



Domenica 26 marzo 2006

**La storia.** Settantadue anni fa venne completata l'opera ferroviaria che collega Bologna con Firenze. Novantanove i morti. E in tanti si ammalarono di silicosi

# Aprile 1934, nasce la Direttissima

## Serafino D'Onofrio

L'anziano ingegnere, di cui non si trovano foto, percorreva a piedi i crinali della montagna per sincerarsi della validità del percorso e per creare il progetto migliore. Un progetto che, attraverso le valli del Setta e del Bisenzio, fosse in grado di sfruttare le pendenze naturali per attraversare l'Appennino.

Jean Louis Protche era nato nel 1818 a Metz, capoluogo della Lorena, nel nord della Francia. Laureatosi come ingegnere di 2° e 1° classe presso il Politecnico di Parigi, aveva lavorato in Francia alla realizzazione di canali, ferrovie, strade. Dopo, si era trasferito in Italia, a Bologna nel 1856, per impegnarsi nella realizzazione di tracciati ferroviari. In primo luogo, la linea Piacenza-Bologna, poi, nella nostra città Protche aveva guidato l'Accademia di Belle Arti ed aveva realizzato alcuni stabilimenti per la lavorazione della canapa a Vergato e a Corticella.

Protche, a cui è dedicata la piazza della stazione di Porretta Terme, si era spento a Bologna nel 1886, dopo una lunga malattia. Il suo progetto per attraversare l'Appennino, la cosiddetta Direttissima, avrebbe avuto la meglio su tutti gli altri autorevoli studi presentati. L'ingegnere, con la sua proposta, aveva di fatto de-

potenziato il suo stesso capolavoro: la linea Porrettana, che consentiva un collegamento fra Bologna e Firenze troppo lento e complesso.

Con la ferrovia Porrettana, Bologna era stata collegata con Pistoia. Un'opera esemplare, con un percorso difficilissimo di 133 chilometri, pendenze del 26% e 47 gallerie, che aveva richiesto anche di deviare il corso del Reno. Nel 1863 sua maestà Vittorio Emanuele II aveva inaugurato il tracciato nella stazione di Bagni della Porretta e per le valli del Reno e della Lima iniziava così un'indimenticabile epoca di turismo di élite, che avrebbe reso famose tante località dell'Appennino pistoiese, altrimenti irraggiungibili.

Per la Direttissima, Protche aveva scelto il percorso che attraversa le valli del Bisenzio e del Setta perché **consapevole** che in quei punti lo spessore dell'Appennino era più limitato. Ma le difficoltà si erano manifestate fin dall'inizio.

Dal lato bolognese il traforo presentava una zona di argille scagliose spingenti lunga 4 chilometri; era stato necessario adottare un'armatura speciale. Più avanti, alcune sacche di gas metano avevano provocato tre violente esplosioni con incendi di lunga durata. E poi l'acqua, con filtrazioni che

in un punto del traforo avevano raggiunto la portata di 600 litri al secondo.

## OPERA DI REGIME

Il progetto definitivo della linea ferrata era stato approvato il 18 giugno del 1908, ma i lavori erano andati a rilento fino a quando, nel 1924, il fascismo non decise di fare della Direttissima un'opera di regime. Proprio a metà del febbraio 1924 era stato dato il via ai lavori intermedi a Cà di Landino, sfruttando i due pozzi inclinati realizzati nei tre anni precedenti. Tra il 1926 ed il 1927 il regime imprese un'accelerazione all'opera. Vennero assunti nei cantieri anche lavoratori precedentemente esclusi perché sindacalizzati o antifascisti.

Il 4 dicembre 1929, festa di Santa Barbara patrona dei minatori, le squadre dei "bolognesi" e dei "fiorentini" che procedevano dai

due lati si incontrarono. Grande commozione ed abbracci fra operai polverosi, armati di picconi e lanterne. Tutte le sirene dei cantieri e dei locomotori vicini iniziarono a suonare. Risposero le campane dei paesi vicini. Ad ogni operaio fu dato in premio un fiasco di vino, un etto di salume ed un pacchetto di sigarette.

## CON PERTINI

Il primo treno n° 38, partito



da Prato, transitò nella notte tra il 22 ed il 23 aprile 1934. L'inaugurazione "vera" fu fatta successivamente dal re Vittorio Emanuele III, che attraversò la linea con un convoglio speciale. Oltre al tracciato ferroviario, furono realizzati 117 ponticelli, 30 gallerie, 7 stazioni più quella sotterranea (realizzate a circa 10 km. l'una dall'altra), 40 tra ponti e viadotti, 6 cavalcavia, 50 sottovia, 54 case cantoniere doppie. La spesa complessiva finale fu di un miliardo e 122 milioni di allora, contro i 150 milioni circa preventivati prima della Grande Guerra.

Nel cinquantesimo anniversario dell'inaugurazione della ferrovia, si tennero grandi festeggiamenti. Sandro Pertini incontrò i minatori della Direttissima il 14 ottobre 1984, nello stesso anno il Dopolavoro Ferroviario di Bologna curò la pubblicazione di un libro fotografico "Uomini, monti e ferrovie". Nello stesso anno, la classe 2° B dell'Istituto Tecnico Commerciale di Castiglion dei Pepoli aveva raccolto testimonianze e documenti della Direttissima fra i lavoratori che avevano scavato fra il 1919 e 1934. I ricordi dei minatori e dei familiari, furono stampati nel libro "Picco e pala - La Direttissima".

### LAVORI PERICOLOSI

Quasi tutti gli intervistati ricordavano di essere andati a fare quel lavoro per necessità. Gli operai si recavano a piedi al lavoro, con qualunque tempo. Il lavoro esterno era pagato meno ma si lavorava di giorno, con un'ora di sosta per mangiare (e qualche cantiere disponeva anche di una cucina per le maestranze). In galleria, invece, si facevano tre turni continui di otto ore, anche di do-

menica e senza soste per mangiare. I minatori mangiavano un po' di cibo portato da casa, in fretta e di nascosto fra un lavoro e l'altro: pane e polenta, un uovo, un po' di formaggio. Feste concesse, soltanto per Natale, Pasqua, Santa Barbara. Un turno intero di riposo, ogni 15 giorni. Si lavorava a squadre.

Le prime squadre, addette all'avanzamento, scavavano le buche per le mine con la rivoltella, piazzavano le mine e le facevano brillare, caricavano il materiale di risulta sui vagoni per portarlo via. Il lavoro delle squadre di avanzamento era pericolosissimo e fatto in fretta, sotto la pressione degli assistenti che avevano necessità di stringere i tempi. Fatta brillare la miccia, era necessario ripararsi velocemente e poi passare subito alla fase di carico dei materiali in mezzo al polverone, che impiegava almeno 20 minuti per diradarsi. In galleria la temperatura raggiungeva anche i 60°.

Poi sopraggiungevano le squadre degli armatori per costruire l'armatura delle volte, assistiti dai muratori, dai manovali, dai calcinari e dai *bocia* (i ragazzini di 13/14 anni addetti a portare acqua ed arnesi). I fochisti bruciavano il gas formatosi in galleria, con uno straccio infuocato posto in cima ad un palo. I tubisti curavano la manutenzione delle pompe dell'acqua. I motoristi curavano i compressori della grande galleria, che garantivano l'aerazione nei cunicoli.

Il *merdaio*, invece, era l'operaio incaricato di portare con un recipiente i rifiuti dei compagni, in luoghi prescelti. Il lavoro di questi operai fu prezioso perché evitò e controllò l'anchilostomiosi, una malattia intestinale che colpisce i lavoratori delle cave e delle gallerie sprovviste di servizi

igienici. Tale malattia aveva provocato tantissime vittime durante la costruzione della galleria del Gottardo. La perforazione della galleria prevedeva due avanzamenti quasi contemporanei, uno sopra e l'altro sotto. Fra i due tunnel venivano aperti dei varchi che consentivano di scaricare nei vagoni sottostanti i detriti. I materiali e gli uomini raggiungevano il punto di lavoro in galleria, a mezzo di speciali locomotive ad aria compressa. Nella costruzione della Direttissima persero la vita 99 operai, di cui 69 soltanto nella realizzazione della grande galleria. In caso di incidenti, le prime cure venivano prestate nell'infermeria del cantiere o nell'ospedaletto di Lagaro. Gli infortunati più gravi venivano portati all'ospedale di Bologna. Nelle gallerie della Direttissima, più recentemente, altri morti sono stati provocati dagli attentati fascisti dell'Italicus nel 1974 e del Rapido 904, il 23 dicembre del 1984.

### QUEI CANTI SULLA SILICOSI

Durante la realizzazione della ferrovia, di fatto, non c'era tutela sindacale ed i sindacalisti fascisti erano gli stessi che avevano procurato l'impiego. Gli operai, però, disponevano di un'assicurazione sul lavoro, che tutelava minimamente le malattie, ma che provocava il risarcimento a titolo liquidatorio degli infortuni subiti. La silicosi, malattia professionale dovuta all'inhalazione di polveri, non era riconosciuta, nonostante avesse provocato la maggioranza dei decessi fra i minatori. La silicosi era chiamata *pussiera*, dal termine *poussière*, conosciuto dai minatori che avevano già lavorato in Francia. C'erano anche alcune canzoni dedicate a questa malattia che gli operai anziani con-



tinuavano a intonare, con un po' di vergogna, in occasione della festa di Santa Barbara e in osteria, dopo qualche bicchiere di vino.

Nell'ottobre del 1978 il Lion's Club di Castiglion dei Pepoli festeggiò i 50 minatori superstiti della Direttissima. Uno dei tanti che avevano lavorato per 9 anni ai trafori, Umberto Crisalidi di 89 anni, disse: «Siamo veramente contenti di questa festa, l'unica che ci è stata fatta dopo l'inaugurazione del 1934; ci fa piacere che qualcuno si sia ricordato di vecchi silicotici come noi».

### NELLE TENEBRE

I cantieri della Direttissima erano di proporzioni notevoli. Fu necessario allestire officine di trasformazione con motori termici ed elettrici di riserva, destinati a far funzionare i compressori d'aria. Furono allestite altre officine meccaniche, tettoie per il deposito e le lavorazioni di materiali, magazzini. Nell'opera furono impegnati, in alcune fasi dei lavori, fino a 6.000 operai e tecnici. Le ditte costruttrici fornivano al personale soltanto mantelle e stivali, il rimanente abbigliamento era a carico dei lavoratori. Nella zona non c'erano centri abitati e fu necessario predisporre dormitori, refettori, abitazioni, spacci di vendita, chiese e scuole per le maestranze e per le loro famiglie, provenienti da anche altre regioni.

La linea Direttissima fu concepita tutta a doppio bi-

nario. Dopo Pianoro, attraverso il Monte Adone con una galleria di oltre 7 chilometri. Fino alla stazione di S. Benedetto Val di Sambro, la ferrovia percorre numerosi viadotti e gallerie (la più importante di queste è quella di Pian di Setta lunga tre chilometri). Poi, inizia la grande galleria dell'Appennino, lunga 18.507,38 metri, con al centro la stazione

sotterranea delle "Precedenze".

La stazione sotterranea consisteva in un piazzale largo 17 metri e lungo 154, con due binari supplementari in cui sostavano i treni lenti per far passare i convogli più veloci. In tutto cinque locali: l'ufficio del capo stazione, una sala d'aspetto e tre stanzette per gli impianti elettrici e gli apparecchi di controllo. Alle "Precedenze", nel dopoguerra, lavoravano 42 ferrovieri (capistazione, cantonieri, operai e manovali). Oltre ai due fronti di attacco dal lato di Bologna e di Firenze, i lavori erano iniziati anche nei due cantieri intermedi, in corrispondenza con i pozzi di Ca' di Landino, nella grande galleria. La rivista "Il Piccone" definiva "sepolti vivi" i ferrovieri in servizio alla stazione di "Precedenze". La galleria non era stata disinfestata dal 1936 e soltanto nel 1948 era stato eseguito tale intervento.

I cantonieri che lavoravano nel buio delle "Precedenze" avevano diritto a 50 lire di indennità poiché trascorrevano otto ore nelle tenebre, nell'umidità, fra i detriti ed i miasmi provocati dalle acque stagnanti, con la polvere sollevata dai treni in transito a velocità superiori ai 100 km. orari. Condizioni di lavoro infernali.

Per raggiungere la stazione sotterranea, prima della guerra, funzionavano due carrelli. I tedeschi nel 1944 fecero saltare il carrello n° 2. Dopo la Liberazione, si tentò di riattivare il carrello n° 1, ma, al primo collaudo, precipitò e per l'operaio che c'era dentro non ci fu niente da fare. Perse la vita così il ferroviere Walter Tassoni, la cui moglie continuò per anni a vivere in una casa isolata a trecento metri dal pozzo.

Da allora, per raggiungere la stazione di Precedenze e per ritornare all'aria aperta

non ci fu altro sistema che quello di salire e scendere a piedi 1.700 gradini. I ferrovieri, salendo, abbandonavano le elevate temperature della galleria (oltre 20°) e a Cà di Landino venivano investiti, sudati com'erano, da un fiotto d'aria fredda. In quelle condizioni ambientali, la pleurite era assicurata. Nel primo tratto della salita l'aria era umida e tiepida. Dopo, iniziavano le prime correnti fredde.

Fino al millesimo gradino, si riusciva a scambiare qualche parola con il compagno; poi, nessuno aveva più la forza di parlare. Il piccolo zainetto portato in spalla sembrava pieno di piombo. Arrivati quasi in cima, gli operai si fermavano per riprendere fiato e far asciugare un pò il sudore, prima di uscire in piena notte sulla neve. Altri 100 gradini (oltre i 1.700) da salire all'aperto e, finalmente la strada.

In cima, le Ferrovie avevano apposto un incredibile cartello che sottraeva l'Amministrazione da qualsiasi responsabilità per danni o infortuni occorsi a coloro che salivano o scendevano lungo il pozzo. Una vita da cani. E, una volta l'anno alle 8.10 del 25 agosto, il miracolo! La stazione sepolta di "Precedenze", attraverso il cunicolo, godeva per pochi attimi di un raggio di sole.