

Presentazione del libro

“Storia delle linee ferroviarie lucchesi” di Michele Citarella, Pezzini Editore

Poche fra le attività umane hanno un fascino paragonabile alla Ferrovia. La ferrovia, il sistema ferroviario, è stata alla base dello sviluppo del mondo occidentale ed è stata assunta a simbolo della modernità, sia in Europa che negli Stati Uniti, dove ha trasformato il paese ed ha contribuito in modo fondamentale alla sua unità. La ferrovia è stata il primo sistema di grande trasporto di massa che ha coinvolto i popoli, trasformando la vita delle nazioni. Il fascino della Ferrovia, in tutti i suoi aspetti caratterizzanti, non è mai tramontato. Il materiale rotabile, anzitutto: le carrozze e i nuovi treni superveloci, le locomotive e le vecchie fumanti vaporiere. Le infrastrutture: i ponti, le gallerie, le grandi opere e le opere d'arte che hanno cambiato il territorio senza che, almeno in generale, esso sia stato offeso dalla loro presenza. Si diceva una volta che “le ferrovie fanno le cose per bene”; ed era vero perché si costruiva per durare. Ciò valeva per i veicoli e, oggi ci interessa di più, per le infrastrutture.

Questa passione da parte di Michele Citarella si legge nel suo libro fino dalla prima riga e viene trasmessa al lettore in modo palese; noi di Pieve San Lorenzo, che oggi ospitiamo Michele, abbiamo qualche ulteriore motivo di interesse nel leggere il suo libro.

La storia che Michele ci racconta parte da lontano e, nel suo sviluppo, ci accompagna nelle vicende che precedettero la unificazione del paese, nella Italia post-unitaria fino ai giorni nostri.

Le ferrovie nacquero nel Regno Unito come applicazione tecnologica di concetti fisico matematici che fanno riferimento alla cosiddetta “Termodinamica”. I sistemi ferroviari si sviluppano in Francia e Germania, gli altri due pesi all'avanguardia tecnologica del tempo. Perché l'Italia avesse un ruolo di secondo piano rispetto a questi paesi è storia complessa da spiegare, (posto che sia possibile farlo in modo soddisfacente) dato che la scienza moderna era nata in Italia. Forse avremo modo, un giorno, di parlarne.

Michele ci porta con il suo racconto al 1815, Congresso di Vienna, alla restaurazione dopo il periodo napoleonico. Lucca, dopo quel congresso, è la capitale di uno stato

indipendente; sarà pure un piccolo stato, ma gode comunque della protezione e forse della garanzia finanziaria dell'Austria.

Il libro si può dividere in due parti; nella prima parte il centro del racconto è Lucca con le sue ferrovie che da essa si dipartono verso Pisa, Firenze, Viareggio, Pontedera e verso la Garfagnana. La seconda parte del libro ha al centro la Lucca-Aulla e poi, in particolare, il traforo del Lupacino. Ma ora riprendiamo il racconto di Michele.

A Lucca si stabilisce un certo Pasquale Berghini, di Alessandria, condannato a morte in contumacia; questi, dopo aver girovagato per l'Europa e avere soggiornato per diversi anni a Londra, si fa promotore della realizzazione di una rete ferroviaria che si dirama da Lucca. Evidentemente è un portatore della innovazione che ha sperimentato in Inghilterra e, nel 1841, fonda una società avente come soci essenzialmente i notabili della corte di Lucca. La società ha lo scopo di costruire e, poi, gestire, il collegamento ferroviario con Pisa in modo che, attraverso la linea che collegava la stazione Leopolda di Pisa con il porto di Livorno, le merci lucchesi avrebbero avuto uno sbocco su un porto importante del Mediterraneo. Il progetto della ferrovia Lucca-Pisa fu approvato dal Granduca di Toscana e i lavori partirono da Pisa nel territorio toscano e da Lucca entro i suoi confini. I lavori furono affidati ad una grande professionista del tempo, Nottolini, e furono realizzate opere di grande qualità come la sistemazione del tratto lungo il Serchio a Ripafratta. La realizzazione dell'opera trovò la ostilità di molti contadini lucchesi e sfociò in atti di boicottaggio dei lavori, descritti nel libro attraverso documenti dell'epoca. Nel 1846 fu finalmente inaugurata la ferrovia Lucca-Pisa, la prima linea ferroviaria in Italia e, forse in Europa (si dovrebbe verificare) che collegava due stati sovrani. L'eco fu enorme e non solo localmente e non a torto: si inaugurò una nuova era di relazioni fra città che in passato si erano scannate per secoli e si comprese allora che tutto ciò era stato del tutto irrazionale e, in fondo, del tutto stupido.

Il secondo capitolo del libro è dedicato alla stazione di Lucca, una realizzazione fra eleganza e funzionalità, che fu inaugurata nel 1846. La posizione della stazione fu oggetto di dibattiti e studi fino alla felice scelta attuale, ovvero fuori dalle mura in modo che la

ferrovia non possa interferire con quel magnifico monumento, ma vicino al centro della città per la comodità dei viaggiatori.

Il terzo capitolo è dedicato al collegamento fra Lucca e Firenze, via Pistoia. Sull'onda della Pisa-Lucca e dell'attivismo prima dei moti del 1848, fu posto l'obiettivo di collegare le due capitali, ovvero Lucca e Firenze. La Lucca-Pescia (Pescia era territorio lucchese e la provincia di Pistoia non esisteva ancora) fu autorizzata da parte di Lucca nel 1844 e, nell'anno successivo, il granduca autorizzò la Pescia-Pistoia con la circa contemporanea costituzione della società denominata "Strada ferrata da Lucca a Pistoia". Non mancarono le discussioni per la definizione del tracciato; dopo le prime battaglie dei contadini contro la Lucca- Pisa, si era fatta strada l'idea contraria, ovvero che il passaggio della ferrovia sul proprio territorio era fondamentale per il futuro del territorio stesso. Michele ricorda i problemi anche tecnici della galleria di Serravalle e ricorda anche che, già nel 1861, si richiedeva con forza il raddoppio della linea o almeno della galleria di Serravalle per permettere successivamente il raddoppio senza grandi problemi e con bassi costi; quella richiesta non fu accolta per motivi economici. Michele non fa mistero del suo pensiero in proposito; oggi si sta lavorando al raddoppio della Lucca-Firenze perché questa linea a semplice binario è un collo di bottiglia e ciò comporterà investimenti altissimi, specialmente per risolvere due problemi: l'attraversamento di Montecatini e la galleria di Serravalle. Montecatini avrà una nuova stazione sotterranea e sotto Serravalle sarà necessario realizzare una galleria completamente nuova a doppio binario; peccato non avere visto lontano ai tempi della unità di Italia.

Il capitolo successivo è dedicato alla Lucca-Viareggio. L'autore ci porta nel periodo post-unitario, con un paese unificato e, così appare nel libro, subito invischiato nel clima politico che in qualche modo respiriamo ancora oggi. Con l'unità di Italia, Lucca ha perso il suo status di capitale di uno stato autonomo e ora il governo centrale investe le proprie scarse risorse economiche per finanziare i grandi progetti ferroviari che uniscano il paese; il paese nel suo insieme è ancora arretrato. La linea tirrenica è uno dei progetti strategici

post-unitari come vedremo fra poco. Viareggio non è ancora collegato a Lucca ma è collegato a Pisa già dal 1861 lungo la tirrenica che sta avanzando verso Nord, verso La Spezia e Genova. In questa situazione Viareggio chiede di essere distaccata da Lucca e di far parte di Pisa e, poi, di Massa (che aveva a quel tempo meno debiti di Pisa); stesso atteggiamento da parte di Seravezza. In questa situazione di forte ricatto politico, il Consiglio Provinciale di Lucca delibera la realizzazione della Lucca-Viareggio nel 1874, dopo anni di tensione. Michele spiega benissimo nel suo libro la politica degli investimenti nel campo delle ferrovie. Nell'Italia pre-unitaria, le ferrovie erano considerate l'investimento del futuro e venivano finanziate, come abbiamo visto, da società private in cui confluivano capitali collegati alle corti locali ma anche capitali internazionali; l'Austria e la Germania, in particolare, investirono nelle ferrovie locali italiane, almeno prima dei moti del 1848.

L'Austria era un grande paese e una potenza che aveva grandi interessi verso l'Italia e una forte presenza politica diretta nel Lombardo Veneto e anche indiretta, con i granducati locali. Con l'unità d'Italia il paese si dotò di una politica nazionale, come vedremo.

Torniamo al nostro racconto delle vicende della Lucca Viareggio. La costruzione della ferrovia fu tutt'altro che semplice; c'erano due grandi ostacoli: il traforo e Massaciucoli a cui si aggiungeva quello dei finanziamenti. Finalmente, nel 1890, il collegamento fu completato e il treno arrivò nella stazione di Viareggio. Sul trasporto locale, sui contrasti di idee, sui cambiamenti di atteggiamento verso la ferrovia (interessante il caso di Camaiore), sui problemi tecnici per attraversare Massaciucoli con una ferrovia pesante, sugli avvenimenti tragici che avvennero nella galleria durante la seconda guerra, il libro ci informa con ampiezza e cura; è una lettura interessante anche alla luce dei dibattiti che sono presenti anche oggi sul trasporto ferroviario.

Per dare seguito alla mia promessa, che vi ho fatto prima, circa le diverse velocità con cui il paese organizzava le proprie infrastrutture ferroviarie vi ricordo come invece cresceva la tirrenica.

Nel Dicembre 1861 viene inaugurata la Viareggio-Pietrasanta.

Il 1 Febbraio 1862 viene inaugurata la Pietrasanta-Seravezza.

Il 1 Novembre 1882 viene inaugurata la Seravezza-Massa.

Il 15 Maggio 1983 viene inaugurata la Massa-Sarzana.

Il 4 Agosto 1984 viene inaugurata la Sarzana-La Spezia.

Come si vede, Viareggio e La Spezia sono stati collegati in poco più di due anni e mezzo.

La seconda questione aperta è la politica e il sistema di leggi che hanno governato lo sviluppo ferroviario del paese dopo l'unità; ne parleremo fra poco, all'interno della storia della Lucca-Aulla.

La prima parte del libro si chiude con la Lucca-Pontedera, la linea che chiudeva l'anello dietro il massiccio dei monti pisani e del Serra. I lavori per la costruzione della linea iniziarono nel 1922 e terminarono nel 1926. Distrutta dai bombardamenti nel 1944 non fu mai ricostruita in quanto ormai inutile.

La seconda parte del libro di Michele è dedicata alla Lucca-Aulla, la chiusura dell'anello intorno alle Alpi Apuane. E' una avventura definita "affascinante" dall'autore e non possiamo certo dargli torto proprio noi della Pieve. Qui il racconto del libro si intreccia con i nostri ricordi anche personali, non tanto relativi all'inizio di questa avventura affascinante, il 1940, quanto la fine della stessa, il 1959, quasi 120 anni dopo.

Andiamo con ordine.

Come abbiamo già ricordato, gli anni '40 dell'800 sono gli anni di Lucca capitale di uno stato autonomo e dei progetti delle linee ferroviarie lucchesi. La politica e la finanza di Lucca sosteneva il progetto di collegare Lucca con il Nord dell'Italia (Modena, Reggio Emilia) con una linea attraverso l'Appennino Tosco Emiliano. Gli enti locali e i Garfagnini sostenevano invece un progetto di linea secondaria lungo la valle del Serchio. Il primo studio concreto fu redatto da una società inglese con lo scopo di collegare Lucca e Modena attraverso l'Appennino. La società chiese al Duca di Modena, che si trovava in vacanza a Castelnuovo, il suo parere favorevole al progetto, ma la risposta fu "non voglio che i buoni garfagnini si guastino". Il duca di Modena era Francesco IV, un personaggio nefasto per la storia di Italia. Per capirci, era lui, amico di Ciriaco De Masi, che dapprima promise una costituzione liberale salvo poi farlo arrestare e farlo impiccare dopo un

processo farsa; fu sempre lui che poi represses i moti unitari in Garfagnana. Nel 1848, con la guerra di indipendenza i progetti furono fermati.

Un nuovo progetto fu redatto da Padre Antonelli alla fine dei moti del '48; nel 1951 il progetto di Padre Antonelli era stato definito, dopo che lo stesso aveva redatto carte topografiche e fatto rilievi nei luoghi allora impervi della Garfagnana fino a Castelnuovo. Nel progetto Antonelli, a Castelnuovo la ferrovia girava verso Nord attraversando la montagna sotto san Pellegrino. Il progetto non fu attuato; gli anni '50 dell'800 erano quelli che precedettero gli eventi del 1860 e l'unità di Italia del 1861.

Con l'avvento dell'unità del paese, come abbiamo già detto, la costruzione di un sistema ferroviario moderno diventa un imperativo sia per lo sviluppo economico del paese sia per permettere rapidi spostamenti dei reparti militari attraverso il paese stesso; la logica degli interventi diventa quella nazionale. In questo contesto Lucca diventa periferica e il collegamento Nord Sud attraverso l'Appennino trova strade molto più importanti della Lucca-Modena. Nel 1864 l'interesse si concentra verso la Parma-La Spezia, la cosiddetta "pontremolese", che infatti venne approvata nel 1865 e diventò operativa nel 1883, dopo "solo" 18 anni, pur in presenza di problemi tecnici importanti. Le ragioni per abbandonare la Lucca-Modena furono diverse e, aggiungo, condivisibili; proviamo a elencarne alcune.

1. La Lucca-Modena era troppo complessa tecnicamente.
2. Il dislivello massimo era superiore di 400 metri a quello della Pontremolese.
3. La Pontremolese stava procedendo in modo rapido ed era alternativa alla Lucca Modena nel collegamento Nord Sud sul lato tirrenico.
4. La Pontremolese collegava il Nord ad un porto militare strategico come La Spezia, sede della flotta già dai tempi di Cavour e poi porto commerciale importante. Le gerarchie militari non avevano dunque dubbio sulla scelta della Pontremolese.

La Pontremolese e la linea tirrenica avevano però una vulnerabilità. Il libro racconta questa storia, invero poco nota. Dopo aver raggiunto la propria unità, l'Italia, che era un paese ancora povero e arretrato culturalmente e militarmente, iniziò una politica di imperialismo con grande attenzione verso l'occupazione del Nord Africa; in particolare aveva mire di annessione della Tunisia, in cui viveva una numerosa colonia italiana; la

Francia, con un colpo di mano, occupò di fatto la Tunisia e questo episodio provocò una crisi diplomatica gravissima, sul punto di una entrata di guerra. In questa circostanza, le gerarchie militari si resero conto che la Francia era in grado di tagliare i collegamenti Nord Sud con un blocco navale sulla Versilia. Ritornò allora in auge il vecchio progetto della chiusura dell'anello dietro le Apuane, con la Lucca Aulla che si collegava appunto alla Pontremolese. La Pontremolese era stata la causa dell'abbandono della Lucca-Modena ma anche alla base, seppure non la sola, della realizzazione della Lucca-Aulla; è strano il destino.

Nel 1878, Protche iniziò il progetto partendo dall'immenso lavoro di progettazione fatto da padre Antonelli fino a Castelnuovo, alla vigilia della legge fondamentale dello sviluppo ferroviario italiano, la legge Baccarini, approvata nel 1879. La legge Baccarini definisce il nuovo assetto ferroviario e il piano di costruzione delle nuove tratte.

Le nuove tratte vengono divise in 4 categorie:

1. Linee nazionali e transnazionali
2. Linee nazionali minori,
3. Linee nazionali minori, meno importanti delle 2.
4. Linee locali o complementari.

A questa ultima categoria appartiene la Lucca-Aulla, al numero 16 di priorità nazionale. Le linee complementari potevano contare su un contributo statale massimo del 40% del totale e solo se gli enti locali potevano dimostrare la loro utilità a la avvenuta progettazione a loro carico.

La Lucca-Aulla iniziò con l'inaugurazione del tratto Lucca - Ponte a Moriano nel 1892 ed si iniziò la costruzione del tratto Ponte a Moriano - Borgo a Mozzano, per il quale furono necessari 6 anni di lavori. Il treno arrivò al Borgo nel 1898, ma già da un anno la Legge Baccarini, che garantiva gli investimenti stanziati, era stata sospesa per la crisi finanziaria di fine '800 dello stato italiano (le crisi finanziarie italiane non sono, come si vede, una novità di oggi). Tutti gli interventi avrebbero dovuto essere condotti in futuro con leggi speciali.

La pressione verso la realizzazione della nostra linea era comunque molto forte; nel 1899 il treno giunse a Bagni di Lucca. Questa cittadina era diventata un centro termale di livello europeo e l'arrivo della ferrovia ne consolidò la funzione.

Intanto, all'inizio del '900, era iniziata l'estrazione del marmo nell'alta Garfagnana nei Comuni di Vagli e Minucciano e questa opportunità sembrava poter produrre una grande ricchezza che però aveva bisogno del sistema di un trasporto per ferrovia.

La situazione però non era favorevole. Nel 1905, la Lucca - Aulla veniva esclusa dall'elenco della quarta categoria per gli alti costi della linea. Seguirono proteste memorabili, portate avanti in modo compatto da tutti gli amministratori della valle del Serchio. Il libro ricorda questa fase della nostra storia; i sindaci garfagnini attuarono uno sciopero amministrativo di ben due mesi consecutivi e, fra le altre iniziative, coinvolsero il Pascoli. Come sapete Giovanni Pascoli, celebrato poeta nazionale, si era insediato a Castelvecchio di Barga nel 1895 e lì rimase fino alla sua morte avvenuta nel 1912.

Approfitto di questo cenno per dirvi che l'anno ormai prossimo è il centenario della sua morte e la Garfagnana dedicherà a questo evento una grande celebrazione. Anche Garibaldi, in passato, aveva perorato la causa della Lucca-Aulla. Non è detto che lo stesso Garibaldi conoscesse a fondo il problema, ma è chiara la sua gratitudine verso i molti volontari garibaldini partiti dalla Garfagnana e, in particolare, verso Antonio Mordini, di Barga, che fu prima un grande garibaldino, governatore della Sicilia post garibaldina e, poi, un grande politico di statura nazionale. Insomma, la politica locale fece la sua parte in una situazione molto difficile; questo impegno non fu vano.

Nello stesso anno 1905, fu approvata la legge che nazionalizzava le ferrovie; nascevano le Ferrovie dello Stato e furono le stesse Ferrovie dello Stato ad affidare la costruzione della Bagni di Lucca-Castelnuovo alla ditta Parisi. Dal racconto di Michele, che cita le cronache locali del tempo, la ditta Parisi fu una ottima concessionaria che aveva gestito la Lucca-Bagni di Lucca con cura degna di nota, molto maggiore per esempio di quella sulla Lucca-Viareggio.

Finalmente, il 25 Luglio 1911, il treno arrivò a Castelnuovo Garfagnana e la cerimonia di inaugurazione della linea ferroviaria fu memorabile.

Nel contempo, la ferrovia avanzava dalla parte della Lunigiana; sempre nel 1911, il 4 Dicembre, dunque esattamente 100 anni fa, nello stesso giorno di Santa Barbara, come oggi, il treno arrivava a Gragnola e il 25 Marzo 1912 a Monzone.

Castelnuovo trasse grande beneficio dall'arrivo della ferrovia; lo stesso accadde per Monzone, che era diventato a sua volta un centro di attività estrattiva.

Una parte molto interessante delle cronache che riporta Michele e, forse, ignota fino ad oggi, è la campagna di stampa che si originò intorno alle aspettative a, soprattutto, alle diverse ipotesi sul tracciato della ferrovia. Erano cronache locali, molto accese ed animate in fondo dall'amore verso la propria terra e rivolte a creare un nuovo futuro.

Dalle celebrazioni del 150° anniversario dell'unità di Italia che si sono tenute in Garfagnana, abbiamo infatti preso atto della crisi spaventosa che colpì questa terra dopo l'unità del paese testimoniata da una emigrazione biblica dalle nostre terre; ci ricorda lo stesso Michele che nell'anno 1863 i passaporti rilasciati per espatrio furono 386 e che, nell'anno 1878, erano diventati 1216. E' dunque chiaro che la Ferrovia poteva finalmente invertire la tendenza e dare una speranza per il futuro.

Ma il cammino per arrivare a Piazza al Serchio appariva arduo e, stavolta, non solo per problemi finanziari; i problemi tecnici erano formidabili. Le pressioni e le proteste nell'alta Garfagnana per chiedere l'avvio dei lavori furono ancora imponenti, come si legge dalle cronache del tempo che Michele riporta con ricchezza nel suo libro. Due questioni appaiono interessanti e non prive di qualche insegnamento. La prima è la entrata in scena di un senatore, Artom, il quale, cavalcando i mezzi di informazione da grande populista riuscì a inculcare il messaggio che tutto il merito della ferrovia che avanzava era solo suo; la cosa durò solo per un certo tempo ma, come accade talvolta, finì con una campagna feroce in senso opposto. Le parabole del populismo sono sempre le stesse.

La seconda interessante questione riguarda un giornale "Il Camporgiano" e il suo creatore, Telloli. Telloli sosteneva con passione due progetti.

Il primo era la linea Castelnuovo- Piazza al Serchio che egli sosteneva con fermezza ma con l'idea che la linea dovesse essere elettrificata e che la alimentazione elettrica

dovesse essere fornita da centrale elettrica alimentata da una nuova diga da costruire sul Serchio all'altezza dell'abitato della Sambuca, a monte de La Villetta. Questa soluzione avrebbe comportato un tracciato, quale poi è stato realizzato, con la stazione di Camporgiano vicino al paese, in contrapposizione ad una ipotesi di tracciato con la stazione più in basso della attuale. Siamo negli anni '20 del '900 e la sua idea di realizzare la nuova diga ebbe anche una prima approvazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici per essere poi definitivamente bocciata, anche se il tracciato della ferrovia rimase quello, l'attuale, derivante dalla ipotesi della diga della Sambuca.

Il secondo progetto sostenuto con passione dal Telloli (che scriveva con lo pseudonimo di "Lete") era una linea Piazza al Serchio-Camporgiano-Massa attraverso un foro sotto il Tambura. Il progetto fu fortemente osteggiato sia da Castelnuovo, sia dai sindaci della Media Valle, della Piana e da Lucca e, anche, dai comuni della Lunigiana, che vedevano semmai una linea Monzone-Carrara come alternativa molto più praticabile tecnicamente. Su questo argomento mi riservo poi un mio commento personale finale.

Tutte queste vicende abbracciano gli anni '10 e '20, anni in cui la politica dei trasporti appare ballerina; la ottima ditta Parisi, con l'accordo del 1911, era diventata concessionaria della Lucca-Aulla; nel 1915 la concessione era annullata con il ritorno allo Stato. La statalizzazione era anche il risultato della prima guerra mondiale che si avvicinava e della spinta dei militari verso il pieno controllo dello Stato sulla rete di comunicazione; la guerra non coinvolse la Garfagnana ma bloccò tutti i nuovi progetti e ritardò i lavori avviati, che ripresero con fatica dopo la guerra e continuarono per tutto il decennio degli anni 20, dopo che, finalmente, nel 1923, la Garfagnana ritornò sotto la provincia di Lucca.

Nel 1930 la ferrovia riprende ad avanzare dal lato Lunigiana con la inaugurazione del tratto Monzone-Equi Terme e, nel 1931, si completa anche il tratto Castelnuovo- Piazza al Serchio. L'opera era stata autorizzata nel 1916 in pieno periodo bellico, ma i lavori iniziarono solo nel 1919 con una interruzione dovuta al disastroso terremoto del 1920. Quella completata nel 1931 è davvero una opera colossale e, insieme un'opera d'arte con una sequenza di ponti (Pontecosi, Villetta, Poggio, Rio Cavo, Acqua Bianca) e gallerie

(scavate in terreni difficili) che costeggiano e attraversano due volte il Serchio. La ferrovia non fu del tutto operativa fino a metà degli anni 30, dopo lavori di consolidamento. Il libro ci fa dono di bellissime foto storiche, in bianco e nero, che illustrano l'avanzamento dei lavori; quelle di pagina 124, 130 a pagina 133, ponte de La Villetta, e pagina 135, ponte sull'Acqua Bianca, sono impressionanti e mi sento in dovere di esprimere gratitudine verso quelle persone, tecnici e operai, che quelle opere d'arte ci hanno consegnato; Michele ci racconta che quello de La Villetta è il ponte in muratura più alto d'Europa. Mi piace aggiungere qui che anche il nostro, quello di Pieve San Lorenzo, non è inferiore per eleganza e qualità tecnica.

Dopo Equi Terme, nel lato Lunigiana, i lavori per lo scavo della galleria di Uglianaldo verso la Pieve riprendono nel 1922. La generazione dei minatori, i giovani nati alla fine dell'800 e inizio '900, che scavavano "a mano" la roccia, non c'è più, ma i loro ricordi sono stati tramandati a noi quando eravamo bambini e io vorrei darvene qui testimonianza; con il permesso di Michele, mi distacco quindi, solo per un attimo, dal filo del suo racconto. Il mio ricordo va al fratello di mia nonna, mio zio Alessio, minatore in quella galleria. Ero un bambino quando lui mi raccontava, proprio nel modo in cui si racconta una storia o una favola, come si forava la roccia dentro la galleria per piazzare le cariche esplosive; erano in due e uno teneva il "punciotto", cioè la barra di acciaio a forma di tagliente e l'altro con una mazza, la "mazzetta", batteva sul punciotto e, ad ogni colpo, il punciotto veniva girato per fare il foro tondo e profondo; mio zio, dopo il primo colpo, poteva battere il punciotto con la sua mazzetta ad occhi chiusi e in tutte le posizioni, anche sulla calotta della galleria, sopra la sua testa, battendo in alto. Per me, che non riuscivo ad evitare una martellata sulla mano ogni volta che volevo piantare un chiodo, mio zio era un eroe.

Nessuno dei minatori della galleria Equi-Pieve è morto di vecchiaia; sono morti tutti giovani per la silicosi, per quella roccia maledetta. I lavori per forare quella galleria di 3,2 Km, iniziati nel 1922, terminarono solo nel 1940, all'inizio della guerra e, forse a causa della guerra, la ferrovia diventò operativa solo nel 1943-44.

Negli anni 1933-1936 si realizzò intanto il ponte della Pieve che fu un vanto della tecnologia del tempo; il nostro ponte è un esempio di eleganza, tutto realizzato in curva,

con bozze in pietra a faccia vista e conci in cemento gettato in opera; un vero capolavoro che, fra l'altro rese molto più facile il collegamento con i nostri "cugini" di Argigliano, che poi sono anche venuti a scuola alla Pieve dopo la guerra, grazie proprio al nostro ponte.

La linea ferroviaria non fu interessata dalla guerra fino al 1943; da allora la Pieve fu oggetto di molti bombardamenti che avevano come obiettivo il piazzale della ferrovia, in cui erano accatastati i tubi per il pompaggio dell'aria nella galleria del Lupacino e forse bossoli di proiettili, e il ponte della ferrovia. Intorno al ponte caddero molte bombe durante diversi attacchi aerei, senza mai provocare alcun danno proprio per la sua forma e la sua posizione. Il libro riporta diversi passi del diario di Don Armenio Notari, il nostro parroco che alla Pieve ha trascorso tutta la sua vita sacerdotale. Memorabile il bombardamento di San Giuseppe del 1945 che colpì il centro abitato senza produrre morti o feriti; durante gli attacchi aerei i paesani stavano nella galleria del Lupacino, che ha l'imbocco accanto alle case del paese.

La linea Lucca-Aulla vide la distruzione di diversi ponti durante la guerra, come quello di Pontecosi, il ponte di Soliera, due giorni prima della fine della guerra, vari ponti sul Serchio (Ponte a Moriano, Vinchiana, Piaggione, Bagni di Lucca ma, soprattutto subì la distruzione di ponti da parte dei tedeschi in ritirata; ciò avvenne sia in Lunigiana che in Garfagnana dove, il 19 Aprile del 45, fu minato il ponte della Villetta con danni irreparabili. Il ponte della Pieve invece fu risparmiato per merito di Don Armenio, che riuscì a convincere l'ufficiale tedesco, un polacco in realtà, in una trattativa che viene ricordata nel libro; fu uno dei pochi successi in questo senso. Molto interessante la storia, raccontata dal Sign. Feliziani, del treno armato tedesco che stava nascosto nella galleria di Gassano. I danni alla linea prodotti dalla guerra furono notevoli ma nel 1952-53 la linea fu finalmente ripristinata sia da parte Lucca che Aulla. Mancava l'ultimo tratto: la galleria del Lupacino.

L'ultima parte del libro è dedicata alla nostra galleria. La galleria del Lupacino è una opera colossale: 7515 metri di tunnel con 156 metri di dislivello fra Pieve e Piazza. Gli anni '50 del 900 furono un'epopea per i bambini di quel tempo; io, allora ero un bambino e, nella mia narrazione, spero che Michele vorrà perdonarmi qualche cenno di emozione e

qualche ricordo personale. Michele ricorda con grande piacere il suo incontro con noi della Pieve, grazie a Massimiliano; per lui è stato un incontro sorprendente per umanità e amore verso la nostra terra, ma per noi lui è stato un dono prezioso perché non perdessimo memoria di questo nostro passato attraverso il suo racconto. L'incontro con Angelo e Ottavio (il nostro Ottà), le loro interviste sulla vita in galleria (loro erano molto giovani a quel tempo) sono state un regalo indimenticabile per noi.

Nel suo racconto, Michele cita due scoop presenti nel suo libro.

Il primo è la comprensione di una parola "poiàn" in dialetto ("poiano" in italiano) che veniva usata dai nostri minatori per indicare una difficoltà di respirazione, una asfissia che colpiva dentro la profondità della montagna. E' stato Massimiliano a scoprire il significato della parola; poiano deriva da poiana, un ben noto rapace che colpisce improvviso e inesorabile le proprie prede. Il termine veniva usato dai minatori della galleria del Sempione per indicare uno stato di asfissia che provocò anche la morte di diversi lavoratori in quel traforo

Veniamo al secondo. La questione nasce da un libro, dal titolo "*De subterranea via in Monte Lupacino*" scritto con il contributo dei ragazzi della pro-Loce della Pieve in occasione del 50° anniversario della apertura della galleria del Lupacino. In quel libro era emersa l'esistenza di due date diverse per l'incontro delle avanzate dalle due parti. Esiste una data ufficiale, il 17 Settembre 1956, in cui si tenne la cerimonia pubblica con le autorità presenti, ed una diversa data che aveva indicato Don Armenio nel suo diario, il 7 Agosto 1956. Non ci fu tempo di approfondire la questione nel libro che era in corso di pubblicazione ma essa rimase sempre aperta. La soluzione dell'enigma è anche la ragione della mia presenza qui oggi. Il libro di Michele riporta la foto di una lettera scritta da un operaio che si chiamava Giovanni ma che tutti chiamavano Giannino. Egli era il responsabile sindacale dei lavoratori della galleria e la lettera fu scritta da lui a nome dei suoi compagni di lavoro e indirizzata al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Romita, e per conoscenza a: On. Giulio Pastore, Prefetto di Lucca, Ministro Angelini, Se. Cesare Angelini, On. Loris Biagioni, On. Quirino Baccelli, On. Andrea Negrari, Impresa Scardovi.

La lettera è a nome degli operai, riuniti il 24 Luglio 1956, e rileva che, *a oltre 4 Km nella galleria gli impianti di ventilazione non hanno la potenza sufficiente per spingere fuori il fumo delle mine e la polvere della roccia* Constatano che con la perforazione del residuo diaframma della roccia, si creerebbe una ventilazione naturale,...e termina con queste parole: “ *Deliberano , dato che non vi sono ragioni che giustifichino il ritardo della perforazione, di invitare l’On. Ministro dei LL. PP. Ed il Direttore Generale delle Nuove Costruzioni Ferroviarie ad emanare l’ordine per la immediata perforazione che dovrebbe avvenire nei primi giorni d’Agosto e non ai primi di Settembre, come fu deliberato da codesto On. Ministero, - di entrare in sciopero se l’Impresa od altri dovessero opporsi alla perforazione della galleria, assisti dalle Organizzazioni Sindacali. Il segretario Frediani Giovanni*

Il ministro rispose a questa lettera (io la lettera di risposta l’ho vista) e i lavori procedettero come da lui richiesto creando un cunicolo che si riunì con il lato Piazza al Serchio il 7 Agosto del ’56, appunto, 40 giorni prima della cerimonia che si svolse regolarmente come da programma ufficiale.

Nel suo libro, Michele ricorda quelle lettera con queste parole: “commovente da leggere per il modo in cui l’autore si esprime per tutelare gli operai e anche ben scritta, visto che si tratta comunque di una lettera scritta da un operaio circa 60 anni fa”.

Posso commentare le parole di Michele e aggiungere qualcosa che forse potrà arricchire il contenuto del libro.

Anzitutto devo ricordare, e con dispiacere, che 60 anni fa il livello della lingua italiana parlata e scritta era superiore a quello attuale; c’era una cura che oggi non si vede né si sente. Nel caso specifico, vorrei spiegare brevemente a chi mi ascolta, quasi tutte persone più giovani di me, da chi era composta quella generazione. Giannino era mio padre. Era nato nel 1920, sua madre era morta quasi subito per le conseguenze del parto e mio nonno, giovanissimo, lasciò definitivamente l’Italia quando suo figlio aveva 4 anni; mio padre fu cresciuto dai suoi nonni materni, nati negli anni intorno al 1870. Leggeva tutto quello che era possibile e, insieme con i suoi amici, aveva scritto una specie di dizionario personale, in cui ogn parola nuova veniva commentata. Fece poi la guerra in Albania e poi

in Tunisia, scrivendo un diario che una volta ho letto in parte con emozione; doveva essere pubblicato. In Tunisia, saltò in aria su una mina anticarro; perse un occhio per una scheggia nella cornea, ebbe le gambe maciullate ma si salvò, recuperò benissimo, salvo l'occhio e, nella sua convalescenza dette asilo ad un ingegnere ebreo che si chiamava Atal, che di giorno viveva in casa sua e di notte dormiva in un rifugio sicuro. L'Ing. Atal gli fece scuola e, in particolare, gli insegnò Matematica e Fisica, oltre che Italiano. Da ragazzo, anzi da bambino, ogni sera andava a piedi a Pugliano dal prete di quel paese che gli insegnava musica e presso il quale imparò a suonare il violino. Studiò poi da solo pianoforte usando le tastiere dell'Armonium della chiesa. Amava e conosceva la musica classica, adorava Verdi e Puccini. Sapeva scrivere con raffinatezza e ironia. Quando ero bambino casa mia era un porto di mare di gente che veniva per tutte le pratiche possibili per tutte le persone di ogni credo: pensioni, assegni, lettere varie, anche dichiarazione dei redditi. Non chiese mai alcun compenso.

Vorrei aggiungere, se Michele me lo permette, un altro piccolo scoop ai due che ha elencato nel suo libro. Il 21 Marzo 1959 era il giorno della inaugurazione della galleria. Io frequentavo la prima media ad Aulla e quel giorno, per la prima volta in quell'anno, ebbi il permesso di non andare a scuola: c'era il Presidente della Repubblica Gronchi. Mio padre era in subbuglio. con grande ansia per mia madre. Non era la prima volta: mio padre era infatti un uomo mite e gentile ma altrettanto duro e incrollabile sui principi. Questi gli erano costati già cari; per un periodo non poté lavorare alla galleria ma andò nel Trentino a San Valentino a scavare piccoli tunnel idroelettrici. Ebbe poi processi relativamente ad azioni sindacali alla Pieve e , poi, in relazione a cause per la difesa di morti di silicosi ecc. Quel giorno si era messo in testa che nella seconda littorina del treno presidenziale dovevano viaggiare con il Presidente gli operai della Pieve. Era una di quelle famose questioni di principio che facevano morire di paura mia madre; lui la rassicurava e apparentemente ci riusciva ma io so che era solo apparentemente. Aveva avvertito il segretario particolare del presidente, che all'inizio esordì dicendo se era matto, e poi il maresciallo dei Carabinieri. Quei momenti li ho stampati nella memoria. Dopo i discorsi di rito, lui si posizionò accanto ad una porta della seconda littorina e, ad un suo cenno, tutti gli operai salirono insieme sul

treno, che partì e sparì subito in quella galleria. Quando raccontai alla mamma quanto successo, lei tremava dalla paura. Mio padre era stato il mio eroe e anche l'eroe del paese. Raccontò poi che quel segretario particolare ammise con un certo suo stupore che non era successo niente; la risposta di mio padre fu lapidaria e mi è rimasta scolpita per sempre: quella che è salita in treno, e lo ha fatto per dimostrare la dignità del lavoro, è la parte migliore del paese; e non avrebbe dovuto salire in quel modo, quasi di forza.

Potrebbe essere la frase finale del mio commento del libro di Michele Citarella, in omaggio alla sua passione e all'onore che ci fa con la sua presenza oggi, giorno 4 Dicembre e festa di Santa Barbara, alla Pieve.

Il libro di Michele però non esaurisce l'argomento, almeno a mio parere; la curiosità e la passione che il libro ha acceso meritano un seguito. In particolare, lo inviterei ad approfondire la storia della Aulla-Pieve per ritrovarci di nuovo qui a commentare il suo nuovo libro; lui ha gli elementi per farlo e la Pieve, enclave lucchese da secoli, è il luogo di incontro ideale fra la storia della Garfagnana e quella della Lunigiana. Michele, possiamo sognare l'arrivo di due locomotive qui alla Pieve proveniente dai due lati per una grande festa di fratellanza e di gioia?

Concludo ritornando ad un commento, che vi devo, sui dibattiti sulla Lucca-Modena degli anni 40 dell'800 e poi, negli anni 20 del '900, sulla Camporgiano-Massa.

In anni molto recenti è stata riproposta da un ex Presidente del Senato la idea del collegamento Lucca-Modena sotto l'Appennino, seppure autostradale. Vorrei invitarlo a ricordare che Lucca non è più la capitale di uno stato autonomo, cosa che dovrebbe essere facile da capirsi data la formazione di detto ex presidente del Senato.

In anni recentissimi un sindaco della Garfagnana, spalleggiato da un ex Ministro dei Lavori Pubblici, ha riproposto il collegamento con Massa attraverso il Tambura. Pazienza porre questo problemi un secolo fa ma oggi pare troppo. Sarebbe interessante ricordare che il traforo dell'alta velocità fra Firenze e Bologna ha causato qualche variazione di sorgenti nel Mugello con un po' di daini che si sono spostati da altre parti per bere e che, per questo solo fatto, il responsabile del Consorzio delle ditte costruttrici è stato condannato in primo appello, se ricordo bene, a 8 anni di reclusione per il reato di "furto di acqua" non

esistendo nel codice penale un reato diverso. Chi ha dunque coraggio di forare le Apuane si faccia avanti!

Dobbiamo riprendere invece l'argomento per una cosa più seria: la discussione sul futuro della Lucca-Aulla. Questa opera ha consentito a generazioni di giovani di accedere alla istruzione superiore, di lavorare e ritornare a casa e di arricchire il paese con la loro creatività. Non possiamo pensare che la nostra linea possa essere emarginata e lasciata morire magari senza dichiararlo. Non possiamo farlo anche per l'onore che dobbiamo a tutti i nostri padri di fronte ai quali io mi inchino. Mi inchino di fronte a generazioni di uomini generosi, forti e laboriosi che hanno fatto grande, nel loro tempo e solo in quello, un paese piccolo come l'Italia.

Grazie.

Pieve San Lorenzo, 04 Dicembre 2011

Aldo Frediani