

LA FERROVIA RIMINI-SAN MARINO (I)

SETTANT'ANNI FA L'INAUGURAZIONE

■ ALESSANDRO BRAMBILLA ■

L'estate riminese del 1932 si presentò ai villeggianti e ai turisti con una grande novità: era stata, infatti, da poco inaugurata la linea ferroviaria elettrica verso San Marino!

Per gli *habitué* non era certo una sorpresa assoluta in quanto i lavori sulla linea erano iniziati nel '28 e nel '31 già si delineavano le costruzioni per la stazione di Rimini-Marina (in via Pascoli) e per il nuovo capolinea all'interno della stazione FS. Ma procediamo con ordine basandoci sulle cronache dell'epoca.

Qualche anno prima, esattamente nell'agosto del '26, Benito Mussolini era in visita nella piccola Repubblica e rilevò, mentre ammirava con il Reggente Giuliano Gozi il panorama dalla Fratta, che una ferrovia avrebbe ben collegato Rimini con l'abitato di Serravalle. Il Gozi prese la palla al balzo e, andando oltre, replicò: «Ma, se Vostra Eccellenza vorrà, la ferrovia potrà arrivare fino a San Marino!» Mussolini ci pensò un attimo, ma assicurò il suo personale interessamento per l'attuazione dell'opera.

E fu di parola: furono subito attivate le due diplomazie e in pochi mesi fu pronta la Convenzione tra i due Stati, che venne firmata a Palazzo Chigi in Roma il 26 marzo 1927. L'immediata gara d'appalto fu vinta dalla SVEFT, Società Veneto-Emiliana Ferrovie e Tranvie, su un altro concorrente, proponendo un percorso (che descriveremo in dettaglio sul prossimo numero) più lungo, ma supportato da un migliore studio del terreno. L'atto di concessione ventinquennale alla SVEFT porta la data del 23 novembre 1928 e il 3 dicembre seguente, con una solenne cerimonia,

*“L'idea
della ferrovia
fu lanciata
da Mussolini
e Gozi*

prese la palla al balzo.

*I lavori
iniziarono
il 3 dicembre
del '28*

*e l'inaugurazione
avvenne*

il 12 giugno del '32”

iniziarono i lavori con la posa della prima pietra a San Marino. I previsti tempi di realizzazione rischiarono d'al-

lungarsi a causa delle temute difficoltà geologiche, ma si sopperò a ciò arrivando ad impegnare anche 3000 operai in 3 turni giornalieri di 1000 unità ciascuno. Il tutto per rispettare l'ordine di Mussolini che, durante una improvvisa visita ai cantieri nel settembre del '30, “fissò” l'entrata in esercizio della ferrovia per la primavera del 1932.

E così fu, anche se, forse, la data dell'inaugurazione fu decisa solo qualche giorno prima, tant'è che sia la medaglia sia i francobolli commemorativi, preparati con maggior anticipo, non ne riportano la data.

Per la solenne inaugurazione, fissata per il 12 giugno, penultima domenica di primavera, il Duce delegò l'allora ministro

Costanzo Ciano. Non si conoscono le vere ragioni per le quali Mussolini mancò ad un appuntamento da lui così fortemente voluto, ma non possiamo dimenticare che solo la settimana precedente un tale Angelo Sbardellotto fu fermato a Roma in Piazza Venezia con una pistola in tasca e con l'intenzione di sparare al Capo. Motivi di sicurezza? Sarebbe interessante approfondire questo dettaglio, ma, in ogni caso, l'incarico a Ciano non fu certo una seconda scelta.

Costanzo Ciano, conte di Cortellazzo, livornese (1876-1939) era una autorevole figura del Regime: ministro delle Comunicazioni, era famoso per essere stato uno dei protagonisti con D'Annunzio, durante la Grande Guerra, della “beffa di Buccari” e per essere il consuocero di Mussolini (i rispettivi figli Costanzo ed Edda si erano sposati nell'aprile del '30).

Ma eccoci all'inaugurazione. Sin dal primo mattino un gran fervore anima la stazione in attesa del Ministro: all'esterno reparti di Giovani Fascisti e, ben disposte, le grosse berline per gli spostamenti in città delle autorità; all'interno reparti di Fanteria e della Milizia in ordine per i consueti onori militari. All'arrivo alle 9,10 il conte Ciano è accolto dal prefetto Dino Borri e da uno stuolo di autorità tra cui spiccano il Commissario Federale, on. Davide Fossa, il Segretario del Fascio di Rimini, Giuseppe Massani, il Podestà Pietro Palloni e il Vescovo mons. Scozzoli. Sono pure segnalate le presenze del progettista ing. Tajani e del presidente della SVEFT ing. Ranza. Ciano, come primo atto, consegna alla Centuria di Giovani Fascisti una corona da deporre a suo nome “alla lapide che ricorda il martire Luigi Platania”.



Il conte Costanzo Ciano (a sx) e il prefetto Dino Borri a bordo di una berlina scoperta si avviano verso il Municipio.



Il prefetto Borri, il Conte Ciano, l'on. Fossa, il segretario Massani e il podestà Palloni in piazza Cavour.

Il trasferimento del corteo, per via Dante, piazza Giulio Cesare e corso d'Augusto, è "salutato calorosamente dalla folla che si addensava ai lati" e all'arrivo in piazza Cavour, grazie alla "dinamica volontà del dott. Massani" una imponente adunata di fascisti, rappresentanze sindacali e popolazione, festeggia l'Eroe di Bùccari, mentre "la banda di Rimini suonava gli inni della Rivoluzione".

La salita in Municipio per il ricevimento ufficiale è abilmente interrotta, complice il gran acclamare della folla, da Fossa, che ne approfitta per rivolgere al Ministro "un vibrante saluto a nome del Fascismo forlivese". A questo punto Ciano risponde, pure lui con un "elevato discorso" nel quale invia il suo saluto "alla terra di Luigi Platania ed alla Romagna che ha espresso dal suo seno il Duce assente per questo avvenimento, ma presente con lo spirito, giacché egli ha di continuo la Romagna nel suo pensiero". E mentre la folla, eccitata da tali frasi, intona inni e "potenti alalà", può finalmente svolgersi il breve ricevimento, durante il quale il podestà Palloni saluta il Ministro a nome della città.

Il ritorno alla stazione segue lo stesso copione dell'andata, ma questa volta il corteo si dirige ai binari della nuova ferrovia, dove il Vescovo benedice il treno inaugurale e Ciano taglia il nastro tricolore posto davanti l'elettromotrice. Il convoglio parte quindi alla volta del Titano alle 9,50 ed alla stazione di Dogana, in territorio sanmarinese, c'è un primo incontro con le autorità locali ed un altro taglio di nastro, questa volta bianco e azzurro, a simboleggiare l'ingresso della ferrovia nella Repubblica. Alla stazione di Serravalle altra fermata per permettere la salita in carrozza del Capitano del Castello Marino Morri.



L'ultimo tratto del percorso, in ripida salita e attraverso ardite gallerie, è accompagnato dal festoso suonare delle campane della Pieve mentre "la Guardia, annunzia alla Reggenza l'avvicinarsi del

convoglio, con le salve d'uso".

Al discendere dal treno a San Marino, Ciano è accolto dal solito plotone di autorità civili, militari e religiose sia italiane sia locali e dai consoli di

Medaglia Commemorativa per l'inaugurazione della ferrovia Rimini-San Marino diam. 50 mm.



Diritto: due profili femminili volti a sinistra, raffiguranti Italia e San Marino, a destra in corsivo «E. Saroldi», all'esergo legenda.

Rovescio: sullo sfondo in alto il Monte Titano, alla base convoglio ferroviario in prossimità dell'ingresso di una galleria, in basso a ds. «S. Johnson», all'esergo legenda che fa riferimento ai Reggenti in carica nel 1927, anno della Convenzione tra i due Stati e nel 1932, anno dell'entrata in esercizio della ferrovia.

Secondo i dati riportati dal volume di Zanotti e Buscarini «Monete e medaglie commemorative della Repubblica di San Marino», 2^a ed. - San Marino - 1991, furono coniate 5 esemplari in oro, 50 in argento e 200 in bronzo

La medaglia merita alcune considerazioni. Si può notare, infatti, l'assenza di allegorie e di simboli fascisti, "obbligatori" all'epoca nelle medaglie ufficiali (intendendosi per "ufficiali" quelle decorazioni stabilite da un decreto o una legge dello Stato), anzi la raffigurazione femminile dell'Italia segue vecchi modelli post-risorgimentali. E' probabile che l'incarico di coniazione ad una ditta privata, la Johnson di Milano anziché alla Zecca di Roma - che nello stesso periodo coniava le monete di San Marino su bozzetti del Saroldi, abbia evitato le possibili "interferenze" di regime. Unica piccola concessione allo stile imperante, la legenda al diritto che comunque non svaluta il senso "indipendente" dell'insegna.

Altra curiosità è l'incisione, al rovescio sulla elettromotrice, della sigla SVEFT: la società realizzatrice della ferrovia forse partecipò con un finanziamento alla commissione della medaglia, ottenendone un ritorno d'immagine (come diremmo oggi) di notevole prestigio. (A.B.)

USA, Polonia, Francia e Gran Bretagna, attenti osservatori. Da qui la folta comitiva muove verso il Palazzo del Governo, dove i Reggenti Giuliano Gozi e Pompeo Righi attendono l'illustre ospite.

Il discorso del Reggente Gozi magnifica la ferrovia in tutti i suoi aspetti e la disegna come opera di "fratellanza italiana" a testimonianza delle intenzioni dell'Italia che "sotto la guida del Duce svolge opera di pace e sa veramente stendere la mano amichevole e generosa, senza insidie né reconditi fini, a quanti popoli hanno diritto di vivere..."

Nella sua replica, Ciano si dichiara lieto di sentire che San Marino "ha saputo comprendere al suo giusto valore l'omaggio che il Governo d'Italia ha voluto fargli" e prosegue assicurando che la Repubblica "circondata dall'affetto e dal rispetto vigile dell'Italia fascista... può vivere tranquilla all'ombra delle sue savie leggi..."

E' quindi evidente l'importanza assunta dal nostro treno, oltre ogni altra considerazione, nel quadro degli equilibri politici che l'Italia di Mussolini si stava costruendo attorno.

In seguito, tutte le autorità si trasferiscono in Basilica per il solenne Te Deum e Ciano riparte poco dopo mezzogiorno per Rimini dove, terminando l'intensa giornata e accompagnato da Palloni e Massani, visita la spiaggia interessandosi alle colonie marine di Forlì e Bologna.

N.B. I brani in corsivo sono tratti dall'articolo apparso sul «Popolo di Romagna» il 18-6-1932. La foto di questa pagina è tratta dal volume di G. G. Turchi «Rimini-San Marino in treno» ETR, Salò, 1986; quelle nella pagina di sinistra dalla rivista «il Rubicone» del luglio 1932.