragone appaltato il 22 luglio 1892 di cui "pende il collaudo" il 31 agosto 1896;
- compiuto ponte sul Dragone e sua pulitura il 15 luglio 1897;
- compiuti lavori addizionali sull'intero tronco il 15 luglio 1897;
- riscontro di lesioni al ponte sul Dragone 1902;
- lavori di consolidamento al ponte sul Dragone ultimati nell'autunno del 1904;
- progetto di occlusione della prima luce a destra del ponte sul Dragone nel 1917;
- riscontro di lesioni al ponte sul Dragone 1934;
- riscontro di lesioni al ponte sul Dragone 1940;
- ponte sul Dragone danneggiato da bombardamenti nel 1944;
- progetto di consolidamento del ponte sul Dragone il 6 ottobre 1945;
- nuovo progetto del ponte sul Dragone nel 1968.

IV. TRONCO: DRAGONE-PALAGANO-MOLINO DEL GRILLO:

- progetto di costruzione Dragone-Palagano della lunghezza di metri 6887,89 il 20 giugno 1898;
- progetto di costruzione Palagano-Molino del Grillo 3 settembre 1901;
- contratto d'appalto per la costruzione del tratto Palagano-Molino del Grillo all'impresa Giuseppe Cortesi il 20 giugno 1903;
- progetto Dragone-Palagano modificato nel luglio 1903;
- progetto Dragone-Palagano approvato dal Consiglio provinciale nel 1907;
- invio al Ministero di un nuovo progetto modificato Dragone-Palagano il 24 marzo 1909;
- contratto d'appalto per la costruzione del tratto Dragone-Palagano all'impresa Sante Mucciarini il 27 agosto 1910;
- briglia di consolidamento al torrente Rossenna nel 1920;
- ultimazione tratto Dragone-Palagano nel 1924;
- approvazione dal Consiglio di lavori addizionali al tratto Dragone-Palagano nel 1928.

V. TRONCO: MOLINO DEL GRILLO-SERRA DI CADIGNANO:

- appaltato il 15 luglio 1897.

VI. TRONCO: SERRA DI CADIGNANO-MOCOGNO:

- ultimato il 31 agosto 1896;
- collaudato il 15 luglio 1897.

VII. TRONCO: MOCOGNO-LAMA DI SOTTO:

- progetto di sistemazione del tratto chiesa di Mocogno-Lama redatto ed approvato dal Ministero già nel 1888.

VIII. TRONCO: LAMA DI SOTTO-NAZIONALE GIARDINI:

- progetto Serra di Lama-nazionale Giardini 21 luglio 1899;
- progetto Serra di Lama-nazionale Giardini appaltato nel 1899;
- tratto Lama-Serra di Lama appaltato l'8 agosto 1904;
- tratto Serra di Lama-Lama ultimato nel 1908.

Tratto Renno-Poggioraso

(strada del Serpentino: nazionale Giardini-ponte sullo Scoltenna, iniziata la costruzione nel 1864, ultimata nel 1872, dal 1968 strada provinciale n. 30)

I. TRONCO: PONTE SCOLTENNA:

- appaltato nel 1891;
- ultimato il 31 agosto 1896.

II. TRONCO: PONTE SCOLTENNA-FOSSO TOLLE (ponte incluso):

- progetto di costruzione 10 agosto 1891;
- ultimato il 15 luglio 1897.

III. TRONCO: FOSSO TOLLE-VESALE (ponte incluso):

- appaltato il 29 ottobre 1890;
- ultimato il 31 agosto 1898;
- ricostruzione del ponte sul rio Vesale nel 1922.

IV. TRONCO: VESALE-POGGIORASO:

- appaltato il 27 luglio 1892;
- ultimato il 15 luglio 1897.

Tratto Pievepelago-ponte sul Dardagna

(dal 1962 strada statale n. 324)

I. TRONCO: POGGIORASO-BECCASTECCHI-FANANO:

- strada comunale obbligatoria in seguito alla legge del 1868.

II. TRONCO: FANANO-RIO BORGO:

- strada comunale obbligatoria (legge del 1868) fino al 16 maggio 1886;
- progetto redatto ed approvato dal Ministero già l'8 agosto 1887;
- ultimato e collaudato nel 1892;
- riparazione ponte sul rio Borgo con contratto d'appalto 26 luglio 1915;
- ricostruzione ponte sul rio Borgo distrutto da mine con progetto 13 aprile 1946.

III. TRONCO: RIO BORGO-DARDAGNA (ponti sul Leo e sul Dardagna inclusi):

- strada comunale obbligatoria (legge del 1868) fino al 1886;
- progetto del tronco 30 ottobre 1889;
- appalto del tronco nel 1891;
- progetto ponte sul Dardagna 1891;
- approvazione del Ministero del progetto del ponte sul Dardagna 30 aprile 1892;
- contratto d'appalto per la costruzione del ponte sul Dardagna 22 luglio 1892;
- ultimati i lavori di costruzione del ponte sul Dardagna il 17 luglio 1896;
- tronco e ponte sul Leo in corso di collaudo il 31 agosto 1896;
- progetto di consolidamento ponte sul Dardagna 8 giugno 1901;
- una piena fa crollare tutta l'armatura del ponte sul Dardagna nel marzo 1902;
- perizia addizionale al ponte sul Dardagna il 30 luglio 1902, approvata dal Ministero il 30 giugno 1903;
- variante al progetto principale dei lavori del ponte sul Dardagna approvata dal Ministero il 26 agosto 1903
- approvazione del Ministero di un altro progetto di lavori addizionali al ponte sul Dardagna il 14 ottobre 1904;
- costruzione di una platea in muratura sotto la prima arcata in sinistra del ponte sul torrente Leo con contratto 17 luglio 1916;
- lavori di restauro e consolidamento della spalla sinistra del ponte sul Dardagna nel 1916;
- lavori di consolidamento della spalla sinistra del ponte sul Dardagna nel 1919;
- correzione della curva in sinistra del fosso Sassaie dopo il ponte Leo nel 1928;
- ricostruzione del ponte sul torrente Leo distrutto da mine su progetto 30 luglio 1945.

IV. TRONCO: BECCASTECCHI-SESTOLA:

- strada comunale obbligatoria (legge del 1868) fino all'agosto 1893;
- progetto di modifica del tratto scorrente nell'abitato di Sestola 30 luglio 1895;
- costruzione della piazza ed allargamento della traversa in Sestola nel 1928.

V. TRONCO: SESTOLA-MONTECRETO:

- aperto al transito come strada comunale obbligatoria nel 1881;
- progetto del 1887;
- appaltato nel 1887;
- ultimato nel 1892;
- collaudato nel 1893;
- lavori di consolidamento alla Rosola nel 1919;
- ultimazione dei lavori nella traversa di Fanano nel 1919;
- consolidamento e sistemazione del tronco nel 1920.

VI. TRONCO: MONTECRETO-RIOLUNATO:

- tratto n. 1 Montecreto-Riobeco di metri 5340,35 appaltato 10 febbraio 1904;
- tratto n. 2 Riobeco-Riolunato di metri 4785,54 appaltato 14 aprile 1904;
- tratto n. 1 inaugurato ed aperto al pubblico il 23 agosto 1913;
- tratto n. 2 inaugurato ed aperto al pubblico il 24 agosto 1913;
- correzione di curva nella traversa di Riolunato nel 1933.

VII. TRONCO: RIOLUNATO-PIEVEPELAGO:

- tratto Riolunato-ponte della Fola aperto al transito come strada comunale obbligatoria (ponte sullo Scoltenna ancora da eseguirsi) nel 1881;
- progetto di ultimazione del tratto Riolunato-ponte della Fola di m. 3217,30 redatto il 7 aprile 1887;
- tratto Fola-Riolunato appaltato nel 1887;
- ponte della Fola appaltato nel 1891;
- tratto Fola-Riolunato ultimato nel 1892 e collaudato nel 1893;
- lavori di consolidamento presso Riolunato alla Lavina del Lago nel 1920.

VIII. TRONCO: PONTE SUI RII GROSSO ED ASINARI:

- consolidamento del ponte sul rio Asinari danneggiato da una lavina nel 1915.

IX. TRONCO: PIEVEPELAGO-NAZIONALE GIARDINI.

Correzione della Giardini

- approvazione del Consiglio provinciale della variante il 23 gennaio 1894.

Traversa di Fanano

- contratto d'appalto 1° ottobre 1915;
- approvazione della costruzione di una piazza ed allargamento della traversa provinciale nel 1928.

Traversa di Pievepelago

- progetto 23 agosto 1905;
- lavori ultimati nel 1907.

Correzione Sestola-Fanano

- progetto correzione Sestola-Fanano 4 luglio 1912;
- approvazione del Ministero del progetto correzione Sestola-Fanano 7 novembre 1912;
- consegna dei lavori del III tratto Ca' del Frate-Fanano il 14 aprile 1913;
- III tratto Ca' del Frate-Fanano ultimato il 22 maggio 1914.

Bibliografia

- Roncaglia C., *Statistica generale degli Stati Estensi*, Modena 1849-1850. 1849-1850
- Provincia di Modena, *Atti del Consiglio provinciale di Modena [Atti]*, anni 1860-1929, 1952-1966. 1860-1966
- Intorno alla deficienza di strade roteabili nella parte montuosa delle Provincie di Parma, Reggio, Modenae Massa ed alle vie provinciali e consortili da aprirvisi. Memoria pubblicata a cura di un comitato di Deputati ed al seguito delle deliberazioni delle rispettive deputazioni provinciali, relatore A. Giuliani, Torino 1864. 1864
- Coppi F., *Guida popolare da Modena al Cimone, ossia idee geo-mineralogiche scientifico-popolari*, Modena 1870. 1870
- Doderlein P., *Note illustrative della Carta geologica del Modenese e del Reggiano*, Modena 1870 (“Memorie” 1’, 2’, 3’), 1870, 1872 (“Memoria 4’). 1870, 1872
- Sandonnini C., *Sulla viabilità in rapporto alle condizioni economiche della provincia modenese e segnatamente nel suo territorio montuoso*, Modena 1872. 1872
- Carandini F., *Al monte Cimone. Gita nel Frignano*, Modena 1875. 1875
- Riccardi P., *Carte e memorie geografiche e topografiche del Modenese*, Modena 1877. 1877
- Riccardi P., *Elenco di alcune carte geografiche esistenti nella Provincia di Modena, delle quali venne data notizia al sottocomitato geografico modenese*, Modena 1881. 1881
- Pantanelli D., *Note geologiche*, estratto dagli “Atti della Società dei Naturalisti di Modena. Rendiconto delle adunanze”, serie III, vol. I, Modena 1883. 1883
- Santi V., *La via Giardini. Memoria*, Modena 1885. 1885
- Correzione della via nazionale Giardini. Petizione a sua eccellenza il Ministro dei lavori pubblici del Regno d’Italia, Pievepelago 14 febbraio 1886, relatore A. Ferrari, Modena 1886. 1886
- Parisi G., *Memoria per un progetto di deviazione della strada Giardini da Pievepelago alla Lama di Mocogno per Riolunato compilata dal cav. ing. Giacomo Parisi ispettore generale d’acque e strade degli Stati estensi - 1856*, in *Correzione della via nazionale Giardini. Petizione a sua eccellenza il Ministro dei lavori pubblici del Regno d’Italia*, cit., allegato I, pp. 9-10. 1886
- Ferrari A., *Intorno alla relazione della Deputazione provinciale di Modena sullo sviluppo della viabilità e sull’esecuzione della legge 23 luglio 1881. Osservazioni...*, Modena 1889. 1889
- Santi V., *Varietà storiche sul Frignano*, Modena 1891. 1891
- Santi V., *Memorie storiche del Frignano*, Modena 1893. 1893
- Ferrari A., *Viabilità*, sta in *L’Appennino modenese descritto ed illustrato*, a cura di D. Pantanelli e V. Santi, Rocca San Casciano 1895, pp. 845-899. 1895
- Pantanelli D. e Santi V., *Itinerari*, in *L’Appennino modenese descritto e illustrato*, cit., pp. 900-1166. 1895
- Pantanelli D., *Geologia*, in *L’Appennino modenese descritto e illustrato*, cit. 1895
- Mazzetti G., *Le frane dell’Appennino modenese*, Modena 1895. 1895
- Pantanelli D. e Santi V., *Itinerari: I - Da Sassuolo alle Radici; II - Da Maranello all’Abetone; III - Da Pavullo a Fanano; IV - Da Vignola a Montese*, in *L’Appennino modenese descritto e illustrato*, cit., pp. 900-1164. 1895
- Provincia di Modena, *Relazioni della Deputazione provinciale sulla gestione*, anni 1896-1920. 1896-1920
- Santi V., *Le frane dell’Appennino modenese*, Modena 1897. 1897
- Provincia di Modena, *Relazione del Presidente della Deputazione provinciale in risposta ai quesiti sulla viabilità ordinaria di cui nella circolare di s. e. il Ministro dei lavori pubblici 4 gennaio 1899, n. 11*, Modena 1899. 1899
- Provincia di Modena, *Amministrazione provinciale di Modena. Ufficio tecnico. Andamento del servizio nell’annata 1899*, Modena 1900. 1900
- Cionini A., *Gita nel Frignano (agosto 1901)*, Modena 1901. 1901
- San Donnini P. L., *Il Frignano e la Provincia*, Modena 1904. 1904
- Fregni G., *Dal Frignano alla Garfagnana e tra le più alte vette del nostro Appennino*, Modena 1909. 1909
- Santi V., *Pievepelago nel 1859*, Modena 1909. 1909
- Santi V., *Pievepelago nel 1848*, Modena 1913. 1913
- Deputazione provinciale di Modena, *Relazione e proposte al Consiglio sulla provincializzazione di strade*, Modena 1914. 1914
- Provincia di Modena, *Relazione della Commissione straordinaria sulla gestione 1921-22*, Modena 1923. 1923
- Bonorri A., Gimorri A., *Antologia frignanese. Libro di cultura regionale per le scuole elementari e medie*, Pavullo 1924. 1924
- Govi S., *L’Appennino modenese e zone circonvicine*, Roma 1936. 1936
- Nava M. L., *Invito al Frignano*, Modena 1953. 1953
- Corradi F., *Nuove rotabili per l’Alto Appennino*, Modena 1953. 1953
- Fea L., *Le vie di comunicazione del Frignano 1895-1955. Sviluppi, progetti, risultati*, in “Rassegna frignanese”, a. I, n. 1, gennaio, Pavullo nel Frignano 1956, pp. 1-25. 1956
- Parisi O., *I valichi transappenninici dal Frignano alla Toscana*, in “Rassegna frignanese”, a. 5’, 1959-1960. 1959-1960
- Violi F., *Fra Dolo e Dragone*, Modena 1960. 1960
- Rodolico F., *L’esplorazione naturalistica dell’Appennino*, Firenze 1963. 1963
- Albani D., *Il Frignano*, Bologna 1964. 1964
- Boccolari G., *Modena e il suo territorio nell’antica cartografia*, in *Modena vicende e protagonisti*, a cura di G. Bertuzzi, vol. I, Bologna 1970, pp. 220-225. 1970
- Modena e la sua provincia nella cartografia*, a cura di G. Fischetti, Modena 1970. 1970
- Panizza M., Mantovani F., *Geomorfologia del territorio di Pavullo nel Frignano (Appennino modenese)*, in “Atti Società Naturalisti e Matematici di Modena”, n. 105, 1974. 1974
- Deputazione di storia patria per le antiche provincie modenesi, *Pavullo ed il medio Frignano*, Atti e memorie del convegno di studi tenuto a Pavullo il 2-3 ottobre 1976, Modena 1977. 1977

- Territorio e beni culturali di una città montana. Pavullo nel Frignano* a cura del Comune di Pavullo, Pavullo 1977. 1977
- Cartografia di Modena e territorio dal XV sec. ad oggi. Selezione per la scuola*, a cura di A. Borsari, Modena 1978. 1978
- Biondi A., *Fiumalbo, ipotesi per una storia*, in *I centri storici minori nell'evoluzione culturale dell'appennino emiliano-romagnolo*, atti del convegno, Fiumalbo, 8-9 settembre 1979, Fiumalbo 1982, pp. 47-77. 1982
- Gambi L., *Stato degli studi sulla produzione cartografica presso la corte degli Este*, in *La corte e lo spazio: Ferrara estense*, Roma 1982. 1982
- Insedimento storico e beni culturali. L'alta valle del Secchia*, a cura dell'Istituto dei Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna e della Provincia di Modena, Modena 1983. 1983
- Pellegrini M., *Geologia e criteri progettuali delle strade settecentesche da Modena per Massa*, in *La via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, Modena 1987, pp. 109-112. 1987
- Territorio: rilevamento e rappresentazione* in "Bollettino di segnalazioni bibliografiche della Università degli Studi di Firenze. Facoltà di Architettura", n. 6, 1987. 1987
- La Provincia di Modena nella cartografia. Dalle carte storiche alle carte automatizzate*, a cura di A. Manicardi, Modena, 1988. 1988
- Benedetti P. P., Fornaciari C., Giovanardi L., *Autonomia amministrativa e gestione territoriale: il Frignano. Una ricerca storica*, tesi di laurea, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Architettura, Istituto di Urbanistica, rel. P. Baldeschi, a. a. 1988-1989. 1988-1989
- Colli D., Garuti A., *Il bel Panaro*, Modena 1989. 1989
- Giovanardi L., *La mobilità nel territorio*, borsa di studio, riproduzione in fotocopie a cura dell'Amministrazione provinciale di Modena, Modena s.d. [1990]. 1990
- Gorelli G., *Il territorio, le strade, i paesaggi*, in "Paesaggio urbano. Dossier di cultura e progetto della città", *La tutela del paesaggio delle colline*, suppl. al n. 5 '98, , sett.-ott. 1998, pp. 26-31. 1998
- Insedimento storico e beni culturali. Il Frignano. Comuni di Fanano Fiumalbo Montecreto Pievepelago Riolunato Sestola*, rilevamento dei beni culturali immobili della montagna modenese a cura dell'Amministrazione provinciale di Modena in collaborazione con l'Istituto dei Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, II vol., Modena 1998. 1998
- Insedimento storico e beni culturali. Il Frignano. Comuni di Lama Mocogno Pavullo nel Frignano Polinago Serramazzoni*, rilevamento dei beni culturali immobili della montagna modenese a cura dell'Amministrazione provinciale di Modena in collaborazione con l'Istituto dei Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, I vol., Modena 1998. 1998
- Topografia degli Stati Estensi 1821-1828. Territori di Modena, Reggio, Garfagnana, Lunigiana, Massa e Carrara*, a cura dell'Istituto dei Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, Bologna 1999. 1999