



Università di Pisa
Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere
Corso di Laurea in Storia

Tesi di Laurea Triennale in Archeologia Industriale

Valorizzazione del patrimonio industriale della Ferrovia Marmifera di Carrara

Candidato:
Luca Borghini

Relatore:
Prof.ssa Cristiana Torti

Anno Accademico 2012/2013

Sommario	
INTRODUZIONE.....	4
STORIA DELLA FERROVIA MARMIFERA DI CARRARA.....	7
Cenni sui primi tentativi.....	7
Costituzione della società e realizzazione strada ferrata.....	7
Prima fase attività.....	13
Cresce l'attività.....	14
Trasporto Passeggeri.....	16
Prima guerra mondiale e crisi del '29.....	17
L'inizio della fine.....	19
La fine.....	21
Liquidazione.....	23
Aspetti tecnici.....	23
Servizio soccorso sanitario.....	26
Patrimonio dismesso.....	27
Curiosità: la FMC1 “sacrificata” per un film.....	27
Curiosità: Film dei fratelli Lumière sulla Marmifera.....	28
STAZIONE DI CARRARA – SAN MARTINO.....	29
<i>La Storia della strada ferrata.....</i>	29
Stato attuale.....	31
Planimetria Stazione.....	33
Come si presenta oggi.....	34
Ricostruzione in 3D.....	34
STAZIONE DEL TARNONE e STAZIONE RAVACCIONE.....	36
Storia delle stazioni.....	36
Funzionalità della linea.....	36
Progetti realizzazione.....	37
Planimetria Ravaccione.....	39
Stato attuale Stazione Ravaccione.....	40
Planimetria Tarnone.....	40
Stato attuale Stazione Tarnone.....	41
PROPOSTA PROGETTO RECUPERO E RIUSO Ex-stazioni Marmifera.....	42
Progetto “Tragitto della Ferrovia Marmifera di Carrara”.....	43
Recupero stazioni.....	45
CARRARA SAN MARTINO. MUSEO.....	45
STAZIONE TARNONE. SALA MULTIMEDIALE E SALA DIDATTICA.....	47
STAZIONE RAVACCIONE. SALA TURISTICA.....	49
SCHEMA PROPOSTA MUSEO DI CARRARA SAN MARTINO.....	50

Il Museo.....	51
Archivio.....	52
Gestione.....	52
Allestimento temporaneo al Tarnone.	53
Bibliografia.....	54
ALLEGATO VIDEO 1. VIDEO TRATTO DAL FILM “La Strada dei Giganti” 1960.....	74
ALLEGATO VIDEO 2. VIDEO TRATTO DAL FILMATO “Train sortant d' un tunnel” dei Fratelli Lumière 1897.....	74
ALLEGATO VIDEO 3. INTERVISTA A MARIO DEL SARTO, 11 ottobre 2011. Carrara...	74

INTRODUZIONE

Portare i blocchi di marmo bianco estratti dalle cave di Carrara al piano della città. Fino alla fine dell'800 vi era un solo metodo, tramandato da secoli, fin dai tempi dei romani: la lizzatura. Poi un lento viaggio su un carro trainato da buoi. Fin quando, a metà del XIX secolo, si fa avanti l'idea di portare nel cuore della montagna una strada ferrata.

L'intuizione si rivelò vincente: collegare le cave con il piano usando una ferrovia e speciali locomotori in grado di viaggiare su pendenze fuori dall'ordinario. Nacque così la Ferrovia Marmifera di Carrara, a lungo una delle più importanti ferrovie sotto il profilo ingegneristico a livello nazionale.

Ciò che appariva agli occhi del forestiero prima dell'avvento della strada ferrata lo racconta con maestria la scrittrice inglese Violet Paget, più nota con il pseudonimo Veronon Lee.

*«Le strade sono coperte di alto strato di polvere di marmo e hanno enormi carrarecce formate dalle file di boce, talora fino a quattro paia, che trasportano grandi lastre e blocchi grezzi. Giunti a destinazione, alla segheria o al deposito, i conduttori scendono dal loro posto fra le corna enormi dei boci e calzano torno torno il blocco con le leve d'acciaio, cantando mentre si muovono. Il blocco gira lentamente su se stesso, rimane in bilico sull'orlo del carro, oscilla, si rovescia e casca nella poltiglia di polvere di marmo, si solleva e resta immobile sul fianco».*¹

L'immagine forte del contrasto tra la potenza della natura - i blocchi di marmo - e la forza mista dell'uomo e dell'animale fu ripresa anche dal più noto scrittore inglese, autore di *Oliver Twist*, Charles Dickens.

*«Due paia, quattro paia, dieci paia, venti paia per un sol blocco, secondo la sua grandezza, deve venir giù, per questa strada, con fatica, da pietra a pietra, con dietro di loro quegli enormi carichi, spesso muoiono sul posto; e non soltanto loro; perché i loro collerici conduttori a volte, nella foga, cadono e vengono schiacciati a morte dalle ruote. Ma andava bene cinquecento anni fa e deve andar bene ancora adesso; e una strada ferrata, giù per questi pendii (la cosa più semplice del mondo) sarebbe una bestemmia bell'e buona».*²

Le modalità del trasporto in cava - fermo nel tempo, dall'epoca etrusca fino a fine '800 - stupì

¹ V.Lee, *Genius Loci*, Leipzig, Tauchnitz, 1906, pp. 43-48; cit. in traduzione da *il paesaggio toscano. L'opera dell'uomo e la nascita di un mito*, a cura di L. Bonelli Conenna, A. Brillì e G. Cantelli, Siena, Monte dei Paschi di Siena, 2004, pp. 537-538.

² C. Dickens, *Impressioni italiane*, a cura di Claudio Messina, Roma, Biblioteca del Vascello, 1989.

la Lee e Dickens che non ebbero occasione di vedere cosa sarebbe accaduto da lì a poco tempo: i buoi avrebbero lasciato spazio alla Ferrovia Marmifera di Carrara. La strada ferrata nata per collegare i tre bacini marmiferi direttamente con il porto di Marina di Carrara.

I tempi moderni e del progresso, nel giro di pochi decenni, avrebbero cambiato per sempre l'immagine delle montagne apuane e avrebbero aperto all'idea di un trasporto del marmo rapido.

Tuttavia l'idea di trasporto integrato, dalla montagna al mare, non fu apprezzata fino in fondo dai contemporanei. La Marmifera nata sul boom dei trasporti su ferro, alcuni decenni dopo, nel pieno dello sviluppo economico del secondo dopo guerra, sarebbe stata soppiantata dalla maneggevolezza e dalla presunta maggior rendita economica dei primi, rudimentali, camion.

Partendo da questi presupposti mi sono dedicato ad una tesi di archeologia industriale sulla Marmifera di Carrara che, a discapito di un obiettivo potenziale interesse, non ha avuto particolari studi sulla propria storia e sul patrimonio che ha lasciato in eredità alla città di Carrara. Prima di arrivare all'analisi dei reperti di archeologia industriale e all'ideazione di un progetto di recupero, perciò, ho dovuto concentrare l'attenzione e buona parte del lavoro nella ricostruzione storica delle varie fasi: dalla progettazione, alla realizzazione, fino alla liquidazione avvenuta solo nel 1999 diversi decenni dopo l'effettiva cessazione del servizio.

Per la ricostruzione storica ho attinto a piene mani dall'immenso archivio societario della FMC (Ferrovia Marmifera Privata di Carrara) disponibile dai primi anni '90 nella biblioteca cittadina in cui si ritrovano gli atti, ufficiali e non, della società, i progetti, la miscellanea (articoli di giornale, foto, ecc) e i carteggi interni.

La tesi si pone l'obiettivo, innanzitutto, di portare un contributo alla storiografia della FMC aggiornando aspetti che i vari volumi che trattano della ferrovia non hanno, volutamente o meno, affrontato.

Vuole condurre poi un'indagine di archeologia industriale su tre infrastrutture della ferrovia rimaste intatte: la stazione di San Martino, la stazione di Ravaccione e la stazione del Tarnone. Per ognuna di queste opere si fornisce la ricostruzione storica dalla progettazione fino all'attuale uso, i progetti originali e una dettagliata galleria fotografica.

Infine si avanza proposta di recupero di ciò che resta della FMC in vista dell'apertura di un polo museale e di una adeguata sede dell'archivio.

La tesi si basa anche su fonti orali, ed è stato intervistato l'ultimo operaio in vita della FMC, Mario Del Sarto (Si veda appendice).

Del resto, la motivazione che mi ha spinto a trattare dell'argomento e l'interesse verso la Marmifera nasce dalla constatazione che l'infrastruttura nel giro di qualche decennio non solo fece cambiare l'idea e l'approccio economico al trasporto del marmo ma mutò l'urbanistica

stessa di Carrara. Dai monti al mare spuntò un sistema ferroviario completo: stazioni di passeggeri, aree merci, nuovi ponti e nuove infrastrutture.

Se oggi Carrara ricorda ancora la Marmifera lo deve, in buona parte, alla rete infrastrutturale che fece cambiare il volto della città nel giro di pochi anni.

Sui monti anche laddove sembrerebbe impossibile immaginare strade nacquero vie e ponti; in pianura laddove c'erano campi nacquero stazioni e poi la rete ferroviaria vera e propria, in larga parte realizzata in sopraelevata, contornata da aree merci che mutarono indelebilmente lo schema urbanistico cittadino.

In poche parole, la Marmifera ha contribuito a plasmare l'idea moderna del trasporto e dell'economia del marmo; non solo, essa fu una infrastruttura, si direbbe oggi, eco-sostenibile. Proprio perché, come si vedrà nella storia e soprattutto nella parte dedicata all'archeologia industriale, sin dal progetto fu pensata sia per ridurre l'impatto del trasporto del marmo sia per essere utilizzabile dalla popolazione per usi civili.

Oggi il patrimonio della ferrovia non è del tutto perso. L'intero sistema viario dei bacini marmiferi è ancora basato sulle vecchie linee ferrate e tutt'oggi le uniche gallerie presenti nella viabilità sui monti risalgono alla Marmifera.

Tuttavia le strutture che restano della ferrovia rischiano seriamente di essere compromesso se non verranno avviati piani di recupero.

Oltre ai ponti, la cui manutenzione ordinaria e straordinaria è garantita perché sono tutt'ora usati per la viabilità, i tre edifici di pregio rimasti intatti, se recuperati, potrebbero ospitare un museo della Ferrovia oltre all'intero archivio della Marmifera tutt'oggi consultabile ma relegato in una stanza non idonea della Biblioteca Comunale C. Lodovici di Carrara.

Infine la pur breve ricostruzione storica della Società della Ferrovia Marmifera di Carrara, necessariamente ridotta essendo questa una tesi di archeologia industriale mi risulta oggi essere uno dei pochi contributi relativi alla storia della FMC redatto con i crismi accademici propri di una tesi.

La difficoltà a reperire documentazione bibliografica che ho riscontrato, fatto salvo il libro di Adriano Betti Carboncini "Treni di Marmo" (Salò, Etr, 1984), ha trovato una conferma nelle parole del libro del prof. Stefano Maggi e della dott.ssa Annalisa Giovani "Muoversi in Toscana":

«Ampia è la produzione letteraria di storia ferroviaria di stampo amatoriale, che accompagna i primi testi di carattere accademico, comprese le tesi di laurea. Marcare una divisione fra opere accademiche e non risulta in questa sede di poco senso, soprattutto in funzione della mancanza di reali alternative ai testi degli appassionati, che sono numericamente maggiori rispetto a quelli storiografici e che rappresentano contributi

preziosi, soprattutto per la precarietà in cui versano gli archivi delle vecchie società ferroviarie, spesso andati perduti, e delle stesse Ferrovie dello Stato»³.

STORIA DELLA FERROVIA MARMIFERA DI CARRARA

Cenni sui primi tentativi.

I primi tentativi per portare la strada ferrata a Carrara risalgono al 1845 quando una società, formata dal carrarese Carlo Rossi e dal livornese Alessandro Adami, chiese al Duca Francesco IV di Gonzaga di costruire una ferrovia per collegare il territorio apuano con il Regno Sabauda, aprendo così un collegamento tra il Piemonte e il Granducato. Si deve ipotizzare che formalmente tutto avvenne in pochi mesi, poiché il 21 gennaio 1846 il Duca morì⁴.

La richiesta fu bocciata per motivi di “convenienza” politica: non era ben vista l’idea di collegare le terre apuane, ossia il Granducato, con il Piemonte. Anni dopo durante la costruzione della linea Pisa – La Spezia si costituì un comitato cittadino per chiedere che la linea ferroviaria costiera collegasse direttamente le città di Carrara e Massa mediante un traforo sotto il monte Foce. L’idea fu bocciata e fu così costituito un secondo comitato affinché venisse costruito un tronco per collegare la stazione di Avenza con il centro della città⁵.

Quanto mai decisivo fu l’intervento a favore del comitato del generale carrarese Domenico Cucchiari, allora deputato al parlamento del Regno d’Italia, eroe della battaglia di San Martino. Fu così che il 10 settembre 1866 venne inaugurata il tronco Avenza – San Martino (la cui stazione prese il nome dall’eroica battaglia di cui Cucchiari fu protagonista)⁶.

Costituzione della società e realizzazione strada ferrata.

La società Marmifera fu costituita ufficialmente il 29 maggio 1874⁷ davanti al notaio Luigi

³ Stefano Maggi, Annalisa Giovani, *Muoversi in Toscana : ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 324-325.

⁴ Lodovico Bosellini, *Francesco IV e V di Modena*, Torino, I contemporanei italiani, Torino, Unione Tipografico, pag. 101.

⁵ Mauro Borgioli, Beniamino Gemignani, *Carrara e la sua Gente*, Carrara, Sea Carrara, 1977. Pp 317-318.

⁶ Ivi.

⁷ Archivio Ferrovia Marmifera Privata di Carrara (Archivio FMC), *Atto pubblico di costituzione della Società del 29 maggio 1874*, 70.2.

Scappucci a Firenze, città in cui verrà mantenuta la sede legale per buona parte della storia della società. Alla base della decisione di istituire la sede legale ad un centinaio di chilometri da Carrara ci furono ragioni finanziarie e il ruolo, non secondario, che la Cassa di Risparmio di Firenze ebbe nel finanziare la costituenda società della Marmifera. L'atto di costituzione della società porta la firma del Cavalier Giuseppe Del Grande, del conte Enrico Negroni e del cavaliere avv. Fortunato Rosai. Diverrà presidente della società il cavalier Giuseppe Del Grande.

Ma quello che nacque nel maggio '74 è la concretizzazione di un percorso nato diversi anni prima e risolto in una aula di tribunale della corte di assise di Torino.

Il primo passo per realizzare una strada ferrata a Carrara risale al 19 ottobre 1866 con la richiesta di concessione per una strada ferrata avanzata dal signor Troyse Barba⁸ per conto di una Società Anonima che poi risulterà non essere ancora stata costituita al momento della richiesta di concessione cinquantennale.

La concessione fu, senza alcuna verifica societaria, rilasciata dall'amministrazione comunale che sarebbe divenuta così proprietaria del tracciato in quanto ente concessore mentre la parte gestionale sarebbe stata affidata alla società del Barba. La delibera che regolamentava la concessione cinquantennale fu rilasciata il 21 marzo 1867 dalla giunta comunale carrarese⁹, alla luce dell'autorizzazione ministeriale arrivata nel febbraio dello stesso anno; in 10 punti veniva regolamentata la concessione.

Il progetto, seguendo i vincoli comunali, avrebbe dovuto essere prodotto in 6 mesi. Era richiesto il deposito cauzionale di 150mila lire da parte del Barba da versare nelle casse comunali che sarebbero stati restituiti al completamento dei lavori. Al termine della concessione cinquantennale l'opera sarebbe rientrata nella piena disponibilità dell'amministrazione carrarese ed infine, dettaglio particolarmente importante, se dopo tre anni dalla delibera di giunta non fosse stata completata l'opera, il Barba avrebbe perso il deposito cauzionale, tutto l'eventuale materiale già presente e ciò di costruito, ovviamente avrebbe perso anche la concessione¹⁰.

Il 26 settembre del 1868 il consiglio comunale di Carrara con 18 voti favorevoli (maggioranza richiesta: 10 voti), approvò il progetto del Barba e le tariffe di trasporto convenute tra le due

⁸ Ricostruzione basata sulla sentenza del Tribunale Civile e Correzionale di Massa nella comparsa conclusionale tra Comune di Carrara e Fossati e Mordant e Righi del 1876 (Archivio FMC, *Atti delle cause Troyse-Barba, Passani, Tempesti e altri*, 77).

⁹ Archivio FMC, *Delibera Comunale 19 ottobre 1866* contenuta in *Atti delle cause Troyse-Barba, Passani, Tempesti e altri*, 77.

¹⁰ Archivio FMC, *Deliberazione del Comune di Carrara in ordine alla concessione della ferrovia al signore Giuseppe Troyse Barba, 21 marzo 1867. Registrato a Carrara il 31 maggio 1868, Lib Iv, atti privati, foglio 186, n° 242. Contenenuta in Atti delle Cause Troyse-Barba, Passani, Tempesti e altri, 77.*

parti. Contemporaneamente fu istituita una commissione consiliare di verifica per controllare lo stato dei lavori. I commissari erano Francesco Bourelly, ingegnere comunale, cav. Francesco Del Nero, Giovan Battista Cucchiari, cav. Carlo Sarteschi e, il più importante industriale cittadino, Carlo Fabbricotti¹¹.

Neppure in questa fase venne verificata la posizione finanziaria della società e l'unico problema sollevato in consiglio comunale fu la regolarità della concessione che, secondo alcuni consiglieri, sarebbe dovuta essere data dal Ministero dei Lavori Pubblici. La questione si risolse davanti al Consiglio di Stato il quale stabilì che la ferrovia era ad uso degli industriali ed era di proprietà del Comune di Carrara perciò esente dall'obbligo di autorizzazione ministeriale.

In definitiva una “ferrovia privata” ad uso dell'industria lapidea. A favore di questa interpretazione l'articolo 1 del “Testo Unico delle disposizioni ferrovie concesse” approvato con Regio Decreto del 9 maggio 1912 n° 1447: «*Sono private (ferrovie) quelle che un privato od una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente o temporaneo di un commercio, di un'industria di un uso qualunque suo proprio*»¹².

Nonostante la celerità con cui iniziarono i preparativi per l'avvio dei lavori, ci sarebbero voluti quasi altri dieci anni per vedere finalmente operativa la ferrovia marmifera. Le ragioni del ritardo, almeno fino al 1871, furono legate alle sorti della società costituita dal fiorentino Troyse Barba, l'uomo infatti morì pochi mesi dopo la firma della delibera con cui la giunta dava l'assenso alla realizzazione dell'opera e di fatto la concessione tornò disponibile per nuovi soggetti interessati.

Alcuni dubbi sorsero anche nel merito del progetto presentato che, tra le altre cose, prevedeva la salita dei treni con l'uso di trazione animale e la discesa libera con il supporto dei freni. Non a caso puntuale arrivò la bocciatura del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 4 gennaio 1868¹³. Da quel momento in poi la concessione al Troyse-Barba restò materia di avvocati e tribunali. Tuttavia un secondo progetto, presentato sempre dal Troyse-Barba, ottenne tutte le autorizzazioni del caso e i lavori, in tutta fretta, vennero fatti iniziare nel 1870 affidati alla società Ferroni e Prati di Sinigallia. E' l'ultimo atto di questa parentesi. Troyse-Barba morirà da lì a pochi mesi.

Ecco allora che un secondo, e questa volta fortunato, tentativo fu fatto nel 1871 gestito e guidato a Luigi Mordant (colui che ottenne la concessione dai parenti del Troyse-Barba) e

¹¹ Archivio FMC, *Delibera Consiglio Comunale di Carrara*, contenuta in *Contratto fra Fossati, Bourelly, Da Pozzo e Barba del 26 agosto 1866; sentenza della Corte d'Appello di Firenze del 22 settembre 1868 fra Fossati e Barba*, 73.1.

¹² Regio Decreto, 9 maggio 1912, n° 1447, Art. 1 “Testo Unico delle disposizioni ferrovie concesse”.

¹³ Adriano Betti Carboncini, *Treni di Marmo*, Salò, Etr, 1984, pag. 26.

Adriano Righi, furono loro (assieme all'ingegner Turchi) a portare avanti progetto di una ferrovia che avrebbe dovuto andare “dalle cave a Carrara” e “da Avenza al Mare”¹⁴.

Nel frattempo Luigi Mordant e ad Adriano Righi ottennero i necessari finanziamenti dalla Banca Nazionale Toscana, poi Banca d'Italia. I due soci in breve tempo però si fecero da parte. Si arriva così, quasi dieci anni dopo il primo tentativo, nel 1874 alla costituzione a Firenze nello studio del notaio Luigi Scappucci della Società della Ferrovia Marmifera privata di Carrara, la quale avrà il compito di prendere in gestione l'intera pratica.

La convenzione su cui furono avviati i lavori risale al 21 ottobre 1871, data in cui ufficialmente viene preso atto dell'impossibilità di proseguire con l'iter avviato dal Barba e si trasferisce a Righi e Mordant l'impegno di realizzare la strada ferrata. Nel gergo tecnico: «progetto di transazione»¹⁵.

Se anche non era ancora stata costituita la società (come detto verrà fatto tre anni dopo), il Righi e il Mordant potevano godere di un «progetto raccomandato» da notabili della città di Carrara come il conte Cesare Del Medico e il cav. Carlo Fabbricotti. Vi era, in ogni caso, una società ad hoc dietro la richiesta di concessione: la società anonima per la costruzione e l'esercizio della ferrovia comunale di Carrara¹⁶. La convenzione “blindava”, infine, il rapporto tra la società di Righi e Mordant e il Comune di Carrara tant'è che l'amministrazione si impegnava al punto sei a fare ricorso contro il Governo per una concessione data dal Governo ai signori marchese Della Stufa, conte Triangi e cavalier Barlassina¹⁷. Da quel momento scattava anche un tempo limite: *«la ferrovia in discorso esser compiuta e esercitarsi entro un anno dal ripristinato esercizio di espropriazione, sotto pena dell'ammenda di italiane lire quindicimila mensili»*¹⁸.

Si arriva così, mentre si avviano i lavori per la realizzazione dei due tronchi (da Carrara alle cave e da Avenza al mare), al Regio Decreto del 5 novembre 1874 con il quale il re Vittorio Emanuele II autorizza la società della FMC a svolgere l'attività di ferrovia per l'originale progetto presentato quasi dieci anni prima¹⁹.

In questa fase non è semplice fornire una ricostruzione dei passaggi societari e delle modalità con cui si avviarono i lavori poiché le modalità e i tempi di finanziamento della costruzione della strada ferrata furono più volte concordate con la Banca Nazionale Toscana che, da prima, fu istituito erogatore di un credito personale per Adriano Righi e, in un secondo tempo,

¹⁴ Archivio FMC, *Convenzione con il Municipio di Carrara*, 70.1.

¹⁵ Archivio FMC, *Atto del consiglio comunale di Carrara del 21 ottobre 1871*, contenuto in *Convenzione con il Municipio di Carrara*, 70.1.

¹⁶ Ivi.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Regio Decreto del 5 novembre 1874.

azionista diretta della società per riottenere il credito erogato.

Vi fu anche una convenzione per cui la Banca divenne ufficio di tesoreria della Società a fronte di un debito di oltre 2milioni di lire. Successivamente vi furono ulteriori convenzioni e atti con il passaggio di quote azionarie a copertura di ulteriori debiti verso la Banca. E' in questo quadro che si può comprendere meglio la decisione di lasciare a Firenze la sede della FMC.

In mezzo alle mille difficoltà, il 19 agosto 1876 alle 6,40²⁰ venne inaugurato il primo tronco Torano – Piastra.

Era solo il primo passo e la Ferrovia Marmifera di Carrara non poteva ancora essere considerata un valido mezzo alternativo al trasporto del marmo senza quei fondamentali collegamenti con i piazzali di caricamento alla base dei tre bacini marmiferi.

In queste condizioni anche il tratto litoraneo tra Avenza e il porto non poteva ancora essere sfruttato a pieno.

L'esigenza si fa stringente e nel 1883 vengono iniziati i progetti per collegare la ferrovia alle cave dei tre bacini marmiferi. E' un progetto ambizioso quello dell'ufficio tecnico della FMC guidato dall'ingegnere capo Augusto Leoni assieme all'ingegnere Sartorio.

Viene anche progettato l'adeguamento delle stazioni di Colonnata, Fantiscritti, Canal Grande e Ravaccione, i ponti e le gallerie di collegamento e le opere collaterali necessarie alla messa in funzione della linea. Tra cui gli "allungamenti" della ferrovia fino alle industrie più lontane dalle stazioni²¹.

A svolgere i lavori «*per la continuazione della Ferrovia in esercizio agli estremi poggi di caricamento*»²² venne chiamata la Società Veneta, una delle più grandi imprese italiane di allora nella costruzione e nella gestione di ferrovie del paese. Il 20 ottobre 1884 viene firmata una nuova convenzione tra Comune e FMC per la costruzione del secondo tronco della Ferrovia.

Due anni dopo, nel 1886, c'è la stipula del contratto d'appalto e i lavori inizieranno nel corso del 1887. Anno in cui il Re d'Italia firma il decreto per autorizzare i lavori:«*Dalla Crestola a Colonnata, dal Tarnone al Ravaccione, dal Pianello alle cave di Bettogli, dal Montedoro alla Para, dal Tarnone alle Cave del Bardiglio al Calaggio, per la sistemazione dell'arenile di Marina, dei piani inclinati, dalla stazione di Colonnata ai poggi della Fontana, dalla stazione di Ravaccione alle cave del Battaglino*»²³.

Non furono interventi secondari e, nonostante si parli genericamente di "secondo tronco",

²⁰ La Nazione, *L'inaugurazione della Strada Ferrata Marmifera*, 21 agosto 1876.

²¹ Archivio FMC, Prima perizia del progetto Leoni - Sartorio compilata nuovamente dall'ing. Sartorio, 80.3.

²² Archivio FMC, Società Veneta. Atti di accollo dei lavori, 81.

²³ Regio Decreto, 1887.

l'appalto dato alla Società Veneta è la vera fase di costruzione della FMC così per come poi viene realizzata e ha lavorato per decenni. In questo appalto furono inseriti lavori strategici per la funzionalità della ferrovia a partire dai ponti di Vara (oggi simboli delle Cave di marmo bianco di Carrara, *nda*), ai viadotti, alle gallerie e a tutte le altre opere necessarie per completare il percorso.

Nonostante si trattasse di lavori molto impegnativi, la Società Veneta, abituata a questo genere di appalti, in tre anni consegna gli impianti per l'inaugurazione ufficiale del 15 maggio 1890. E' la data d'inizio dell'attività della Ferrovia Marmifera di Carrara.



Immagine 1 Cerimonia di inaugurazione del secondo tronco ferroviario (15 maggio 1890, Archivio FMC)

Non è un caso che all'inaugurazione siano state usate parole forti da parte del direttore della FMC Pietro Bologna «*ed avendone seguito il difficile svolgimento nelle sue diverse fasi, ho dovuto purtroppo trascorrere molti anni in un avvicinarsi penoso di ansie, di timori, di speranze*»²⁴.

Si completava così il percorso “naturale” dai monti al mare.

Il tratto tra il centro della città e la stazione di Avenza era garantito sempre dalla FMC per il servizio del lapideo grazie ad un iniziale accordo con le ferrovie dell'Alta Italia, rinnovato nel 1889, con la Società Italiane per le Strade Ferrate del Mediterraneo (a cui era passata la

²⁴ Archivio FMC, Festa d'inaugurazione della ferrovia, 84.6.

gestione della ferrovia tosco-ligure)²⁵ con cui si regolava il passaggio dei convogli e delle merci.

Le merci erano rigorosamente autorizzate per tipologia (sommariamente erano autorizzate le merci legate al mercato lapideo) ed erano soggette al pagamento di un tariffario per il trasporto sul tratto di proprietà della Ferrate del Mediterraneo che restava unica titolare della proprietà del tratto Carrara – Avenza.

Prima fase attività.

La prima fase di attività della FMC fu un crescendo di successi sotto tutti i punti di vista: crebbe il bilancio economico e il volume di traffico annuo. Una curva positiva destinata però ad essere presto poco più di una illusione perché quattro anni dopo l'inaugurazione della ferrovia Carrara e la Lunigiana furono attraversate dai moti anarchici del 1894. Con una inevitabile ripercussione economica su tutto il settore del marmo, compreso il trasporto e quindi anche sulla FMC. Ma c'era un altro problema, forse più grande, che si stava facendo avanti e che chiamava gli amministratori della società a prendere delle decisioni energiche per dare un futuro alla ferrovia: gli interessi dei carradori e dei bovari. In questa “lotta” ci furono episodi di sabotaggio. Il più celebre: il minamento dei Ponti di Vara che furono danneggiati ma non distrutti.

Infatti, esisteva ancora un “vantaggio” economico nel trasportare il materiale lapideo con i buoi e i carri. Una differenza economica tale da rendere competitivo il trasporto tradizionale rispetto alla strada ferrata. Dai dati presentati dal direttore della FMC Pietro Bologna in una relazione del 1896 si evince che il 44% dei trasporti avveniva sempre con il metodo tradizionale e il 56% con la FMC²⁶. Un elemento che preoccupa, e non poco, i vertici della società che si interrogano su come “battere” la concorrenza. Sempre nella relazione del 1896 vengono illustrati dal Bologna anche i trend di spostamento delle merci. Sempre più i commercianti preferiscono utilizzare le ferrovie rispetto al trasporto su nave²⁷. Il collegamento (già dalla stazione di Carrara San Martino) con le Ferrovie del Mediterraneo permette di raggiungere gli scali marittimi di Genova e Livorno con facilità e ad un costo contenuto. Il porto di Marina di Carrara, invece, era ancora nella prima fase di sviluppo. Ed era pur sempre un porto di passaggio per i blocchi di marmo verso i più organizzati porti di

²⁵ Archivio FMC, Convenzione n. 51: Strade Ferrate del Mediterraneo e FMC per i trasporti per Massa, Seravezza e Pietrasanta, 132.2.

²⁶ Archivio FMC, *Verbale dell'assemblea ordinaria degli azionisti*, 69.9.

²⁷ Ivi.

Genova e Livorno. Allo stesso tempo la fine del'800 è il momento in cui gli industriali provano ad organizzarsi con l'acquisto di numerosi navicelli per il trasporto del marmo verso i porti di Genova e Livorno²⁸.

Cresce l'attività.

Nonostante le “resistenze” dei bovari, la FMC avanza come principale mezzo di trasporto nel periodo tra la fine dell'800 e l'inizio del '900. Ad incidere sono soprattutto i vantaggi, diremmo oggi, di una “economia di scala”. Ogni convoglio è in grado di trasportare decine e decine di blocchi di marmo dal piazzale della cava fino alla segherie al piano o ai pontili del porto di Marina di Carrara. La velocità non è eccezionale (un paio di ore per completare il viaggio, ma pur sempre più rapida del trasporto su carro. I costi con aumentare della domanda ovviamente diventano più competitivi e la ferrovia cresce e con essa la Società FMC migliora i conti.



Immagine 2 Locomotiva FMC 7 (Foto M. Sartori, Torano, senza data, Archivio FMC)

Si arriva così al 1902, anno in cui sembra cambiare qualcosa anche a livello societario. Entra in scena la figura dell'ingegner Pietro Ceci che con una convenzione stipulata il 26 dicembre 1902 acquisisce dalla Banca d'Italia (ex Banca Nazionale Toscana) 6.702 azioni della FMC al

²⁸ Antonio Bernieri, Luciana e Tiziano Mannoni, Il porto di Carrara, storia e attualità, Genova, Sagep Editrice, 1983, pag. 109.

prezzo di un milione e 305mila lire²⁹. E' l'atto con cui la Banca d'Italia esce di scena dalla società FMC lasciando a Ceci il proprio pacchetto azionario. L'ingegner Ceci diventa così il nuovo presidente della società.

Nel 1905 vengono statalizzate le ferrovie italiane, cinque anni dopo la FMC rinnova la convenzione per l'utilizzo del tratto Carrara – Avenza con le nascenti Ferrovie dello Stato. Le FS chiedono alla FMC £0,03605 a tonnellata-chilometro per il trasporto di marmo con un minimo di cinquanta mila tonnellate annue³⁰.

I primi anni del '900 sono positivi per la ferrovia che cresce sempre più e si afferma come primo mezzo di trasporto di marmo a Carrara. Ma sono anche gli anni delle prime rivendicazioni degli operai del settore lapideo a cui si aggiungono anche i lavoratori della ferrovia che sono equiparati nelle relazioni istituzionali e nelle organizzazioni operaie. Nel 1904 uno sciopero costringe il prefetto della provincia di Massa Carrara Ferrari a convocare gli industriali del marmo, compresi i rappresentanti della FMC, e una delegazione di operai in vista della costituzione di un comitato paritetico che affronti i temi legati ai contratti e ad un progetto per costituire una pensione per i lavoratori del marmo: «*Oltre a ciò la commissione darà opera pure a presentare un progetto relativo alla pensione per gli operai*»³¹. In calce all'accordo c'è l'obbligo delle aziende di riassumere gli operai licenziati a seguito degli scioperi. Anche la FMC revocherà i licenziamenti pur mantenendo in essere gli arbitrati e la liquidazione degli eventuali danni provocati dagli scioperi.

Gli anni dal 1900 al 1913 sono fiorenti per la ferrovia con bilanci in continua crescita e un generale consolidamento della posizione economica della Società nel frattempo cresciuta in termini di occupazione, proprietà e mezzi finanziari³². Nel 1911 verranno trasportate 123mila tonnellate di materiale per una contropartita di 437mila lire³³.

²⁹ Archivio FMC, *Cessione della Ferrovia all'ing. Pietro Ceci*, 75.12.

³⁰ Archivio FMC, *Convenzioni*, 125.

³¹ Archivio FMC, *Corrispondenza di Pietro Ceci sullo sciopero degli operai*, 85.9.

³² Archivio FMC, *Analisi bilanci societari 1900 – 1913*, 502 – 601.

³³ Archivio FMC, *Statistiche dei trasporti effettuati*, 1078.

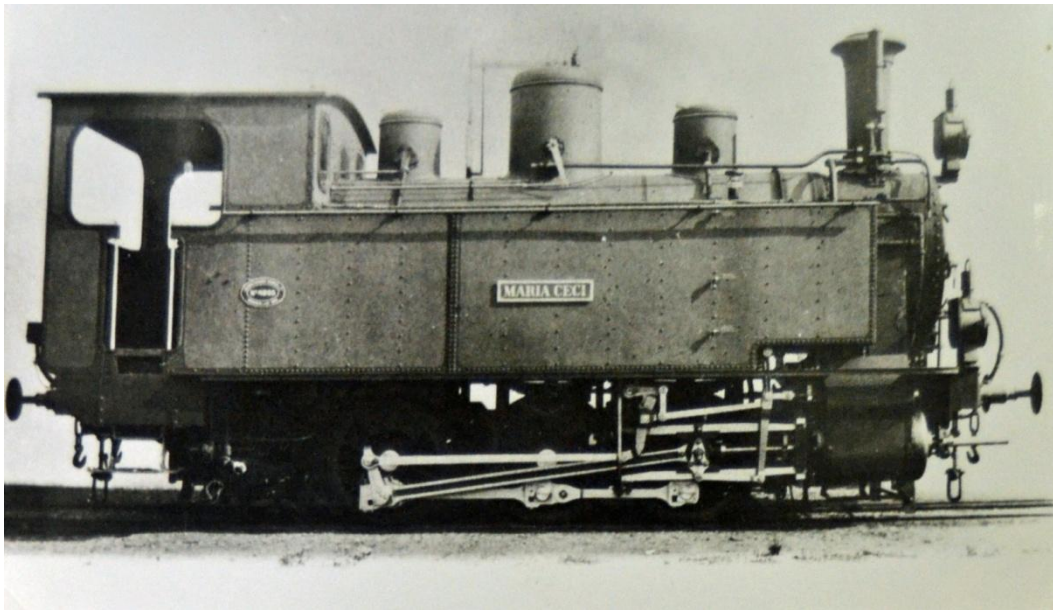


Immagine 3 Locomotiva FMC 5 "Maria Ceci" (Archivio FMC)

Trasporto Passeggeri.

Nel 1891, con un'iniziale fase di prova di tre mesi, la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo su disposizione del Governo affida alla FMC il servizio passeggeri di 2° e 3° classe tra la stazione di Carrara e quella di Avenza³⁴. Tra il 19 luglio e il 2 agosto viaggiano sulla linea 753 viaggiatori: 53 passeggeri al giorno. Le rispettive società stipularono l'accordo di fare il servizio a proprie spese.

Si trattava di una convenzione che finiva per penalizzare la FMC per il volume di traffico e per la necessità di impiegare proprio personale e proprie locomotive. La Società del Mediterraneo forniva esclusivamente i vagoni per il servizio. Anche la divisione dei ricavi penalizzava la FMC. Sul viaggio in 2° classe di sola andata al costo di 0,60 lire, solo 0,20 andavano alla FMC. Sul viaggio in 3° classe di andata e ritorno al costo di 0,70 lire, alla FMC andavano 0,30. Il servizio iniziava alle 5,30 del mattino.

Il vero potenziale business per la Marmifera era il trasporto di passeggeri alle cave. L'occasione viene percepita dalla direzione della società che nel 1902 propone all'ispettorato delle Strade Ferrate di Genova un regolamento per il servizio di trasporto passeggeri alle cave³⁵. E' l'allargamento dell'attività anche ad un settore non industriale che viene permesso nonostante lo status di "ferrovia privata" derivante dalla interpretazione data alcuni decenni prima.

³⁴ Archivio FMC, *Servizio passeggeri*, 85.4.

³⁵ Archivio FMC, *Servizio passeggeri*, 85.4.

Nel regolamento infatti al primo articolo si puntualizzava subito che, in virtù dello status di ferrovia privata, il servizio viaggiatori viene svolto «*limitatamente agli industriali, ai loro agenti*» e a coloro che chiedono espressamente alla Direzione di visitare le cave o di «*percorrere il tratto dalla stazione di Avenza al mare*»³⁶. Sempre nel regolamento viene chiarito che il servizio merci ha la precedenza assoluta sul servizio passeggeri e che gli orari di quest'ultimo dovranno tenerne di assoluto conto.

Nel servizio ordinario le vetture passeggeri sono limitate ad una da inserire nella composizione del treno merci e, solo per le tratte tra Avenza e Marina e tra San Martino e Monterosso, è permessa l'aggiunta di una seconda vettura passeggeri³⁷. Il servizio passeggeri è considerato un servizio secondario e in ogni caso dipendente dall'ispettorato di Genova a cui devono essere comunicati tutti gli inconvenienti che accadono sulla linee. Il servizio è possibile in virtù di una legge del 1879 che autorizzava temporaneamente il servizio passeggeri anche alle ferrovie private.

Prima guerra mondiale e crisi del '29.

Durante il primo conflitto mondiale la FMC attraversa, come tutto il paese, un momento di forte crisi. Anche la stessa Marmifera deve “pagare” il proprio conto con le autorità militari: vengono requisiti settanta carri e due locomotive. La crisi del '29 è ormai alle porte e il settore del marmo ne risente in particolar modo per la stasi del mercato estero, da sempre un pilastro del commercio lapideo di Carrara. Diminuisce la domanda, e di conseguenza anche la FMC ne risente con minori trasporti annui. Il 1929 è anche l'anno in cui muta la composizione azionaria della società. Il Consorzio per l'industria e il commercio del marmo acquisisce la quota di maggioranza delle azioni della FMC³⁸.

Tuttavia gli anni più difficili per l'economia cittadina saranno il 1930 e il 1931. L'onda lunga della crisi americana colpisce l'industria marmifera, che ne risente a tal punto che deve intervenire il Governo con un decreto legge (n° 1045, 3 luglio 1930) recante «*disposizioni per la sistemazione finanziaria dell'industria marmifera carrarese*»³⁹. Anche i bilanci della FMC ne risentono e nonostante l'aiuto del Governo il bilancio dell'anno 1930 si chiude con un milione di lire in meno di ricavi.

La situazione negli anni successivi è destinata a peggiorare. «*Nell'esercizio 1932 la discesa*

³⁶ Ivi.

³⁷ Ibidem.

³⁸ Archivio FMC, *Bilancio*, 617.

³⁹ Decreto Legge, n° 1045, 3 luglio 1930.

del traffico della ferrovia ha assunto un aspetto addirittura preoccupante e, purtroppo, continua e si aggrava nei primi mesi del corrente esercizio»⁴⁰. Il calo dei trasporti è nell'ordine delle decine di migliaia di tonnellate per tutte le tipologie di merci. Ciò è dovuto ad una complessiva diminuzione della produzione lapidea nei tre bacini marmiferi.

E' un momento di grande difficoltà per la FMC e gli anni avvenire lo saranno sempre di più in un paese sull'orlo della seconda guerra mondiale ed un'industria del lapideo a pochi anni da un bivio che segnerà la fine di un'epoca per le famiglie a capo delle cave di Carrara. Giova ricordare che, negli anni del fascismo, uno dei più importanti gerarchi del regime Renato Ricci, fondatore dei Ballila, era originario di Carrara. Da Roma tentò più volte di interessarsi direttamente dell'economia del lapideo. Malgrado ciò non vi fu la possibilità di evitare una profonda crisi economica che avrebbe visto la fine solo nel dopo-guerra con radicali cambiamenti nella gestione delle cave e con nuovi scenari politici con cui fare i conti.

E' un momento drammatico per la FMC che negli anni del conflitto deve applicare tagli orizzontali per salvaguardare la tenuta stessa della società. D'altronde un sistema così complesso riscontrava molte difficoltà a restare funzionante malgrado un conflitto mondiale in corso. Nel giugno del 1940 viene deciso dalla Società di ridurre il personale al minimo indispensabile e viene ridotto il servizio a cinque giorni la settimana. Il bilancio della società non migliora ed è necessario una ulteriore riduzione del servizio per tenere la società in piedi⁴¹. Il contesto di certo non aiuta.

Negli anni più duri della Seconda Guerra Mondiale la linea gotica passa a Carrara. La città è terra di scontro tra le forze tedesche e gli alleati. Su Carrara pesa anche la minaccia di una evacuazione di massa. E le forze partigiane sono particolarmente attive su tutto il territorio comunale.

Il lavoro alle cave viene interrotto, la città è allo sbando ma nonostante ciò la società resta operativa *«sostituendo le Ferrovie dello Stato nel trasporto di sabbia silicea da Viareggio, compiendo i viaggi necessari per la vita cittadina, portando carbone per l'Officina del gas, rispondendo alle richieste del Comando tedesco e trasportando detriti di marmo alle cementerie»⁴².*

E' un momento drammatico per l'intera città. Nel 1944 il comando tedesco ha intenzione di evacuare Carrara. Le cave sono ferme e non c'è prospettiva di ripartire. Intanto si avvicinano gli alleati e la tensione cresce di giorno in giorno. A gennaio del 1945 la FMC non ha più risorse per pagare gli stipendi. Si paventa di sospendere dal servizio tutto il personale, ed è a

⁴⁰ Archivio FMC, Verbali delle assemblee ordinarie e straordinarie degli azionisti, 8.

⁴¹ Archivio FMC, Analisi dei bilanci societari 1939-1943, 627 – 631.

⁴² Inventario dell'archivio della Ferrovia marmifera privata di Carrara, a cura di Paola Bianchi e Laura Ricci, Carrara, Biblioteca Civica, 2001.

questo punto che intervengono le autorità e il CLN stesso, e si decide di ricercare un prestito per pagare i dipendenti in attesa di tempi migliori⁴³.

L'inizio della fine.

Il 1945 è l'inizio della fine della storia della FMC perché durante le fasi più dure della guerra vengono seriamente danneggiate le strutture della ferrovia. Il ponte “del Boccalone” il 6 gennaio viene bombardato dagli alleati e distrutto. Viene così interrotto il servizio tra la città e la stazione di San Martino. Lo ripareranno gli anarchici ma ci vorranno mesi.

Ed è il momento in cui la società, incalzata dagli eventi e da una ordinanza sindacale che obbliga la FMC a riprendere il servizio, decide di introdurre l'uso delle trattrici per il servizio tra le cave e Monterosso⁴⁴.

Difficile comprendere il motivo per cui l'amministrazione comunale decida di usare le maniere forti contro la Società sebbene la FMC fosse un patrimonio industriale rimasto comunque in piedi malgrado la guerra mondiale. E' possibile che ci fosse un generale sentimento politico di nazionalizzazione delle industrie – Carrara era una città con una forte componente comunista – e che anche la Marmifera fosse vista come un bene esclusivamente pubblico.

Lo scontro si alza al punto che il Comune decide di revocare la concessione prendendo in gestione diretta la ferrovia. La questione approda prima in Corte d'Appello a Genova e poi in Corte di Cassazione⁴⁵.

Inevitabilmente c'è uno strappo insanabile tra la società e il Comune. Ed avanza invece l'idea di un trasporto su gomma che si sta affermando in tutta Italia. Nel 1952, in pieno dopo-guerra, e con un'economia del lapideo in crescita la FMC costituisce una nuova società SIC (Società industriale carrarese) con sede a Milano con lo scopo di preservare il proprio patrimonio da una eventuale cessione coatta al Comune. I mezzi pesanti e i beni patrimoniali vengono trasferiti nella società segnando così una trasformazione anche finanziaria della FMC. La società non ha più nella materiale disponibilità la concessione del servizio di trasporto su ferro e diviene una azienda che insegue il profitto indipendentemente dalle sorti della ferrovia.

E' un momento di grande confusione in cui la politica interviene direttamente nelle sorti della ferrovia. Dunque il Comune dal dopo-guerra ha “sospeso” la concessione e, in attesa del

⁴³ Inventario dell'archivio della Ferrovia marmifera privata di Carrara, a cura di Paola Bianchi e Laura Ricci, Carrara, Biblioteca Civica, 2001.

⁴⁴ Ivi.

⁴⁵ Ibidem.

giudizio della Corte di Cassazione, porta avanti il servizio. Nel 1953 diviene pure azionista di maggioranza della società⁴⁶. Il 20 gennaio 1955 l'Assemblea dei Soci, in cui siede anche il Comune, prende atto della ripresa in gestione dell'attività.

Dal 1945 al 1955 la direzione della ferrovia è affidata ad un sovrintendente nominato dal Comune⁴⁷. La concessione viene prorogata di altri cinque anni e la Sic viene incorporata nella FMC⁴⁸. E' troppo tardi. In dieci anni di "lotte intestine" si è perso terreno e sebbene la ferrovia venga considerata ancora il mezzo di trasporto di riferimento per il marmo, molti privati strizzano l'occhio ai moderni mezzi pesanti considerati più maneggevoli e più economici.

I dieci anni del dopo-guerra vengono insomma letteralmente "sprecati" senza un piano di ammodernamento della ferrovia né, tanto meno, un piano economico per rilanciare un servizio che sarebbe dovuto tornare ai livelli pre-bellici. E che, in effetti, a questo vi arriverà nel 1956 con un bilancio finalmente in attivo dopo anni e anni (ben 17) in cui, tra la seconda guerra mondiale e i problemi post-bellici, il bilancio si chiudeva puntualmente con saldo negativo⁴⁹.

Le tariffe restano competitive e almeno sulla carta la Marmifera continuava ad avere l'esclusiva del trasporto del marmo così come era stato stabilito dal Comune fin dall'800. Nel 1955 si pagano 59 lire a tonnellata per la discesa, 89 per la salita. Il noleggio dei vagoni nel piano il primo giorno è gratuito.

La causa del calo del trasporto del 31%⁵⁰ a favore di quello su camion non va quindi ricercata nelle tariffe ma in una politica di cambiamenti che favoriscono il trasporto su gomma rispetto al ferro. Va ricordato, inoltre, che fino al secondo conflitto mondiale non esistevano strade di arroccamento per le raggiungere i bacini marmiferi né strade per raggiungere direttamente i piazzali di cava. Nel dopo-guerra ne vennero costruite parecchie favorendo l'avvento dei camion.

Nel 1956 viene elaborato il primo programma di ammodernamento della FMC⁵¹ che va nella direzione di integrare sempre di più e sempre più capillarmente il trasporto su ferro con quello su gomma. Vengono progettate costruzioni di strade nei bacini marmiferi, tra cui quella tra i ponti di Vara e Fantiscritti, aprendo così al trasporto su gomma fino ai piedi dell'omonimo bacino.

Con dieci anni di ritardo, nel piano viene quindi ripensata anche la struttura operativa della

⁴⁶ Archivio FMC, *Lettera presidente FMC al Ministero dei trasporti, ispettorato compartimento motorizzazione civile di Firenze. 21 novembre 1962*. Contenuta in Atti vari, 1093.

⁴⁷ Archivio FMC, *Atti Vari*, 1093.

⁴⁸ Archivio FMC, *Atto notarile del notaio Emilio Faggioni. Registrato protocollo 35395*, Atti Vari 1093.

⁴⁹ Archivio FMC, *Bilanci*, 693.

⁵⁰ Archivio FMC, *Atti Vari*, 1094.

⁵¹ Archivio FMC, *Programma ammodernamento Ferrovia Marmifera, 1956*, contenuto in Atti Vari, 1094.

società per ottimizzare il trasporto con miglorie tecniche al fine di ridurre i costi di gestione. Si prescrive anche di installare i segnali automatici ai passaggi a livello, l'applicazione dei freni automatici sui vagoni eliminando la figura dell'addetto alla frenatura, e di pari passo si immagina di ridurre il personale rendendolo più adatto alla nuova organizzazione aziendale.

Si tratta di un piano per alcuni aspetti fallimentare. Il più grosso problema che emerge in fase operativa è l'inadeguatezza dei nuovi locomotori diesel acquistati credendo di ottenere un risparmio. Invece i locomotori non si dimostrano in grado di reggere al carico dei vagoni e alle pendenze. Il piano viene attuato dando precedenza alla costruzione delle strade nei bacini marmiferi con immediati effetti positivi per il trasporto su gomma. Altrettanto non si può dire per la ferrovia. A partire proprio dalla scelta di introdurre gli inefficaci locomotori diesel.

«Quelli lì che avevan comprato erano locomotori da pianura! Erano locomotori che servivano per fare i treni di lungo percorso»⁵². Le cose non vanno così come immaginato nel piano di ammodernamento. Con un crescente trasporto su gomma e con un calo della competitività della strada ferrata i problemi aumentano di anno in anno. I bilanci non crescono e la concorrenza dei mezzi pesanti diviene insostenibile⁵³.

La fine.

Ormai nessuno osa più parlare di rilancio della FMC. C'è, anzi, la sensazione che presto possa arrivare la parola fine del trasporto su ferro. Nel 1962 la FMC era quasi interamente di proprietà del Comune che deteneva 136.157 azioni, le restanti 7 erano di proprietà di tale ragioniere Dario Ferrari, l'ultimo a detenere azioni private della società. Il timore viene concretizzato il 16 luglio 1962 con l'approvazione da parte del CdA della FMC del «piano per la trasformazione e la riforma del sistema del trasporto dei marmi dal monte al piano»⁵⁴. Viene messo nero su bianco un progetto per smantellare la Ferrovia Marmifera per concentrarsi definitivamente sul trasporto su gomma. In poche pagine c'è la fine della Marmifera. «E' ormai universalmente riconosciuto che, dopo la costruzione di decine di strade di arroccamento alle cave, il mezzo di trasporto più economico è risultato essere l'autoveicolo»⁵⁵. Una premessa che cancella ogni speranza di mantenere in vita la Marmifera. Il trasporto su ferro viene considerato senza mezzi termini «antieconomico»⁵⁶. La decisione di smantellare la rete ferroviaria è immediata e nel piano sono già previste le modalità. Prima

⁵² Intervista dell'autore a Mario Del Sarto, ultimo operaio FMC in vita. Versione integrale in appendice.

⁵³ Archivio FMC, *Bilanci*, 693.

⁵⁴ Archivio FMC, *Verballi del Comitato Esecutivo*, 51.

⁵⁵ Archivio FMC, *Piano di trasformazione della linea*, 1092.

⁵⁶ Ivi.

fase: smantellamento dei binari per un totale di 20km, costruzione delle viabilità ai monti (costruzione ex-novo di strade e adeguamento gallerie) e acquisto di «almeno» dieci nuovi camion. Un piano da 290milioni di lire per trasformare completamente la società. Nel 1962 erano 129 le unità in servizio nella società che sarebbero dovute calare a 109 nella prima fase, di cui 25 unità in meno nella linea ferroviaria⁵⁷.



Immagine 4 Il sindaco Martinelli, il presidente FMC S. Nardi, il direttore FMC E. Vatteroni al taglio del nastro Inaugurazione della strada Vara - Fantiscritti (16 febbraio 1964, Foto Bessi, Archivio FMC)

La seconda fase sarebbe iniziata non appena conclusa la costruzione della strada Vara – Fantiscritti. In quel momento tutti i binari a monte dei bacini marmiferi sarebbero stati smantellati concludendo così le fasi di chiusura della ferrovia. Anche l'organico sarebbe dovuto calare a 90 unità. Infine viene lanciata l'ipotesi di una “strada dei marmi” per collegare le cave direttamente con il piano (strada, esattamente così come pensata nel piano, realizzata alcuni decenni dopo e inaugurata il 21 aprile 2012).

Il piano entra in vigore immediatamente e nel giro di due anni viene completato. Il 15 maggio 1964 è il giorno di chiusura della Ferrovia Marmifera di Carrara.

Tre anni più tardi il decreto ministeriale del 8 febbraio 1967 n° 3210 autorizza la chiusura della linea ferroviaria Carrara Avenza – Carrara San Martino. Da quella data l'unica stazione ferroviaria della città sarà quella di Carrara Avenza. E' il segno dei tempi. Senza la Marmifera anche la linea cittadina diventa ridondante e priva di utilità. Tre anni più tardi il DPR 1459 del 28 dicembre 1970 sopprime la linea e ne autorizza lo smantellamento. La cessazione del servizio ferroviario avverrà alle ore 24 del 28 febbraio 1969.

⁵⁷ Archivio FMC, *Piano di trasformazione della linea*, 1092.

Liquidazione.

Chiusa la ferrovia la Società FMC resta in vita e continua ad operare nel settore del trasporto con camion ancora per diversi anni. Ma ormai le condizioni sono mutate. Le prospettive del piano del 1962 sono disattese. In linea teorica la FMC avrebbe il monopolio dei trasporti ma è sempre più una concessione ipotetica. Nel 1971 il Cda prende atto che la società trasporta circa 126mila tonnellate ma altre 50mila sono trasportate “abusivamente” da terzi⁵⁸. E' il segno inequivocabile che ogni azione non può più portare ad un'inversione di tendenza. Nel '74 il Comune concede una revisione delle tariffe ferme al 1955. Altro intervento intempestivo e inutile per risollevarne l'azienda.

La solidità aziendale resta critica fino al 1980, anno in cui l'amministratore unico Marco Tonelli ha il compito di redigere una relazione sullo stato dell'azienda. Sullo sfondo c'è la chiusura dell'attività. Che puntuale arriva il 7 novembre 1981. Giorno in cui la FMC cessa definitivamente di svolgere il compito per cui era stata pensata: trasportare il marmo bianco delle cave di Carrara.

L'epilogo è ancora lungo da divenire. Lo stato finanziario della società non è affatto roseo. Ci sono ancora da pagare debiti accesi con le banche e c'è da collocare sul mercato il grande patrimonio immobiliare della società. Per quest'ultimo passaggio i tempi sono incredibilmente rapidi. L'immenso patrimonio della società (terreni, concessioni, ecc) viene rapidamente smaltito ma non porta nelle casse quanto sperato. La chiusura della società infatti avverrà solo il 27 aprile 1999 e solo grazie al fatto che il Comune di Carrara si prende in carico il debito aperto con una banca del territorio⁵⁹. E' la fine della FMC e del sogno della Carrara ottocentesca.

Aspetti tecnici.

«La Ferrovia Marmifera ha uno sviluppo di 22 km di binario di corsa e di 10 km per i raccordi ai vari opifici. Si snoda da monte a mare, interrotta solamente nel breve tratto (5 km circa) che corre fra Carrara - Avenza e Carrara - San Martino, tratto gestito dalle Ferrovie dello Stato. La Ferrovia Marmifera, dal livello del mare, raggiunge i 445 m. a Ravaccione, affrontando pendenze che arrivano alla considerevole cifra del 60 per mille. Il binario a scartamento normale, cosa rara in linee secondarie, che permette un servizio

⁵⁸ Archivio FMC, Bilanci, 693.

⁵⁹ Il Tirreno, *La fine della Marmifera*, 28 aprile 1999.

cumulativo di merci con le Ferrovie statali; con vantaggio di tempo e di economia nei trasporti»⁶⁰.

Dati più precisi sono forniti dalla società nel 1956 in occasione della redazione dello Studio per la riforma del sistema di trasporto dei marmi dai poggi al piano di Carrara fatto dagli ingegneri Giuseppe Casalis e Giovanni Ronchi per Assoindustria provinciale. Il tratto cave – San Martino misurava 15 km, il tratto Avenza – Marina di Carrara misurava 2,8 km. A ciò vanno aggiunti 5,7km di binari interni alle stazioni della Marmifera. 8 km sono invece i binari di raccordo e diramazione verso gli stabilimenti industriali.

Le curve avevano un raggio di 100 m. La pendenza media era del 4% con tratti tra il 5% e il 6%. Le numerose gallerie scavate nella roccia hanno una sezione variabile tra i 22 e i 29 metri quadrati. Il parco mezzi rotabili nel 1956 contava «236 carri, in prevalenza piatti, portata di 15-20-36-40 tonnellate, questi ultimi a tre assi, gli altri a due; in parte a cassa, portate tra le 15 e le 20 tonnellate»⁶¹.

Otto locomotive la cui più vecchia era del 1875, la FMC 1, e la più “nuova” del 1930 (non vengono considerati i mezzi diesel)⁶².

⁶⁰ Bizzari, Giampaoli. *Guida di Carrara : storico-artistica-industriale-commerciale e turistica*, Carrara, a cura dell'Ufficio viaggi e turismo Banca Giampaoli, 1932.

⁶¹ Ing. Giuseppe Casalis, Ing. Giovanni Ronchi, *Studio per la riforma del sistema di trasporto dei marmi dai poggi al piano di Carrara*, Carrara, Associazione degli industriali della Provincia di Massa e Carrara, 1956.

⁶² Betti Carboncini, *Treni di Marmo*, pag. 62.

Casa Costruttrice:	Anno di costruzione:	Nome Locomotiva:	Numero Locomotiva
Krauss	1875	Carrara	1
Krauss	1875	Marina di Avenza	2
Krauss	1890	Ravaccione	3
Krauss	1890	Fantiscritti	4
Hannoversche	1903	Maria Ceci	5
Hannoversche	1885 (acquisita nel 1906, cessione 1915)	Niccolò Machiavelli (numero precedente 11)	6
Hannoversche	Circa 1915	Maria Ceci (in sostituzione della precedente)	5*
Hannoversche	1912	Niccolò Machiavelli (in sostituzione della precedente)	6*
Hannomag	1922	7	7
Hannomag	1923 (acquisita nel 1930)	8	8

Servizio soccorso sanitario.

Il lavoro in cava è sempre stato irto di difficoltà e molto pericoloso. Gli infortuni annui erano,

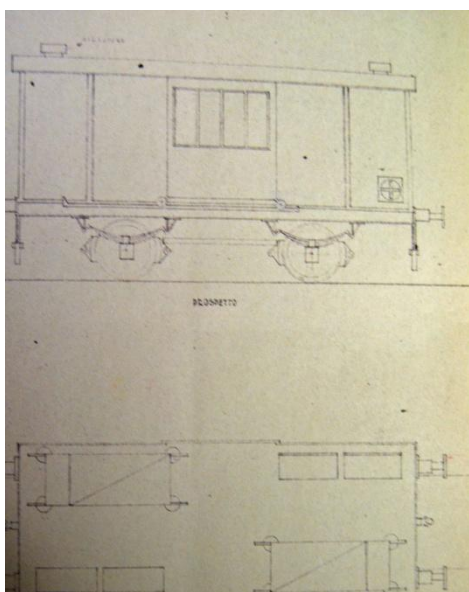


Immagine 5 Progetto Carro Ambulanza
(Archivio FMC)

fino a pochi anni fa or sono, nell'ordine delle migliaia. Nel 1954 si verificarono 2500 infortuni su circa 5500 lavoratori del marmo. Nei primi 9 mesi del 1955 se ne verificarono 3000 di cui 5 mortali. Erano ancora lontani i tempi in cui si sarebbero affrontati in maniera scrupolosa i temi della sicurezza sui luoghi di lavoro. Il D.P.R. 27 aprile 1955, n. 547 (Norme per la prevenzione degli infortuni) non riguardava «miniere, cave e torbiere»⁶³. Le stesse modalità di estrazione del marmo contenevano passaggi che oggi verrebbero considerati assolutamente fuori legge. La stessa lizza non aveva alcun criteri di sicurezza.

Il servizio “soccorso cave” venne introdotto nei primi anni del ‘900 ed utilizzava i locali delle stazioni della Marmifera come infermeria e punto di primo soccorso.

Solo a ridosso degli anni '60 viene commissionato il carro 37 della FMC adibito al trasporto di feriti: il “carro ambulanza”. All'interno del carro potevano trovare posto due barelle e vi erano posti a sedere per i quattro infermieri⁶⁴. Il carro, pur avendo forti limitazioni, era un importante passo avanti rispetto alle precedenti modalità di soccorso. Il “carro ambulanza” poteva percorrere al massimo 2500 metri ad una velocità di 10km/h impiegandovi circa 15 minuti⁶⁵. Tempi molto lunghi ma considerata l'impervietà dei sentieri di cava relativamente “rapidi” rispetto al trasporto “su barella”. Il 18 luglio 1961 l'ispettorato compartimentale per la Toscana del Ministero dei Trasporti autorizzò l'utilizzo del carro ambulanza⁶⁶.

⁶³ Articolo 2, D.P.R. 27 aprile 1955, n. 547.

⁶⁴ Archivio FMC, *Atti Diversi*, 808.

⁶⁵ Archivio FMC, *Atti Diversi*, 808.

⁶⁶ Archivio FMC, *Lettera inviata dall'ispettorato compartimentale per la Toscana del Ministero dei Trasporti. 18 luglio 1961* contenuta in *Atti Diversi*, 808.

Patrimonio dismesso.

Le procedure per “chiudere” la FMC non si potevano limitare allo smantellamento, avvenuto in tempi record, dei binari e allo sbarramento delle stazioni al piano e nei bacini marmiferi. La parte finanziariamente più rilevante del capitale societario erano le proprietà immobiliari e le cave in “proprietà”.

Le prime fasi di dismissioni interessarono proprio le cave. Nel 1961 erano 15 le cave di proprietà della FMC attive nei bacini marmiferi date regolarmente in affitto ad aziende estrattive con concessioni. Queste cave furono dismesse con accordi singoli. Vi furono poi sette cave che in quel periodo non erano attive per diverse ragioni ma potenzialmente ri-apribili sebbene nei più dei casi con marmi di scarso valore.

Infine vi è il caso particolare della galleria Ravaccione – Fantiscritti. Nel piano di dismissione fu fatta la scelta di chiuderla sebbene fosse (e tutt'ora sarebbe) l'unico collegamento a monte tra il bacino di Torano e il bacino di Fantiscritti. La chiusura della Galleria e la successiva cessione permise di aprire cave di materiale di buona qualità (bianco ordinario Fantiscritti) chiudendo così una preziosa arteria di comunicazione nei bacini marmiferi.

Curiosità: la FMC1 “sacrificata” per un film.

Il clima negli anni '60 attorno al patrimonio della Ferrovia Marmifera non era certo dei migliori. La prossima dismissione della strada ferrata e la sensazione che la storia della Società sarebbe stata vicino al capitolo finale portarono ad una serie di scelte quanto meno



Immagine 6 Fermo immagine del volo della FMC 1 (Youtube, 2013)

discutibili. La più clamorosa e allo stesso tempo la più grave fu accettare una proposta della produzione del film “la strada dei giganti” con Amedeo Nazzari. Uno dei pochissimi film girati in città. Per attendere una seconda grande produzione nei bacini marmiferi occorrerà attendere il 2008 con il film 007 Quantum of Solace, 22° episodio della saga di James Bond.

Nel 1961 la città è in fermento per la presenza del set cinematografico e c'è piena accondiscendenza alle richieste della produzione.

Avviene così che alle ore 16 del 21 febbraio 1961 la locomotiva FMC 1 “Carrara” viene lanciata nel vuoto sul bastione de “La Costa” nel sottostante canalone⁶⁷. Un pezzo di storia se n'è andata così.

Curiosità: Film dei fratelli Lumière sulla Marmifera.



Immagine 7 Fermo immagine del filmato dei fratelli Lumière.
(Youtube, 2013)

La Ferrovia Marmifera ha una piccola parte nella storia del cinema mondiale. I primi ad utilizzarla come scenario per girare un film furono, infatti, i fratelli Lumière in uno dei loro primi girati *Train sortant d' un tunnel*. Il filmato molto simile al ben più noto *L'arrivo di un treno alla stazione di La Ciotat* fu girato nel

1897 in località Fantiscritti. Ad accorgersi del filmato, ritrovato negli archivi della

Cineteca di Lione, il regista italo-belga Fabio Wuytack⁶⁸.

⁶⁷ Betti Carboncini, *Treni di Marmo*.

⁶⁸ La Repubblica, Edizione Firenze, *Un film dei Lumiere girato a Carrara*, 20 novembre 2004.

STAZIONE DI CARRARA – SAN MARTINO.



Immagine 8 Stazione Carrara San Martino (Luca Borghini, 21 luglio 2013)

La Storia della strada ferrata.

La stazione Carrara - San Martino è antecedente di qualche anno rispetto alla costruzione del primo tronco della Ferrovia Marmifera di Carrara a cui si collegò da subito. La principale stazione cittadina fu il frutto di vibranti richieste della popolazione di Carrara di avere una stazione ferroviaria in posizione centrale rispetto a quella di Carrara - Avenza considerata in periferia sebbene sia distante poco meno di cinque chilometri. Una richiesta legittima ma tecnicamente molto difficile da realizzare: il centro di Carrara è in una conca naturale distante alcuni chilometri dalla fascia pianeggiante della costa tosco-ligure in cui sarebbe dovuto passare il treno di collegamento tra la Toscana e la Liguria.

Della costruzione di una strada ferrata per collegare il Granducato con il nord Italia se ne parlava già molto prima dell'unificazione del Regno d'Italia ma l'instabilità politica suggeriva grande prudenza soprattutto per il costo di un'opera che, nel tratto ligure, avrebbe imposto ingenti denari vista la morfologia del percorso che avrebbe imposto l'apertura di numerose gallerie e la realizzazione di terrazzamenti sul mare. Il percorso della strada ferrata pensato è,

sommariamente, quello che attualmente collega La Spezia a Genova. Una ferrovia attraverso le Cinque Terre e poi lungo la costa fino al capoluogo.

Il primo atto per costruire la ferrovia del litorale tosco-ligure è del 4 ottobre 1860: una convenzione firmata dal ministro dei lavori pubblici del Regno di Sardegna Stefano Jacini con un gruppo di imprenditori per l'appalto «*della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza di Principe in Genova per La Spezia e Sarzana sino alla città di Massa*»⁶⁹.

Concorrono alla realizzazione della ferrovia un gruppo di società: ditta Allegra e Davide Guastalla di Modena, Leonardo Sacerdote di Modena, Vincenzo Stefano Breda di Padova, Pietro Bonaccini di Modena e dalla compagnia centrale per la costruzione e manutenzione delle vie di ferro di Bruxelles. La costruzione della strada ferrata avveniva «*a tutte loro spese, rischio e pericolo*»⁷⁰.

Data la complessità della linea, il progetto veniva suddiviso in tronchi da costruire in tempi diversi e con autorizzazioni differenti in base alle esigenze amministrative e tecniche. La partenza dei lavori sarebbe dovuta avvenire proprio dal tronco toscano sino a La Spezia: un tratto pianeggiante, privo di rilevanti ostacoli per cui sarebbero stati necessari passaggi più complessi. All'articolo 7 della convenzione si parla dell'inizio dei lavori: «*L'impresa dovrà nel termine di quattro mesi dalla data di promulgazione della legge di approvazione della presente convenzione presentare il progetto altimetrico e planimetrico del tronco da Massa alla Spezia*»⁷¹.

Il successivo articolo della convenzione pone anche scadenze temporali: entro 12 mesi dall'approvazione sarebbero dovuti iniziare i lavori per il tronco da Massa alla Spezia.

Sempre nella convenzione veniva specificato che, oltre ad avvicinarsi il più possibile alle città in cui sarebbe dovuta transitare la ferrovia, sarebbe stato necessario avvicinarsi anche «agli altri più importanti e più industriali centri di popolazione». Inclusa Carrara.

Ma, come diremo tra poco, a Carrara la pressione per ottenere una stazione nei pressi del centro abitato era talmente alta che anche a Torino arrivarono gli echi delle richieste. Fu così anche all'articolo 81 fu previsto un tronco giuntivo tra la stazione di Avenza e quella di Carrara.

«*Resta convenuto che l'impresa si assume l'obbligo di costruire, nel termine di diciotto mesi dalla data d'approvazione della presente convenzione, colle norme medesime tracciate più*

⁶⁹ Archivio Storico Camera dei Deputati, inventario Disegni e proposte di legge e incarti delle commissioni (1848-1943), *Convenzione per la costruzione di una strada ferrata lungo il litorale ligure. 6 ottobre 1860.*

⁷⁰ Ivi.

⁷¹ Archivio Storico Camera dei Deputati, inventario Disegni e proposte di legge e incarti delle commissioni (1848-1943), *Convenzione per la costruzione di una strada ferrata lungo il litorale ligure. 6 ottobre 1860.*

sopra per la linea principale, una ferrovia di diramazione da Avenza a Carrara, con conveniente stazione presso quest'ultima città, secondo il progetto che le verrà esibito dal Governo ed al prezzo che dal Governo medesimo stabilito, dietro perizie fatte eseguire da' suoi ingeneri, e ciò in modo assoluto e senza che l'impresa medesima possa avere diritto a reclamare alcun giudizio arbitrariamente sul progetto e sulla stima di cui sopra»⁷².

Contemporaneamente nella città di Massa iniziarono malumori sulla stessa natura del progetto. Si voleva che la ferrovia passasse attraverso Carrara quindi, con un traforo, sotto il monte Foce affinché arrivasse nel cuore della città di Massa⁷³. Proteste che caddero nel nulla e pian piano terminarono. Il 2 novembre 1862 il primo treno proveniente dalla Toscana arrivò nella stazione di Massa.

A Carrara nel frattempo era ancora vivo un clima di attenzione verso il progetto di costruire il ramo tra la stazione di Avenza e quella di Carrara. Della cosa si occupò in prima persona il deputato carrarese Domenico Cucchiari, che dovette faticare non poco a tenere a bada gli entusiasmi dei notabili carraresi verso il progetto di traforo del monte Foce⁷⁴. Fu convenuto di mantenere il progetto così come previsto dall'articolo 81 della convenzione. Nel 1862 fu inaugurata la stazione di Avenza (successivamente denominata Carrara – Avenza). Un anno più tardi sarebbe arrivato il collegamento tra Massa e Sarzana⁷⁵. Da Massa poi si potevano trovare treni per arrivare a Firenze e da lì muoversi in tutta la Toscana.

Quattro anni dopo, nel 1866 fu inaugurata la stazione di Carrara. Il nome “San Martino” fu un omaggio che la città volle fare a Domenico Cucchiari, eroe della battaglia risorgimentale di Solferino e San Martino.

Stato attuale.

La Stazione versa in condizioni di degrado e abbandono fin dagli anni '70 da quando, con la chiusura della linea Carrara Avenza – Carrara San Martino, il quartiere mutò completamente sostituendo le aree ferroviarie con un parcheggio e successivamente con la costruzione del tribunale. Un graduale degrado che, iniziato negli anni '80, non si è mai interrotto, non essendo mai stato avviato un vero piano di recupero.

Oggi la condizione della stazione è di completo abbandono. Sul lato principale è stata

⁷² Archivio Storico Camera dei Deputati, inventario Disegni e proposte di legge e incarti delle commissioni (1848-1943), *Convenzione per la costruzione di una strada ferrata lungo il litorale ligure. 6 ottobre 1860.*

⁷³ M. Bernieri, *I Treni Dalla prima “vaporiera” alla Marmifera di Carrara, Carrara, Sea Carrara, 2011 . pag. 41.*

⁷⁴ Ivi.

⁷⁵ *Elenco cronologico dell'apertura al pubblico esercizio delle linee delle ferrovie italiane e loro lunghezza d'esercizio*, nel testo “Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926”, Ufficio Centrale di Statistica delle Ferrovie dello Stato, 1927.

installata una grande rete metallica che impedisce di accedere alle porte, gli altri tre lati dell'immobile non sono protetti. Le porte e le finestre sono state sbarrate per impedire l'accesso a curiosi e senza tetto. Ma non c'è di nessun altro intervento conservativo che vada oltre uno sbarramento totale dell'edificio.



Immagine 9 Particolare della facciata. Lettere sala "Seconda Classe" (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Della facciata originaria sono ancora visibili le porte che conducono ai vari locali a cui i passeggeri potevano accedere o rivolgersi per avere informazioni: tre accessi a sale di prima, seconda classe e terza classe; l'accesso all'uscita dai binari e la sala del capo stazione. Sono ancora visibili parti delle lettere realizzate in ceramica smaltata alta circa 25 centimetri, misura standard nelle stazioni toscane⁷⁶.

Anche i supporti della pensilina in ghisa del binario passeggeri sono rimasti integri. Se ne contano otto e con tutta probabilità sono il numero di esatto di quelli originali. La pensilina in ghisa aveva uno stile liberty di cui ancora si può riconoscere l'impronta nella parte terminale dei supporti.

La parete retrostante ha cinque accessi murati ma sono riconoscibili nell'intonaco, ormai caduto, tracce di almeno quattro archi in muratura che corrispondevano con gli accessi alla stazione dal viale della stazione costruito in quello che oggi è il parcheggio del tribunale. In corrispondenza dell'entrata principale della stazione è presente un portabandiera alla finestra del primo piano. Elemento che conferma la posizione dell'entrata nella stazione che coincide

⁷⁶ Maggi, Giovanni, Muoversi in Toscana : ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione, pag. 268.

con l'uscita dai binari. Il colore delle pareti è venuto in meno nel corso degli anni ma ciò nonostante è possibile, con le informazioni ricavate rispetto all'architettura delle altre stazioni toscane, e con una parte di intonaco che sembra essere originale, stabilire con relativa sicurezza che la stazione era dipinta con una tonalità di giallo assomigliante alla gradazione “pastello”.

Originariamente sulla destra della stazione guardando il fronte binari era presente un giardino di ridotte dimensioni andato completamente perduto.

Planimetria Stazione.

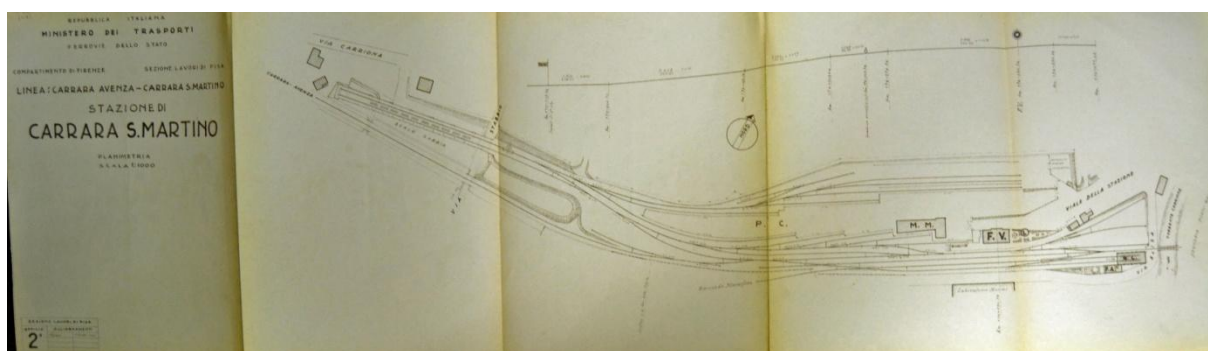


Immagine 10 Planimetria Stazione Carrara San Martino (Archivio FMC, Planimetria della stazione pubblica di San Martino, 29.72)

La stazione di Carrara San Martino fin dalla sua costruzione era stata pensata per ospitare una ampia area merci dedicata all'industria carrarese, non solo marmifera. Successivamente con il collegamento con la linea della Ferrovia Marmifera l'area merci fu ampliata e adeguata alle nuove esigenze di movimento dei locomotori e dei vagoni. Nella stazione dovevano “convivere” i convogli pubblici e della Marmifera. Entrambi con esigenza di spazi e manovra. Oltre a ciò la Carrara San Martino era, con le proporzioni del caso, una stazione “terminale” sia per la linea Avenza – Carrara sia per la FMC che si inseriva nei binari, alcune centinaia di metri prima, nella stessa direzione della linea pubblica.

Di come si presentava la Stazione è possibile avere una planimetria fedele relativa agli anni successivi al collegamento con la FMC.

I binari in stazione erano 4 di cui uno proveniente direttamente dalla linea della Marmifera⁷⁷. A fianco alla Stazione San Martino era posta la stazione FMC, di cui oggi non ci sono più resti, costituita da tre locali: l'ufficio stazione per i disbrighi burocratici, la guardia e l'ufficio pesa per le verifiche del carico dei vagoni. Grazie ad un sistema di cambi dal binario della Marmifera i treni potevano immettersi direttamente sulla linea principale diretta da Avenza

⁷⁷ Archivio FMC, *Pianta dalla stazione di San Martino*, 26.2.

dal lato mare mentre dal lato monti i vagoni della FMC potevano raggiungere direttamente la segheria Forti – Walton posta aldilà del torrente Carrione che costeggiava l’intera area ferroviaria⁷⁸. Al termine del binario 4 e del binario 3 vi era una struttura coperta per il ricovero dei locomotori.

Nell’area dei piani di caricamento vi era in funzione una gru per il sollevamento di materiale pesante⁷⁹.

Come si presenta oggi.

Oggi l’intera area ha subito delle modifiche che non hanno stravolto l’immagine originaria dell’area ferroviaria. Nella zona caricamento ora vi è un ampio parcheggio, di fronte all’ingresso della stazione è stato costruito il tribunale. Mentre nella zona dei binari e degli scambi è sorto un secondo grande parcheggio. Le vicinanze in cui i binari si ramificavano nello “scalo sabbia” sono ora terreni incolti che dall’alto restituiscono ancora la curva ben evidenziata nella planimetria.



Immagine 11 Veduta satellitare area Stazione San Martino (Foto da Google Earth, 2013)

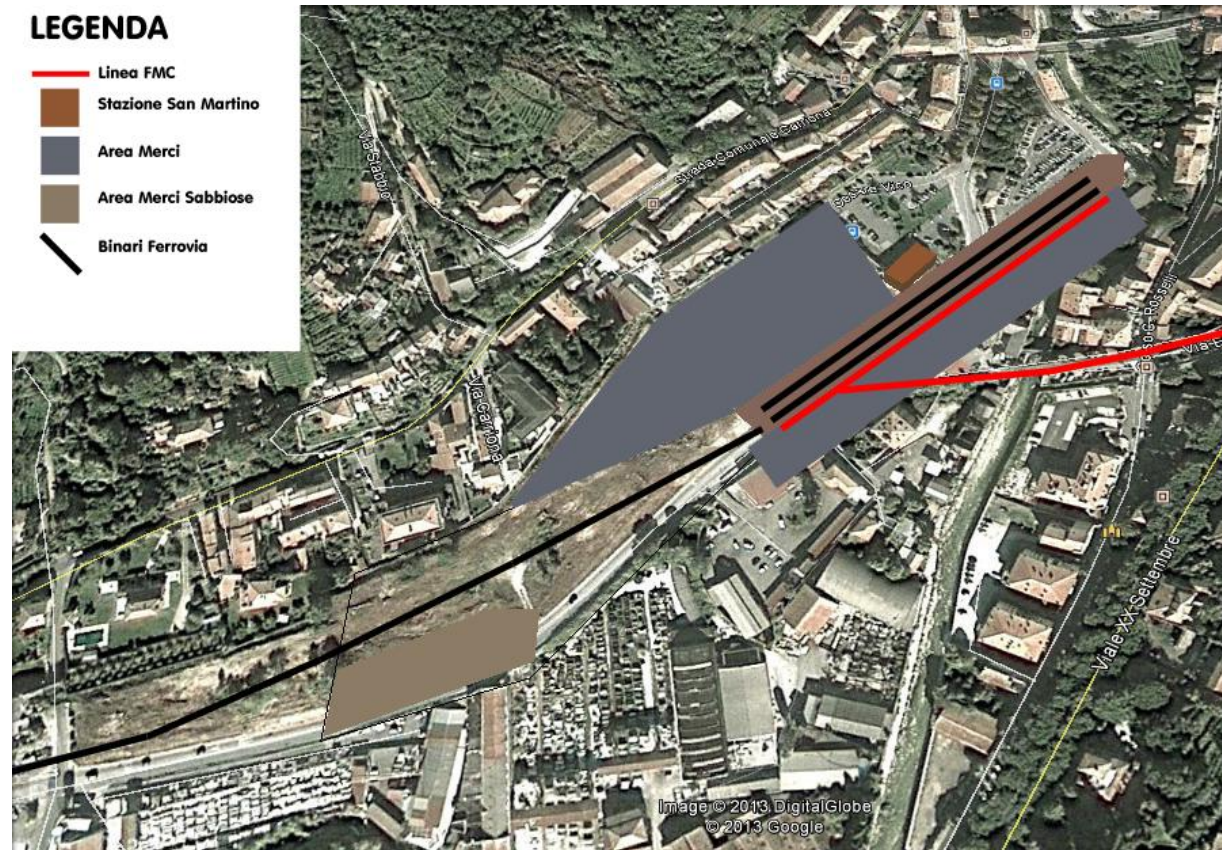
Ricostruzione in 3D.

Confrontando più planimetrie è possibile realizzare una planimetria in 3 Dimensioni di come si presentava ieri e oggi l’area ferroviaria con un raffronto fotografico corredato da

⁷⁸ Ivi.

⁷⁹ Archivio FMC, *Pianta dalla stazione di San Martino*, 26.2.

indicazioni grafiche.



12 Ricostruzione Area Ferroviaria (ieri/oggi) (elaborazione Luca Borghini su immagine satellitare Google Earth, 2013)

STAZIONE DEL TARNONE e STAZIONE RAVACCIONE.



Immagine 13 Stazione Tarnone (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Storia delle stazioni.

Entrambe le stazioni furono costruite nel secondo tronco della FMC inaugurato il 15 maggio 1890. Per servire i bacini rispettivamente di Torano, la stazione di Ravaccione, e quello di Colonnata, la stazione del Tarnone. Quest'ultima aveva una "gemella" (stazione di Colonnata) circa due chilometri a monte che però non era collegata alla linea principale ma era un prolungamento della linea proprio dalla stazione del Tarnone. Dunque il bacino di Colonnata era indicativamente servito dalla stazione del Tarnone.

Funzionalità della linea.

La linea che serviva i due bacini marmiferi partiva dalla stazione di Ravaccione a quota 455 m s.l.m., attraversava una galleria per giungere alla stazione di Fantiscritti quindi imboccava

una seconda galleria per giungere alla stazione del Tarnone in cui poteva ricongiungere anche i vagoni provenienti da Colonnata⁸⁰. Da lì procedeva per Miseglia attraverso i ponti di Vara quindi Torano, Miseglia Inferiore e stazione centrale di Monterosso. Ultima tappa prima di arrivare alla stazione di San Martino e quindi al piano⁸¹.

Ecco perché Ravaccione e il Tarnone erano due stazioni strategiche per la linea: La prima raccoglieva tutti i marmi del bacino di Torano, mentre la seconda, oltre che convogliare i marmi del bacino di Colonnata, era la penultima stazione rilevante a monte prima di Torano, la quale serviva le cave di Piasta e di Bettogli.

Progetti realizzazione.

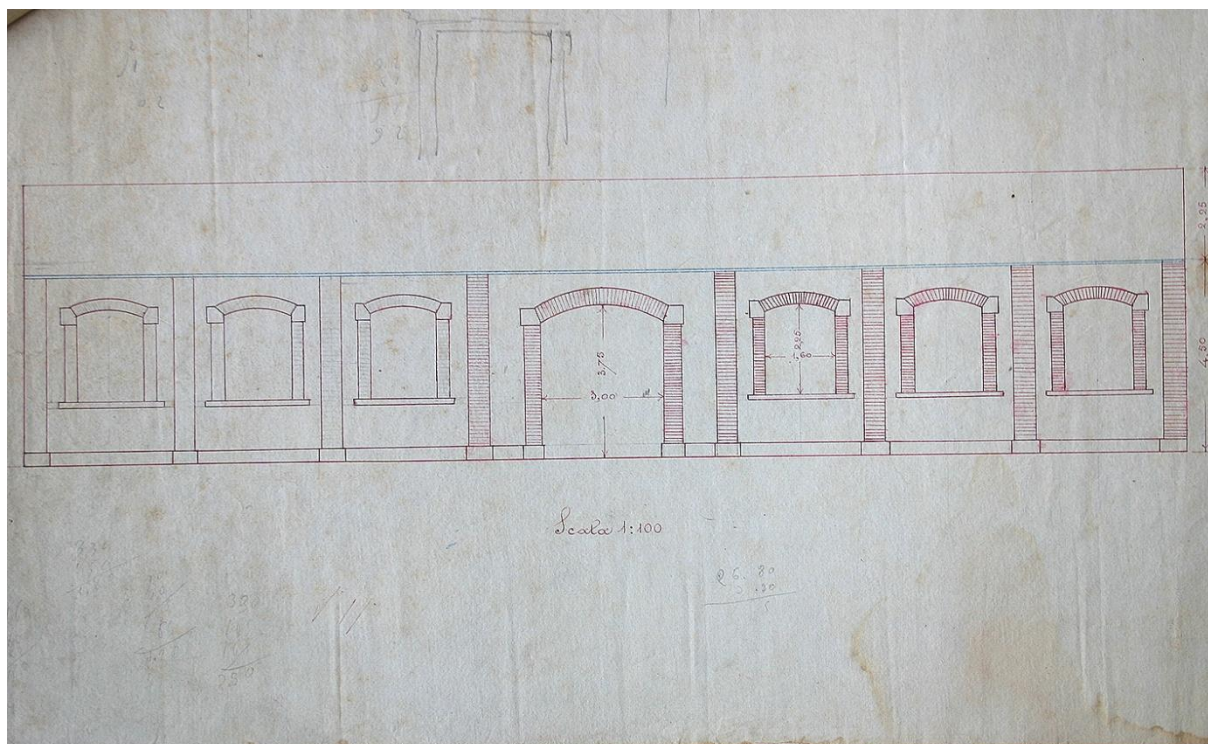


Immagine 14 Progetto "standard" stazioni FMC (Archivio FMC, Progetto 25, cartella 3)

Le stazioni in un primo momento furono progettate utilizzando un disegno analogo forse per risparmiare tempo nella fase di progettazione del secondo tronco. Dal progetto reperibile⁸² si ritrova la conformazione della stazione del Tarnone che non fu, nel corso del tempo, modificata salvo un allungamento per ospitare nuovi locali. Diversamente la stazione di Ravaccione, a giudicare dal repertorio fotografico e dallo stato attuale, fu modificata in seguito (probabilmente attorno agli anni 20 del '900) con una radicale modifica degli spazi.

⁸⁰ Archivio FMC, Sistema di strade e linea ferroviaria tra Tarnone e Colonnata, 28.75.

⁸¹ Ivi.

⁸² Archivio FMC, Progetto 25, cartella 3.

Il progetto iniziale prevedeva un unico immobile, ad un piano, formato da quattro vani destinati ad ospitare tutti gli uffici della stazione: capo stazione, uffici amministrativi e uffici movimento⁸³. Ed infatti la stazione del Tarnone nella prima parte è costruita esattamente così: una porta di accesso e due finestre sui locali interni. Successivamente sono state realizzate alcune aggiunte all'immobile: un prolungamento laterale per ospitare altri uffici. Ed una palazzina staccata dal primo immobile costruita su due piani in cui era presente il "servizio sanitario" della cui costituzione però si ha notizia solo nei primi decenni del '900⁸⁴.

Ancor più semplice cogliere le modifiche strutturali della stazione di Ravaccione. Al momento dell'inaugurazione ma anche nella prima fase dell'introduzione del servizio sanitario nei primi anni del '900 la stazione confermava l'impianto progettuale "standard": quattro vani con due finestre ed una porta sul lato dei binari⁸⁵.



Immagine 15. Gru della stazione di Ravaccione (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Passano alcuni decenni, la Marmifera si potenzia, a Ravaccione viene installata una potente gru (ancora oggi esistente) e anche la stazione viene ristrutturata per così come oggi la conosciamo: un edificio a due piani con una intera ala destinata al servizio sanitario identica a quella del Tarnone (evidente anche in questo la standardizzazione progettuale).

⁸³ Archivio FMC, *Progetto 25*, cartella 3.

⁸⁴ Beniamino Gemignani, *Società di Pubblica Assistenza di Carrara 1896-1996*, Carrara, Aldus, 1996, pag. 74.

⁸⁵ Archivio FMC, *Progetto 25*, cartella 3.

Planimetria Ravaccione.

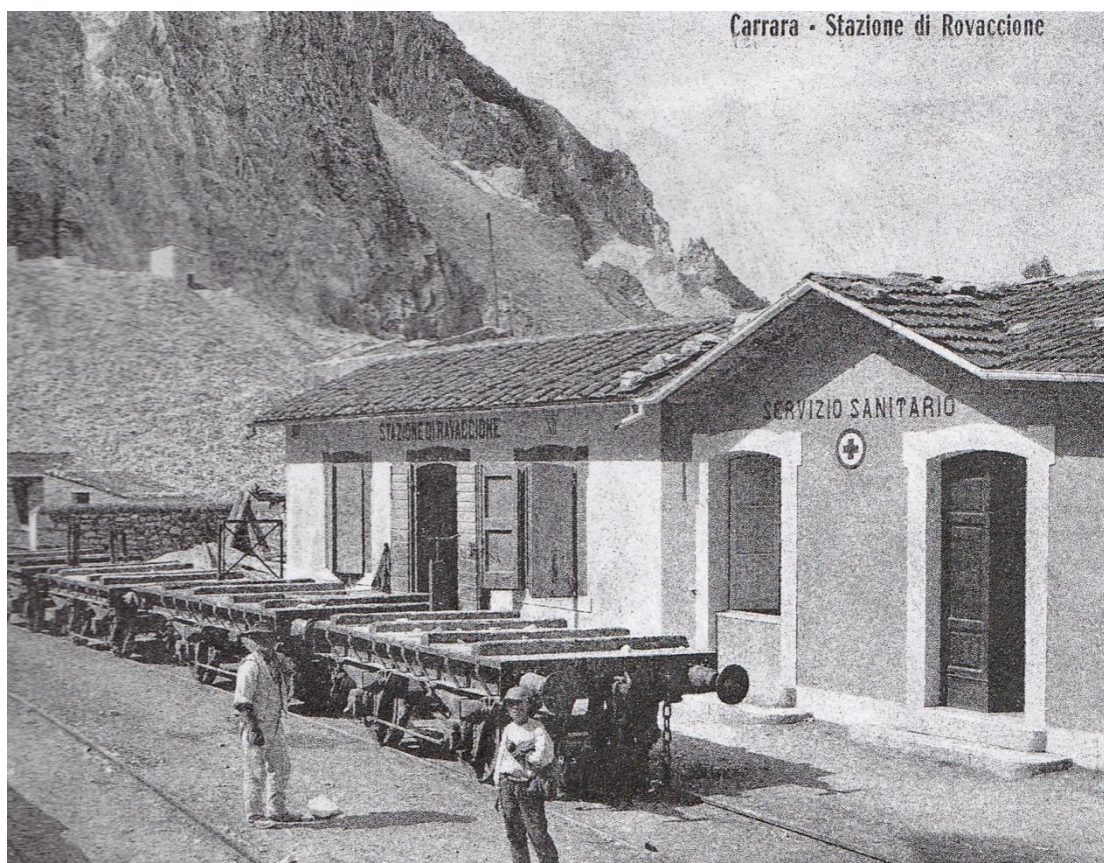


Immagine 16 Cartolina della stazione di Ravaccione (Collezione privata, primi anni del '900)

La stazione di Ravaccione disponeva di due binari sdoppiati con un cambio dal binario unico proveniente dalla galleria di Fantiscritti in cui si potevano caricare contemporaneamente due treni con la gru a ponte installata dall'uscita della galleria fino al termine della stazione⁸⁶. Nel lato opposto alla stazione vi era un'area destinata al conferimento dei blocchi provenienti dalle diverse strade di lizza del bacino che confluivano nel piazzale della stazione. Nell'area ferroviaria di Ravaccione erano stati costruiti diversi immobili (andati tutti persi) tra cui una osteria gestita dalla famiglia Manfredi⁸⁷. La stazione è stata il punto di riferimento per la costruzione della strada comunale per raggiungere il bacino di Torano.

⁸⁶ Archivio FMC, *Stazione e canale di Ravaccione*, 28.97.

⁸⁷ Ivi.

Stato attuale Stazione Ravaccione.



Immagine 17 Stazione Ravaccione (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

La Stazione versa in una condizione di abbandono e di evidente rischio crollo. Anche l'imponente gru è abbandonata. Arrugginita e in più punti danneggiata richiederebbe un urgente intervento conservativo. Della stazione si sono mantenuti tutti i locali. Si può riconoscere la scritta "Servizio Sanitario" nell'ala della palazzina identica a quella della stazione del Tarnone adibita al solito uso.

Sulla palazzina ci sono evidenti stati di cedimento strutturale: il balcone è già parzialmente crollato. Oggi la strada della stazione, l'unica dell'intero bacino, è molto trafficata e ciò ha provocato l'innalzamento naturale di una "trincea" formata da scarti e polvere di marmo che se, da una parte, protegge la stazione, dall'altro finisce per isolare ulteriormente l'immobile.

Planimetria Tarnone.

La stazione di Tarnone era servita da due binari in entrata dalla linea proveniente da Fantiscritti in cui si congiungeva la linea di Colonnata. I due binari permettevano la contemporaneità nelle fasi di caricamento di due treni o l'eventuale caricamento di uno e passaggio dell'altro. La stazione era servita da un'unica strada di lizza, dal nome Tarnone, che giungeva nell'area terminale. L'area ferroviaria si estendeva oltre la stazione per alcune centinaia di metri per una zona di scambio di tre linee: Fantiscritti, Colonnata e linea unica di uscita per Miseglia; oltre al ramo dedicato alla stazione. Non vi erano altri immobili per usi diversi nel perimetro dell'area ferroviaria⁸⁸.

Stato attuale Stazione Tarnone.



Immagine 18 Stazione Tarnone (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

La Stazione del Tarnone è l'unica stazione che è stata recuperata dall'amministrazione comunale con interventi di ristrutturazione che ne hanno preservato l'originale struttura e il colore (tranne la scritta "Soccorso Sanitario", non riprodotta). Il recupero della Stazione non è stato fatto a scopo museale bensì come punto d'accoglienza turistica. La ristrutturazione è stata finanziata dalla Regione Toscana attraverso il piano dei PiuSS regionali. L'importo totale per il recupero è stato di 3.961.349 di euro finanziati dell'oltre il 50% dalla Regione

⁸⁸ Archivio FMC, *Planimetria della zona nei pressi di Tarnone*, 28.127.

Toscana⁸⁹. Il progetto per trasformare parte del complesso è al momento fermo e l'amministrazione sta valutando un uso diverso rispetto al fine mercatale iniziale sempre però nell'ambito turistico-ricettivo. La stazione potrebbe ospitare una o più sale dedicate alla Ferrovia Marmifera.

PROPOSTA PROGETTO RECUPERO E RIUSO Ex-stazioni Marmifera

Il patrimonio industriale della Ferrovia Marmifera di Carrara dalla dismissione fino ad oggi non è mai stato valorizzato. Nella città di Carrara manca un museo sulla storia della Marmifera; delle tre stazioni rimaste due versano in uno stato di completo abbandono; e, più in generale, non è mai stato avviato un progetto complessivo per recuperare un pezzo di storia della città. Negli ultimi anni si è più volte parlato di recuperare ad uso turistico il percorso della ferrovia tra le stazioni di San Martino ed Avenza, l'unico tratto rimasto integro, fuori dalla viabilità ordinaria ai monti. Tuttavia è bene subito precisare che questo percorso sebbene sia spesso considerato parte della Ferrovia Marmifera è antecedente di qualche anno ed è sempre stato utilizzato dalle ferrovie nazionali: prima dalle Ferrovie del Mediterraneo e successivamente dalle Ferrovie dello Stato. Si comprende perciò che un suo recupero, sempre se fosse realmente fattibile, non contribuirebbe, se non in minima parte, ad un recupero del patrimonio industriale della FMC.

La mia proposta di un progetto di recupero parte per queste ragioni da ciò che la Ferrovia Marmifera ha lasciato concretamente alla città ovvero le tre stazioni che sono "sopravvissute" nei decenni. Le stazioni di San Martino, Ravaccione e Tarnone. Le tre infrastrutture nel progetto vengono unite in un percorso museale dal nome: "*Tragitto della Ferrovia Marmifera di Carrara*".

Cuore della proposta è il recupero della stazione di San Martino in cui ospitare il museo della ferrovia, l'archivio della società e gli uffici direzionali. Di pari passo vi è l'allestimento di una o più sale multimediali nella già ristrutturata stazione del Tarnone e di un punto turistico nella stazione di Ravaccione.

Il progetto immagina una gestione diretta da parte dell'amministrazione comunale con affidamento di servizi a terzi con cui reperire risorse a copertura delle spese: caffetteria nel museo di San Martino, distributori automatici al Tarnone e Ravaccione, audioguide e Bookshop.

⁸⁹ Piano PIUSS "*Carrara e Massa. Un territorio da rivivere*". Regione Toscana.

Progetto “Tragitto della Ferrovia Marmifera di Carrara”.

Come fosse ancora oggi una strada ferrata. Si immagina così la Marmifera nella proposta di un progetto per la valorizzazione del patrimonio industriale “Tragitto della Ferrovia Marmifera di Carrara” con cui si progetta una rete museale composta da tre luoghi: Un museo della Ferrovia e un archivio-biblioteca nella stazione di San Martino, sale multimediali e didattiche nella stazione del Tarnone, un centro di informazioni turistiche nella stazione di Ravaccione, nel cuore del bacino marmifero di Torano e perciò utilizzabile prevalentemente nei giorni e negli orari in cui l'attività estrattiva è ferma.

E' necessario un piano di recupero che tenga conto delle particolarità della ferrovia, tali da poter promuovere l'idea che la «Marmifera non è una delle tante ferrovie, ma è la ferrovia del marmo». Con le sue specificità: il territorio che attraversa, le cave; la merce trasportata, il marmo bianco; il tipo di impiego, quasi esclusivamente industriale.

Tutti aspetti da promuovere per rendere il progetto interessante per un vasto pubblico composto non solo da appassionati ma anche dai turisti in visita alla città.

Idea di base. L'idea alla base della proposta è la promozione culturale e turistica della Marmifera. Ma tutto ciò non può essere sufficiente se non vi è un qualcosa di innovativo che renda la visita al museo e alla sala multimediale del Tarnone una *piacevole scoperta* per il visitatore. Lo scopo è attrarre quindi anche i visitatori “distratti” che giungeranno per caso a scoprire il museo e che non avranno alcuna nozione della Marmifera e delle tante altre piccole ferrovie italiane.

L'obiettivo del progetto diviene quindi il *promuovere la storia della Marmifera, della società e del territorio*. Il progetto interagisce con diversi *stakeholder* (associazioni culturali locali, enti locali, Regione e mondo industriale) a cui può chiedere contributi di diversa natura: dall'aiuto economico, alla donazione di beni, fino alla promozione. E' con la collaborazione di tutti questi soggetti che il progetto può divenire realizzabile in tempi e con costi accettabili.

L'approccio dell'intero progetto si può definire *costruttivista* così come definito nel volume Musei e apprendimento lungo tutto l'arco della vita.

«Quando i musei adottano un approccio costruttivista, l'istituzione diventa un forum in cui possono avere luogo una serie di esperienze di apprendimento rivolte a diverse tipologie di

*visitatori. L'enfasi è posta su chi apprende, invece che sull'allestimento o i suoi contenuti. Il personale del museo lavora in équipe e la conoscenza dei visitatori è integrata dalla valutazione e dall'attività degli audience advocates, i 'rappresentanti del pubblico'. L'apprendimento è concepito come un processo attivo e un'attività sociale che avviene in un contesto specifico. Poiché i visitatori portano con sé prospettive, valori ed esperienze personali, gli educatori nei musei cercano di offrire loro un ventaglio di opportunità di apprendimento attraverso diversi stili espositivi e diversi livelli di coinvolgimento. Questo approccio è sotteso all'applicazione delle teorie di Kolb in alcuni musei olandesi».*⁹⁰

Multimedialità e didattica. La multimedialità e l'interazione visitatore – museo oltre alla didattica sono aspetti su cui concentrare l'attenzione nella fase di progettazione della rete museale. Proprio a questi tre aspetti si pensa, infatti, di dedicare alcune sale della stazione del Tarnone. Oggi più che mai un museo deve permettere una interazione multimediale per rendersi più interessante al visitatore e per aumentare la propria offerta espositiva. Nel caso della Ferrovia Marmifera la parte multimediale viene dedicata alla conoscenza del territorio, e alla sua trasformazione con l'arrivo della ferrovia. La tecnologia 3D permette di ricostruire i diversi ambienti prima, durante e dopo la Marmifera. La multimedialità può spingersi oltre e con adeguati fondi può permettere di far rivivere giornate tipo della Marmifera. Dalla partenza dai depositi della stazione di Monterosso, ai viaggi in cava fino all'arrivo nei piazzali sull'arenile di Marina di Carrara.

Il progetto si potrebbe poi intendere completo con la ristrutturazione del percorso ciclabile stazione Carrara Avenza – stazione Carrara San Martino in cui vi sarebbero installate delle postazioni corredate di pannelli informativi contenenti la storia della FMC e informazioni turistiche sul territorio. La natura di questa parte del progetto non verrà analizzata in questa sede poiché non direttamente collegata, per le ragioni espresse poche righe prima, alla riqualificazione delle stazioni della Marmifera.

⁹⁰ *Musei e apprendimento lungo tutto l'arco della vita. Un manuale europeo.* A cura di Kirsten Gibbs, Margherita Sani, Jane Thompson, Ferrara, Edisai, 2007, pag. 20.

Recupero stazioni.

Elemento principale su cui si basa il progetto di recupero è la valorizzazione delle tre stazioni della Ferrovia Marmifera di Carrara. Il museo viene ospitato nella stazione di Carrara San Martino poiché in posizione facilmente raggiungibile e dotata di ampio parcheggio. Anche rispetto alle restanti due c'è un ordine di priorità dovuta alla posizione geografica. Il Tarnone, destinato a sala multimediale e sala didattica, essendo ai margini dell'area di escavazione è fruibile tutti i giorni dell'anno compresi i feriali. Ravaccione, nel cuore del bacino di Torano, è accessibile solo nei giorni festivi.

CARRARA SAN MARTINO. MUSEO.



Immagine 19 Stazione San Martino (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Stato Attuale. Abbandono. Necessità di ampio intervento di ristrutturazione.

Nei locali della stazione può sorgere un museo, una biblioteca – archivio e gli uffici amministrativi.

Museo. La natura del museo sarà la valorizzazione della struttura esistente di cui ancora si

può individuare le varie aree di destinazione e l'uso dell'epoca. Non essendo disponibile molto materiale fisico sarà assai difficile ricostruire nel museo una sala contenente divise dei macchinisti, materiale rotabile o parti di locomotive. Tutto questo materiale è andato perso negli anni poiché il Comune non si è mai interessato al suo recupero né alla sua conservazione. Si può ricorrere ad una raccolta volontaria di materiale da attivare sul territorio comunale.

La mancata raccolta e conservazione di materiale della Marmifera è stato un errore che oggi si paga con l'impossibilità di attrezzare sale di museo con adeguato materiale originario.

Sarà invece possibile allestire sale in cui fornire la ricostruzione della storia della FMC partendo dal materiale di archivio e dalle numerose fotografie disponibili.

Archivio. L'archivio della società è oggi in condizioni di grave precarietà. Dopo essere stato recuperato negli anni '90 e catalogato nei primi anni 2000, è stato posto in una sede provvisoria nell'edificio scolastico A. Saffi nel centro della città in una stanza, ricavata in un piano amministrativo, priva delle più elementari condizioni per il mantenimento di un archivio storico con documenti risalenti a metà dell'800. Il locale è privo di un sistema di condizionamento d'aria e di mantenimento di una umidità costante. Assente anche un sistema antincendio idoneo.

Con l'apertura della nuova biblioteca cittadina, l'archivio è stato trasferito in una nuova sede in cui purtroppo proseguono i problemi già evidenziati per la precedente collocazione.

Nel trasferimento non sono stati salvaguardati i progetti della Ferrovia, che sono stati trasferiti in scatoloni di cartone rischiando un danneggiamento per verificare il quale occorrerebbe un rapido intervento di verifica.

L'archivio quindi dovrebbe trovare una collocazione definitiva in una area della stazione di San Martino dotata di tutti gli standard adeguati ad ospitare un patrimonio storico di grande valore per la città di Carrara e per la storia della ferrovia.

Per l'impianto antincendio è necessario pensarlo, in fase di progettazione, in maniera adeguata alle sale archivio con un impianto di estinzione non ad acqua ma con sistemi a gas (i più comuni: CO2 Inergen NAF SIII Argonite FM 200).

Analogamente dovrebbe essere pensato un sistema di condizionamento d'aria che preveda anche il controllo dell'umidità. Infine sarebbe necessaria una scansione dei documenti più vecchi e/o più danneggiati per ridurne l'uso di consultazione a casi limitati.

All'interno del polo può trovare posto anche una piccola biblioteca contenente volumi dedicati alla Ferrovia Marmifera e, più in generale, alle ferrovie.

Uffici amministrativi. Il polo prevedrà anche la presenza di spazi dedicati agli uffici amministrativi della rete museale della Marmifera.

Aula Magna. All'interno del polo può essere ottimale allestire una aula magna per ospitare convegni e giornate di studio dedicate alla Marmifera e alla ferrovia.

Servizi museali. Totem multimediale, audioguida in italiano, tedesco, francese ed inglese, bookshop, caffetteria e servizio accoglienza. Ampio parcheggio.

STAZIONE TARNONE. SALA MULTIMEDIALE E SALA DIDATTICA.



Immagine 20 Stazione Tarnone (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Proprietà. Comune di Carrara

Stato Attuale. Ristrutturato per recupero ad uso mercatale e turistico (piano non concluso).

Visita multimediale. Nelle aule multimediali della stazione del Tarnone si potrà ripercorrere una giornata trascorsa a bordo di un convoglio della FMC. Dalla partenza della stazione di Monterosso fino al suo rientro al termine della giornata lavorativa. Le varie sale offriranno al visitatore questo tipo di esperienza attraverso display e sistemi multimediali integrati che permettono al visitatore di avere un elevato grado di interazione.

Al visitatore sarà dato, all'ingresso, oltre al biglietto, uno speciale "pass" (ricostruzione storica di un biglietto della FMC servizio passeggeri) con cui potrà interagire con i vari punti multimediali nelle sale.

Il "biglietto" permetterà di avere una visita personalizzata poiché nelle varie sale il

riconoscimento ottico del codice a barre posto sul pass personalizzerà l'interazione con le varie spiegazioni. Anche l'arredamento sarà il più possibile fedele ad una ricostruzione degli ambienti ferroviari.

L'esperienza italiana a cui fare riferimento è il *Museo Galata del Mare* nella sezione multimediale al 3° piano sviluppata in 1200 metri quadrati con 40 postazioni multimediali⁹¹.

Laboratori didattici. Raccontare ai bambini la storia della Marmifera attraverso giochi ed esperienze ludiche. Per fare ciò all'interno della stazione viene riservata una sala dedicata ai laboratori didattici, progettati per rendere divertente la visita al polo multimediale.

Servizi. Totem multimediale, angolo ristoro. Ampio parcheggio.

⁹¹ Mostra permanente *La Merica!*, inaugurata il 18 novembre 2011 al terzo piano del museo Galata del Mare di Genova. La mostra è stata curata dallo staff scientifico del Mu.Ma Istituzione Musei del Mare e della Navigazione e realizzata con il sostegno della Regione Liguria e della Compagnia di San Paolo.

STAZIONE RAVACCIONE. SALA TURISTICA.



Immagine 21 Stazione Ravaccione (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Proprietà. Non è possibile verificarlo. Occorrono accertamenti interni all'amministrazione comunale.

Stato Attuale. Totale abbandono. Edificio gravemente danneggiato.

Nella mia proposta, l'ultimo punto della rete museale della Ferrovia Marmifera è la stazione di Ravaccione posta alla base del bacino marmifero di Torano in una posizione compromessa nei giorni di lavoro nelle cave poiché sull'unica strada che conduce al bacino.

La zona solo nei giorni festivi, o comunque quando non è attivo il lavoro in cava, ha a disposizione dei parcheggi limitati a poche decine di autovetture. La sala turistica di Ravaccione potrà essere valorizzata solo per il pregio della struttura rimasta con tutte le caratteristiche dell'epoca. Di particolare interesse è l'imponente gru che sovrasta tutto il piazzale della stazione e che è l'unico esemplare di caricamento rimasto dell'intero sistema di gru della Ferrovia Marmifera di Carrara. Considerando la posizione non favorevole e le condizioni dell'edificio un suo recupero può essere immaginato per l'unico scopo di punto d'informazione turistica.

Il lato est della Stazione si gode di una ottima visuale sul sottostante bacino diviene quindi utilizzabile per l'allestimento di un punto di osservazione turistico per descrivere, con pannelli illustrativi multilingue, le varie attività in cava.

SCHEMA PROPOSTA MUSEO DI CARRARA SAN MARTINO.



Immagine 22. Il lato dell'ingresso della stazione. (Foto Luca Borghini, 21 luglio 2013)

Premessa. Senza un progetto di ristrutturazione e non essendoci la possibilità di sapere quante sale potrebbero essere effettivamente recuperate nella struttura, di cui è possibile un sopralluogo solo esterno, questa proposta tiene in conto un ideale piano di recupero basato sulle potenziali esigenze e non sui reali spazi disponibili.

Il polo principale della rete museale della Ferrovia Marmifera di Carrara deve rispondere a tre esigenze: il museo, l'archivio e gli uffici amministrativi.

Come detto precedentemente, il museo della Ferrovia Marmifera di Carrara è pensato per essere realizzato e gestito dal Comune di Carrara. I proventi per la gestione del museo, il cui ingresso deve essere a pagamento (per concorrere ad un minimo di copertura economica), provengono anche dall'affidamento della caffetteria e del bookshop a società terze. La palazzina di due piani può ospitare al piano terra il museo e al primo piano l'archivio (con annessa piccola biblioteca) e gli uffici amministrativi.

Il Museo.

Il museo viene immaginato con cinque sale per poter offrire una visita completa: sala 1 “La Storia”, sala 2 “La progettazione”, sala 3 “Le cave e la marmifera”, sala 4 “Locomotori”, sala 5 “La chiusura”.

Sala 1 “La Storia”. Nella sala della storia della ferrovia mediante pannelli didascalici modulari viene raccontata la storia della Marmifera. Oltre ai pannelli si deve pensare all'utilizzo di monitor con brevi ricostruzioni storiche in video che permettano all'utente di mantenere alta l'attenzione con brevi “pause” video contenenti curiosità e aneddoti. All'interno della sala si possono immaginare più postazioni interattive in cui il visitatore possa concentrare la propria attenzione su passaggi cruciali della storia della FMC. Ad esempio con l'utilizzo di tavoli interattivi.

Sala 2 “La progettazione”. Nella sala della “Progettazione” sono raccolte copie dei progetti più rilevanti nella storia della Marmifera. I progetti sono esposti mediante l'uso di barre illuminanti a led che ne permettono una ottima visione anche da gruppi di visitatori. Anche in questa sala c'è una ampia parte dedicata all'interattività. In questo caso si può immaginare l'uso di una grande cartina riprodotta virtualmente in cui vengono illustrate le varie fasi di costruzione della Marmifera.

Sala 3 “le cave e la marmifera”. In questa sala il visitatore dovrà essere coinvolto nell'ambiente di cava, che potrebbe non conoscere, e successivamente introdotto alla presenza della Marmifera in quel determinato contesto. Per comprendere cosa è stata la Marmifera il visitatore deve inevitabilmente venire a contatto con la realtà delle cave a cui non può essere concesso uno spazio marginale. L'aspetto multimediale di questa sala è principalmente il “volo a elicottero” sui tre bacini marmiferi in cui vengono mostrate non solo le cave nella loro imponenza ma viene mostrata anche l'impervietà dei luoghi. Successivamente viene mostrata la presenza della Marmifera con un video che mostra “il prima e il dopo”, i ponti costruiti e le gallerie.

Sala 4 “Locomotori”. E' la sala destinata ad ospitare la storia e le immagini dei locomotori della FMC. Per ognuno di essi vi è la foto e la descrizione. L'aspetto multimediale è affidato ad un maxi-schermo su cui è riprodotto il video «Train sortant d' un tunnel» dei Fratelli Lumiere girato a Carrara in una galleria della Marmifera nel 1897.

Sala 5 “la chiusura”. E' la sala della “chiusura” della Marmifera ed è la fine della visita al museo. Ci sono i pannelli relativi agli ultimi anni di vita della Marmifera, con la chiusura della società e la dismissione del patrimonio industriale della stessa. E' la sala con la più forte ambivalenza: l'aspetto storico si fonde con l'aspetto ambientale e sociale. Cosa è stata la

Marmifera e soprattutto cosa è andato perso sul piano del patrimonio e dell'economia chiudendola.

E' una stanza completamente multimediale e di ricostruzione scenografica. Il visitatore viene immerso in un vecchio ufficio di una stazione abbandonata in cui dalle finestre vede il passato e il presente. Gli oggetti prendono vita con degli schermi inseriti in quadri, libri e finestre.

Archivio.

Negli spazi della Stazione di Carrara San Martino al primo piano può trovare spazio l'archivio della Società della Ferrovia Marmifera di Carrara ad oggi conservato in stanze non idonee nella Biblioteca Civica di Carrara.

Con l'occasione dello spostamento, sarebbe necessaria una sua revisione per necessari interventi conservativi e di restauro.

Sarebbe anche consigliato avviare un processo di digitalizzazione dell'archivio per una consultazione online o comunque attraverso schermi di pc per evitare l'ulteriore danneggiamento dei fondi di archivio.

Ad oggi l'inventario dell'archivio è solo cartaceo sarebbe consigliato una versione digitale in cui la ricerca può avvenire per parole chiave e non per una ricerca analitica nelle centinaia di voci.

L'archivio deve essere dotato di infrastrutture adeguate ad ospitarlo e sistemi di sicurezza per proteggerlo da furti e incendi.

Gestione.

La realizzazione e la gestione del museo deve essere in carico all'amministrazione comunale che può reperire fondi, nella fase di apertura, dalle istituzioni (Regione, Governo ed Unione Europea), da fondazioni bancarie e da realtà private (industrie e Ferrovie) interessate a vario titolo alla promozione della Marmifera.

I costi di gestione vanno poi differenziati tra gli investimenti (ristrutturazioni, allestimenti, adeguamenti normativi, ecc) che possono essere suddivisi in più esercizi, e i costi di gestione corrente (personale, illuminazione, riscaldamento, sorveglianza, ecc.) che gravano sugli esercizi annuali⁹².

⁹² Cecilia Chirieleison, *La valutazione delle performance nelle gestioni museali: problematiche operative e tecniche*, in Studi e Note di Economia, numero 1, Banca Monte dei Paschi di Siena, 1999, pag. 147.

Sebbene nella piccola realtà turistica di Carrara appaia molto difficile, non è da escludere che il museo riesca in una certa misura a ripagarsi le spese correnti mediante un attento piano economico che tenga conto di tutte le possibili entrate⁹³. In particolare la caffetteria che può essere una importante fonte di ricavi.

Allestimento temporaneo al Tarnone.

Considerando le pessime condizioni in cui versa la stazione di Carrara – San Martino su cui grava anche l'incognita delle modalità per un suo completo recupero, al momento l'unico scenario concretamente realizzabile, con costi e tempi ridotti, è l'allestimento temporaneo di alcune sale museali nella ristrutturata Stazione del Tarnone.

Al Tarnone potrebbero, in un primo momento, convivere sia spazi del museo (destinato a Carrara San Martino) con alcuni pannelli descrittivi che riassumano la storia della Marmifera, l'importanza economica e l'impatto sociale sul territorio; sia spazi ad uso multimediale.

L'allestimento temporaneo riduce drasticamente anche i costi di attività poiché la gestione può avvenire totalmente in remoto con sistemi che “attivano” il museo all'arrivo di visitatori, la sicurezza è poi garantita da impianti di videosorveglianza. Una scelta del tutto simile è stata adottata nel piccolo museo di Pont-San-Martin (AO) dedicato ad un ponte romano⁹⁴.

⁹³ Cecilia Chirieleison, *La valutazione delle performance nelle gestioni museali: problematiche operative e tecniche*, in Studi e Note di Economia, numero 1, Banca Monte dei Paschi di Siena, 1999, pag. 147.

⁹⁴ Il *Museo del Ponte romano* di Pont-Saint-Martin è curato dal Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali della Regione Valle d'Aosta e dal Comune di Pont-Saint-Martin

Bibliografia

Opere

- Adriano Betti Carboncini, *Treni di Marmo*, Salò, Etr, 1984
- Antonio Bernieri, Luciana e Tiziano Mannoni, *Il porto di Carrara, storia e attualità*, Genova, Sagep Editrice, 1983
- Beniamino Gemignani, *Società di Pubblica Assistenza di Carrara 1896-1996*, Carrara, Aldus, 1996
- Bizzari, Giampaoli. *Guida di Carrara : storico-artistica-industriale-commerciale e turistica*, Carrara, a cura dell'Ufficio viaggi e turismo Banca Giampaoli, 1932
- Cecilia Chirieleison, *La valutazione delle performance nelle gestioni museali: problematiche operative e tecniche*, in Studi e Note di Economia, numero 1, Banca Monte dei Paschi di Siena, 1999
- Charles Dickens, *Impressioni italiane*, Roma, Biblioteca del Vascello, 1989
- *Il paesaggio toscano. L'opera dell'uomo e la nascita di un mito*, a cura di L. Bonelli Conenna, A. Brillì e G. Cantelli, Siena, Monte dei Paschi di Siena, 2004
- Ing. Giuseppe Casalis, Ing. Giovanni Ronchi, *Studio per la riforma del sistema di trasporto dei marmi dai poggi al piano di Carrara*, Carrara, Associazione degli industriali della Provincia di Massa e Carrara, 1956
- *Inventario dell'archivio della Ferroviamarmifera privata di Carrara*, a cura di Paola Bianchi e Laura Ricci, Carrara, Biblioteca Civica 2001
- Lodovico Bosellini, *Francesco IV e V di Modena*, Torino, I contemporanei italiani, Torino, Unione Tipografico
- Mauro Borgioli, Beniamino Gemignani, *Carrara e la sua Gente*, Carrara, Sea Carrara, 1977
- Stefano Maggi, Annalisa Giovani, *Muoversi in Toscana : ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Bologna, Il Mulino, 2005
- *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Ufficio Centrale di Statistica delle Ferrovie dello Stato, 1927

Leggi, Regi Decreti e Atti regionali

- Decreto Legge, n° 1045, 3 luglio 1930
- Piano PIUSS "Carrara e Massa. Un territorio da rivivere". Regione Toscana
- Regio Decreto, 1887
- Regio Decreto, 5 novembre 1874.
- Regio Decreto, 9 maggio 1912, n° 1447, Art. 1 "Testo Unico delle disposizioni ferrovie concesse"

Quotidiani

- Il Tirreno
- La Nazione
- La Repubblica

Archivi

- Archivio Ferrovia Marmifera Privata di Carrara
- Archivio Storico Camera dei Deputati, inventario Disegni e proposte di legge e incarti delle commissioni (1848-1943)

APPENDICE: INTERVISTA A MARIO DEL SARTO, Ex-lavoratore della FMC dal 1943 al 1961.

Carrara, località Mortarola

L'intervista è stata volutamente trascritta letteralmente senza nessun intervento dell'autore, affinché venga evidenziato chiaramente il pensiero di Mario Del Sarto (anno di nascita 1925).

18 ottobre 2011

«Mi chiamo Mario Del Santo, sono nato in questi luoghi, la ferrovia marmifera l'ho vista da ragazzo. Mi sembrava una cosa grandiosa vederla quando si è ragazzi, e vedere questa locomotiva che sbuffava su queste strade, con questi vagoni, che andava su. Ero molto affascinato di questa locomotiva che passava. Mai avrei pensato di andare a fare il macchinista sulla ferrovia marmifera. Nel 1943, tempo di guerra, fui assunto come falegname nella ferrovia marmifera. Ché tutti i falegnami della ditta erano andati militari, e mancavano questi falegnami. Però nel 1946, dopo la guerra, nel '45 è stata tutta ferma, perché tutti i tedeschi hanno distrutto quasi tutti i ponti, distrutto tutti i vagoni, c'era rimasto solo otto vagoni e una locomotiva, nel 1945, appena finita la guerra, ricominciarono a mettere a posto tutta questa ferrovia marmifera. Nel 1947 fu fatto un contratto di registrazione tra la ferrovia marmifera, il Comune di Carrara, l'Associazione Industriali e le Province, i quali erano socie di questa società. Fu fatto un contratto agli operai con 125 persone in pianta stabile, macchinisti, fochisti, operai d'officina, guardiani, tutti quelli che facevano parte di questa serie di questi operai. Quando fu finita la guerra, nel '46, ritornarono tutti i vecchi falegnami, allora siccome io ero giovane il capo officina mi disse di passare dalla parte dei meccanici, così andavo a fare anche il macchinista. A me non mi sembrava vero di riuscire a guidare questa locomotiva che andava ai monti».

Perché non c'erano ruoli fissi?

«No, siccome i treni a volte camminavano tre treni, e a volte ne camminava uno. Quando camminava un treno solo ci voleva un macchinista e un aiuto macchinista. Un treno era composto di dieci persone: c'erano otto frenatori, un fuochista e un macchinista, e erano

dieci. Poi c'era un capotreno e un capomanovra. E il resto erano tutti frenatori. Perché voi sapete che la ferrovia marmifera doveva essere per forza... ci dovevano essere i frenatori. Perché qualcuno diceva di avere i Westinghouse, ma a quel tempo non c'erano nemmeno, e nessuno sapeva cos'erano. E poi non potevano essere freni Westinghouse perché dovevano andare sia in un vagone, potevano andare uno in un binario, uno in un altro, dovevano essere divisi a seconda delle categorie, a seconda dove andavano. Quindi coi freni Westinghouse ci voleva l'aria, non poteva esistere. Era tutto manuale. Tanto partendo dalle cave, venendo in giù fino nei laboratori, così si faceva. Ogni pendenza si dava tanti vagoni. Per esempio da Colonnata a venire a Tarnone ci voleva un frenatore ogni vagone. Se ce n'era di più si prendeva l'aiuto, che era il capostazione, oppure era il guardiano a Colonnata che faceva il servizio lì. Da Tarnone in giù ce ne voleva uno ogni due, bastava un frenatore ogni due vagoni, e da Torano in giù bastava uno ogni tre. Però il composto del treno era così, quindi non potevi dire anche quando c'era un vagone di mandare a casa i frenatori. Rimanevano lì. Quindi il treno era composto di dieci persone».

Per frenare?

«Per frenare ogni vagone avevano un freno a mano con una vitalba che si girava e si frenava. Per la maggior parte i vagoni erano in discesa, che venivano mandati nei depositi, nelle segherie. In certi punti ci doveva andare anche la locomotiva. Ma quando era discesa normale c'era il frenatore che piano piano lui riusciva a mandare i vagoni sotto carico, scarico».

Quindi il locomotore andava giù praticamente frenato?

«No, il locomotore lui si avvolge, se noi dobbiamo spingere un vagone da qui a laggiù, la locomotiva si scansava e il frenatore mollava il freno e andava sotto carico, laggiù, per esempio, di qui o lì dove c'era il posto di carico. E se non si potevan spingere giù, si spingeva noi con la locomotiva e si mandava sotto di carico. Però la maggior parte dei vagoni erano quasi tutti in discesa, perché era fatta in un modo... Ché a quei tempi non erano degli ingegneri come adesso, ma erano degli ingegneri veri. Avevan calcolato tutto: avevan calcolato che se non ci poteva andare la locomotiva dovevan farci un altro binario. Invece essendo un binario unico, in pendenza, la locomotiva si ritirava e i frenatori mandavano in giù i vagoni, senza locomotiva. Poi quando era da andare a ritirare su, che era vuoto in salita, allora la locomotiva andava su, andava a prendere i vagoni e li tirava fuori. Li tirava

in salita e li mandava nei binari, che c'erano dei binari apposta, che andavano a caricare, così. E queste locomotive erano fatte a carbone con vapore saturo. Che dopo invece la locomotiva era con vapore surriscaldato. Quando poi presero i locomotori è stata la disfatta della ferrovia marmifera, perché in quei tempi cominciarono a esserci le strade, cominciarono a venire i camion, e dovevano volere... la marmifera spende troppo, si paga troppo di trasporto, hanno cominciato a litigare tra la politica, che poi la politica va a favore di chi comanda, e insomma hanno distrutto la ferrovia marmifera. Senza pensare al futuro. Che se andavano al futuro, prima di distruggere una cosa che c'era lì da tanti anni, poteva essere utilizzata in altri modi. Come trasporto marmo non poteva essere più esistita perché non si poteva fare dieci trasbordi sulla... bisognava mettere in cava sul treno, quando il treno risaliva portarla in segheria, insomma c'era una spesa enorme. Però si poteva per lo meno aver avuto un pochino di occhio, senza distruggere per pagare i debiti che avevano fatto, asfaltare i binari e al sabato e alla domenica fermare tutte le corriere laggiù a Monterosso, e fare un servizio di treni che si andava su a visitare le cave. Questo poteva esistere. Avere visto un pochino lontano, lontano da noi... Io quando l'han buttata giù ho fatto un po' di confusione in Comune, ho dato dei delinquenti a tutti, distruggete la più bella opera che c'han fatto 150 anni fa, però, qualcuno m'ha offeso, tra poco li butto giù da..., li prendo per il collo, io sono un po' cattivo nelle cose, cattivo nel senso buono. Ché prima di distruggere, ci si pensa. Invece lì hanno distrutto senza pensare».

Com'era la giornata tipo...?

«La giornata tipo della ferrovia marmifera ti ricordi te che prima dell' '800 non voleva venire nessuno alla ferrovia marmifera, perché la maggior parte dei ferrovieri erano tutti dei paesi a monte, di Ramiseto, di quei posti su di là, erano tutti su di là. Perché la ferrovia marmifera era: tu eri a stipendio fisso, ti davano un tanto al mese, però potevi lavorare otto, dieci ore, non venivi pagato straordinario, non venivi pagato niente. Potevi andare a casa anche alle cinque di sera, aver lavorato tre ore, quando pioveva che non c'era niente da fare potevi andare a casa presto, c'era un sistema così, capito? Non era come adesso che uno... dopo, dopo la guerra abbiamo fatto un contratto diverso. Se si passava l'una, si arrivava in officina all'una, una e cinque ti davano un'ora di straordinario, se passavi alle otto di sera ti davano un compenso, insomma c'era un contratto diverso che era un pochino più collegato col mondo più moderno. Insomma gli straordinari venivano anche pagati alla ferrovia marmifera, pagati abbastanza bene, come tutti gli altri, così. Un contratto che c'aveva la ferrovia marmifera a quei tempi non ce l'aveva nessuno in Europa. Perché di quei tempi lì,

nel 1917-18 chi ce l'aveva la paga fissa? Nessuno. E a un certo momento questo qui era un contratto da tenersi. Ché poi si è rivoltato anche nelle cave, è venuto un po' dappertutto, ma dopo nel 1970 l'hanno preso anche i cavaatori e tutti. Però prima c'era la ferrovia marmifera e basta».

Voi entravate in servizio la mattina presto?

«Noi si entrava... i macchinisti entravano in servizio alle sei e mezza al mattino, perché si doveva preparare la locomotiva, bisognava preparare il foco, l'acqua in caldaia, la sabbia su per il caso che la macchina dovesse slittare. Insomma, il macchinista dava olio dappertutto, ai cilindri... insomma, si preparava la locomotiva. Si cominciava mezz'ora prima. Alle sette si partiva, e si partiva da Monterosso, si andava a aggancio al treno, c'erano tutti i frenatori, il capotreno, il capo manovre e si veniva in su. E si andava fino a Fantiscritti. Però la ferrovia marmifera era composta che quando si entrava lì dove hanno fatto ora la galleria, c'era un binario che veniva in fondo qua, dove comincia la strada in salita, e si chiamava binario di corsa. Noi si andava fino là in fondo con la locomotiva, perché la locomotiva era davanti, poi doveva andare di dietro. Come faceva? Perché se noi andiamo là e poi dobbiamo arrivare qua, o ci mettiamo due locomotive... Allora era un sistema che noi si spingeva i vagoni su verso Torano, e poi la locomotiva si ritirava in un binario, là e andava di là. Si chiama binario di salvataggio, il binario di scambio, capito? Noi si andava nel binario di scambio, loro mollavano i freni, i frenatori facevano passare questo treno e andavano laggiù. E noi dopo si girava e si andava a aggancio al treno e si andava in su. Allora la locomotiva era sempre davanti. E quando si arrivava a Torano succedeva uguale. Dovevamo spingere i vagoni su in un posto, ritirare la locomotiva e i frenatori mollavano il treno e andavano nel binario e noi si doveva andare a aggancio e si andava in su. Se tu vedi quando si viene giù da Fantiscritti la locomotiva è a rovescio. E la caldaia, invece di essere davanti, è di dietro. E davanti c'è la cosa della caldaia. Perché non potendo essere la locomotiva girata, doveva venire giù a rovescio così, però la locomotiva sia in avanti che all'indietro camminava alla solita velocità. Non è come la macchina che alla marcia indietro cammina di meno, a marcia avanti cammina di più. La locomotiva c'ha due passaggi: sia avanti che indietro cammina alla solita velocità. E noi da Fantiscritti fino a Torano si camminava con la locomotiva con la caldaia di dietro, e la locomotiva davanti, nella facciata. Però a Torano bisognava fare il solito lavoro. Bisognava lasciare il treno qui, togliere la locomotiva e far passare il treno che andava là nel binario di scambio, e noi dopo si andava a aggancio e si veniva in giù con la locomotiva normale, con la caldaia davanti. E a Miseglia Inferiore lo stesso».

Quindi per salire i frenatori in pratica non servivano.

«No, per salire i frenatori non servivano».

Per scendere la locomotiva era sempre davanti...

«Era sempre davanti».

Però non è che spingeva, alla fine non faceva niente.

«No, la locomotiva faceva solo da guida . Il macchinista... c'avevano dei segnali. Per esempio un fischio lungo voleva dire mollare i freni e partire, due fischiotti: fi-fi rallentare, tre fischi di veloce: fi-fi-fi vuol dire segnale di pericolo, allora tutto in un momento la locomotiva frenava, e tutti i vagoni dovevano essere inchiodati, tutti i frenatori tiravano i freni e il treno shhh, si fermava in pochi metri, perché non è che la velocità... avevamo una velocità di 50 km all'ora massimo! Di 10! Venire giù con trenta carri da Fantiscritti e arrivare a Carrara ci voleva quasi un'ora. Tutti gli scambi che si dovevan fare e tutto. E c'eran dei percorsi, per esempio, che non sono mai stati rispettati. Per esempio da Torano a Fantiscritti una mezz'ora di percorso. Però bisogna vedere a quei tempi quando le locomotive erano nuove, allora la locomotiva funzionava e andava bene, Quando poi c'era qualche tubo che perdeva, insomma cilindri che perdevan vapore, poi si metteva anche tre quarti d'ora a arrivare lassù. Però ci si arrivava. Invece quando hanno comprato i locomotori non ci siamo più arrivati perché dopo poco tempo si sono distrutti».

Quelli nuovi?

«Quelli nuovi che han comprato. Han speso un sacco di soldi per ammodernare la ferrovia marmifera, hanno speso 12 milioni a quei tempi».

Però ci volevan dei locomotori forti, se no...

«Ma erano forti, però i locomotori quelli lì che avevan comprato erano locomotori da pianura! Erano locomotori che servivano per fare i treni di lungo percorso, e poi dopo partiva il locomotore. Perché noi non poteva venir su un loco... nella nostra ferrovia nella

ferrovia dello Stato non poteva venire, perché erano troppo lunghe e ... capito?»

«No, quelle delle ferrovie dello Stato, essendo molto lunghe, più lunghe della nostra, sforzavano nelle curve, capito?, quelle curve che erano... . Ci portavano i piosetti qualche vagone dello Stato, quando c'erano da portar giù dei blocchi grossi. I piosetti erano quelli che avevano dei carrelli davanti e didietro, e riuscivano piano piano a venire in su. La nostra ferrovia era stata fatta solo per andare in su, per le cave, insomma. Erano locomotive corte, la caldaia molto grossa, che facevano molto vapore, e camminavano a una media... la più che camminava era la locomotiva numero 4 che camminava forte, poi il resto: la 6, la 7 e la 5, erano più forti, però camminavano una media di 10, 20 km/ora. Portavan su venti carri da lì a andare in su. Però era composta bene, perché avevano fatto tutti i suoi lavori: gli scambi, tutto. Era un'opera d'arte, e ancora se andate a vedere voialtri giovani, dove son fatti i ponti, come son fatti i muri... Non soltanto i ponti di Vara, ponti di Fantiscritti, ma anche solo i muri, i muri che vedete fatti lungo la ferrovia marmifera, ripulirli tutti sarebbero un'opera d'arte, perché son fatti tutti a sassi a mano».

S'arrivava a Carrara, poi si andava giù...

«Arrivava fino a San Martino. Era la nostra ferrovia! Da San Martino a Avenza c'era già la ferrovia dello Stato. Perché una volta la stazione di Carrara, partiva da Avenza e veniva a Carrara, lì a San Martino. Poi fu tolta nel 1912 credo, quando hanno fatto... però il binario c'è rimasto. Capito? E venivano su anche loro, che portavan la merce. Col treno a vapore venivano fino a San Martino, perché portavano su la merce a San Martino, che c'era la stazione. Però noi per andare giù a Avenza... perché dopo da Avenza giù a Marina, tutti i lavoratori, segherie, c'era un incrocio con la ferrovia marmifera, la nostra. Però bisognava entrare nella stazione d'Avenza quando loro ti davano il segnale, il via che la stazione era libera. E se la sua era occupata che veniva su il suo treno allora bisognava aspettare. Quando il treno era arrivato, noi eravamo nel binario, andava giù. E poi si entrava dentro la nostra stazione. E lì avveniva lo smistamento di tutte le segherie. Di Torcolombo, Figaia, tutti quei lavori lì. E si veniva smistati. S'andava fino a Marina, fino a Fontedaradianti. Erano collegate quasi tutte le segherie con la ferrovia marmifera».

E poi si andava al porto?

«Al porto noi non ci siamo mai andati. Io che mi ricordo io noi al porto non ci siamo mai

andati. Perché sembra che un certo periodo l'avevano progettata, la ferrovia che arrivasse fino a là, ma da quando la conosco io al porto non c'è mai andata. Se c'è andata prima non lo so, questo non te lo posso dire. Però s'andava fino in fondo dove c'è il viale Picciati, no?, in fondo là, e c'erano tre quattro segherie, si portavano là. Allora per andare alla segheria Del Furrer, c'è un'altra segheria qui, la segheria della Montedison, della Montecatini giù di lì. Questi vagoni qui prima si andava a tirar fuori i vagoni vuoti si portavano qui a Avenza, e poi si prendeva quelli carichi e si smistavano dentro queste segherie. Perché lì a Avenza alla Covetta dove han fatto quella rotonda, c'era una specie di stazioncina, dove c'erano tre binarietti che si mettevano i vagoni vuoti, e poi s'andavano a prendere quelli là, si respingevano quelli carichi e si mandavano dentro a queste segherie. E poi si andava anche giù in Marina. Quella strada dritta che di là va in Marina, quel pezzo di fianco lì, quello lì è un pezzo della ferrovia».

Via Bertoloni.

«E arrivava fino laggiù alla stazione Marina. Dove c'è quel monumento lì c'era la stazione, e si faceva lo smistamento dei vagoni che andavano là dove c'è il fiume, dove c'è il Carrione».

Quindi praticamente arrivavate fino in Marina, vicino al porto. Non dentro, ma molto vicino.

«Vicino al porto, poi non so se una volta abbian programmato di andare magari anche al porto. Io non lo so, perché quello lì non l'ho visto, non posso dirlo. Capito? Questi sono i sistemi della ferrovia marmifera di quei tempi. C'era 300 vagoni, 8 locomotive, 16 ponti, 14 gallerie... che poi di ponti ce n'è anche di più. Perché certi ponti piccoli come questi qui, quando vai in giù, dove c'è quel laboratorio di scultura, che traversava la fe... lì c'era un ponte di ferro che traversava la strada, e un altro che traversava il fiume. Poi se vai giù in fondo lì, vedete dove va dentro quel camion lì?, quella segheria lì, lì c'è sempre un ponte vecchio della ferrovia marmifera. Dalla parte di qua, dove c'è ora quel laboratorio, quello studio, come si chiama lì, che han fatto adesso, tutto giallo, lì c'erano due segherie, che venivano servite sempre dalla ferrovia marmifera. E qui in fondo, dove c'è ora quel laboratorio di legno lì, lo stesso la ferrovia marmifera arrivava fino a lì. Poi dopo è venuta una frana e si è fermata laggiù, dove c'è ora il cancello che si entra dentro lì da Franchi. Lì c'era ancora la ferrovia. Un pochino più in su c'è ancora un muro vecchio della ferrovia che sotto c'è una fonte, che di là si prendeva l'acqua, si portava laggiù nella stazione, c'era un

tender grosso di acqua che si riempiva per fare rifornimento alla locomotiva quand'era laggiù. C'era un cavallo, si chiamava un cavallo, che era un tubo che faceva così, si girava, con un tubo si mandava l'acqua dentro la caldaia della locomotiva».

La locomotiva ha mai fatto trasporto di persone?

«Sì la locomotiva, quando c'era... noi c'avevamo il vagone chiamato vagone dei signori, e quando venivano i signori, è venuta tanta gente da Roma a quei tempi, s'accendeva una locomotiva apposta, la locomotiva n.1, n.2 quelle più piccole, e si faceva il servizio di questi personaggi. E' venuto anche Renato Ricci, ci sono anche dei quadri che vedi di quando ha fatto il monolite, tanta gente è venuta. Allora si portava su quella gente lì».

Ma normalmente no?

«Normalmente no. Normalmente la ferrovia marmifera era fatta soltanto per il trasporto marmi. Poi i cavatori montavano tutti su, si attaccavano, che non volevano, no?, però era pericoloso, e allora però. Tante volte abbiam portato su tanta gente che poi... Una volta s'è strappato il treno a metà galleria, c'era uno che si voleva buttar giù, se non lo tengo si butta sotto al treno».

Ma il trasporto di feriti, mai fatto?

«Trasporto di feriti, la ferrovia marmifera aveva, dopo, eh, non sul primo, la strada che andava a Fantiscritti non esisteva. Se tu vai a ponte di Vara, vedrai quel pezzo di strada che va su che ora va a Fantiscritti, a un certo punto c'è una cava, là in fondo là a Fantiscritti, c'era la cava dei ragazzi che andavano a imparare».

Cava scuola.

«Cava scuola, ecco, e la ferrovia marmifera arrivava fino a lì. Poi lì s'andava su a piedi, c'era un viottolo. Questa parte qua non esisteva, esisteva la parte di là, e c'era un viottolo che andava su. Ma prima del 1929 quella strada lì andava su proprio fin sopra là dove c'è la gru. Dove c'è il bar. C'è un bar lì?».

Sì sì sì. C'è una gru grossa.

«Quella lì è la gru che la guidavo io quando ero lì. Poi adesso c'è mio figlio che c'ha il camion lì, e la guida lui. E lì sotto dove c'è quel bar lì, c'è un ponte, che si vede anche nelle altre fotografie. Che il monolite quando l'hanno lissato nel 1929 è passato di lì, sotto a questo ponte. Che non passava, sembra che abbiano poi allargato il ponte, perché era più largo del ponte, insomma, e venivan giù fino in fondo quaggiù, dove c'è ora quella casa scalamata se vai giù. Passavan di lì. Se vai più giù ancora, dove c'è il furetto, c'è quel furetto che vedi laggiù, andando in giù?»

Sì.

«Ecco, di fianco al furetto vai a vedere che c'è un taglio, dato col filo. Ché la strada era molto stretta, lì non passava, quindi a un certo momento hanno dovuto tagliare il monte, vicino al furetto, e hanno tagliato questo monte per far passare questo monolite. Sono andati giù fino alla Marina, insomma, così».

Ma dicevo i feriti li trasportava?

«I feriti la ferrovia marmifera li tra... Dopo, quando han messo a un certo momento... Allora, la ferrovia marmifera aveva lasciato un vagone lassù a Fantiscritti, era coperto, e avevano messo dei tendi dentro, così, una specie di infermeria, no? Quando partivano dalle cave, perché come facevano? Venivano giù con la barella sulle spalle, no? E quando arrivavano lì cosa facevano? Loro tramite il telefono chiamavano il pronto soccorso e questo vagone lo caricavano fino ai ponti di Vara. Ai ponti di Vara veniva l'ambulanza che li portava via, prima che c'era la strada. Dopo quando c'è stata la strada abbiam fatto tanti scioperi per via che mettessero il telefono in casa! E poi dopo invece è arrivato il telefonino, e non è servito più a niente, insomma. Se Dio vuole! Speriamo che non muore più nessuno, che ne sono morti abbastanza! A me mi è morto anche un fratello, alla cava. Quindi eh, le cave son pericolose! Perché ci manca... Ora per esempio i giovani di oggi che vanno alla cava non conoscono il pericolo. Ora per fortuna ci son pochi operai, ma se ce n'era tanti come una volta rimanevano anche più».

Specie con la lizza.

«Eh, con la lizza, la lizza facevano i furbi! Perché guarda bene che i mali, se li facciamo, per

la fretta. Ora anche se vai in macchina, vedi quello che ti passa avanti: ma dove devi andare ora? C'è il semaforo chiuso, vedi che rallento perché devo fermarmi al semaforo, oh passa avanti. Il male se li facciamo è per la fretta che abbiamo. Che un minuto più o un minuto meno non serve a nulla! Se si cammina piano ti puoi salvare molti incidenti! Fai in tempo a frenare, fai in tempo a vedere il pericolo. Ma se cammini a 200 all'ora quando te ne accorgi sei già di là! E allora dico a tutti i ragazzi: andate piano! Che tanto camminare forte non serve a niente, un minuto più e uno meno, quando arrivi di là, l'importante è arrivare».

E anche con la lizza...

«La lizza c'era rischio, perché anche loro venivano e si prendevano la confidenza, magari facevano la riffa. Perché arrivavano in fondo laggiù e c'era una strada sola, no? E' come ora quando vedi agli incroci. Questo qui arriva lì, quello lì arriva... E allora se tu arrivavi e passavi avanti a questo qui, vuol dire che lavoravi un'ora di meno, perché mentre che lui stava a aspettare che tu scarichi la lizza, che la carichi, che la porti giù, che tu le fai il posto e tutto, passava una mezz'ora, un'ora. Allora facevan la riffa, si chiama, arrivavano, a volte si picchiavano contro è successo anche dei morti, dopo con la fretta chi la paga la paga. Perché anche a quei tempi non era di meglio di adesso. E quindi il problema è sempre stato quello: la fretta».

Volevo capire. Alle sette si iniziava il lavoro, si saliva su quindi dopo un'ora si arrivava su ai Fantiscritti.

«Sì, sì, anche prima a volte».

E quanti viaggi si facevano?

«Ma, bisogna vedere, i viaggi che si faceva. C'era un giorno che potevi fare tre viaggi, ci volevano anche tre treni, perché c'era tanto lavoro, e c'era dei giorni che magari non c'era lavoro e ne bastava uno. Che si portava su la sabbia, si portava la roba per le cave e tutte le cose. Quel giorno che pioveva, magari se oggi piove i lissatori non han potuto lavorare, domani i blocchi rimanevano in cava. Però il giorno dopo andavano su e venivano giù, ci volevano anche tre treni. A volte si veniva giù anche con venti, venticinque vagoni».

E un giorno di lavoro durava dieci ore?

«Un giorno di lavoro otto, nove ore, a seconda. Si faceva due turni. Si faceva il turno di mattina e il turno dopo pranzo. Perché alla mattina c'era una locomotiva che faceva il servizio dalle sette di mattina fino all'una dopo pranzo. E dopo pranzo veniva un altro turno che prendeva il treno e andava a Avenza, a Marina, e li distribuiva. Poi c'era una locomotiva che faceva il servizio tutto il giorno. Allora andava a San Martino, serviva tutte le segherie, Figaia, tutta gente quelli lì ch'eran vicino a San Martino, e in più si preparava il treno per mandare giù a Avenza, il giorno dopo. E quella lì a volte si lavorava anche fino alle otto di sera, sì. Secondo il lavoro che c'era da fare. Perché il sistema era di trasbordare per esempio se noi andiamo a Miseglia Inferiore, c'erano cinque o sei binari, non ce n'era uno solo. C'era il binario di corsa, poi c'era la pesa, c'era il casottino dove c'era il capostazione, che tutte le segherie che venivano su per le Canaglie venivano pesate lì, e poi si portavano su per le Canaglie, perché nelle Canaglie c'erano cinque sei segherie che venivano servite dalla ferrovia marmifera, ce n'era mica una, e ogni segheria aveva quattro, cinque telai, ogni telaio aveva cinque, sei lame. Una decina di lame sai, fa' conto dal Ponte di Ferro in su c'erano dieci segherie, fono a Tarnone ci lavoravano 500 operai, mica uno».

E quindi uno faceva il macchinista, poi poteva... Cioè si cambiava il ruolo?

«Uno faceva il macchinista, oggi può darsi che tu facevi il macchinista e domani il fuochista».

Eh, si cambiavano i ruoli?

«Si cambiavano i ruoli, perché la ferrovia marmifera era composta così: chi prima arrivava prima faceva carriera, hai capito? Se tu arrivavi un mese prima di me, potevi fare vent'anni il macchinista e io l'aiuto macchinista. Finché tu non andavi in pensione non potevano prendere il tuo posto. Però quando tu eri malato, che uno prendeva le ferie, allora mi toccava anche a me, via. Perché il macchinista non è che tutti i giorni lui faceva... ce n'erano uno o due che facevano i macchinisti fissi tutti i giorni. Però quando la locomotiva non camminava stavano in terra e venivano in officina con noi a lavorare».

Il ruolo più ambito era il macchinista?

«Eh sì, a quei tempi il macchinista era, almeno quando ero ragazzo io, era come il

commissario adesso, anche più. Oh, passa il macchinista della marmifera! Tutti col cappello, sa', tutti vestiti... l'hai visto anche nel libro lì, no?, com'eran vestititi».

Quando passava in città, la marmifera, come...

«Eh, ma in città era uno spettacolo! Non c'era mica tutto il traffico che c'è ora! Tutti i ragazzi a veder passar la marmifera! Quando andava su alle cave, dai furetti là, quando i bimbi avevan la tosse cattiva li mandavano a respirare il fumo della locomotiva perché dicevan che fa bene. Magari li inquinava. Però a quei tempi dicevan che fa bene, perché c'era lo zolfo, lo zolfo dicon che fa bene alla tosse cattiva, era tutta una storia, ché a quei tempi non si sapeva».

Per entrare nella marmifera come si faceva? Per riuscire a essere assunti.

«Essere assunti dalla ferrovia marmifera, avevano fatto un contratto, a quei tempi, quando ti dicevo che eran tutti su di là, i ferrovieri, perché siccome i carraresi non ci volevano andare nessuno, guarda i carraresi a quei tempi non volevano andare né nelle guardie, né negli spazzini, né impiegati in Comune. Non ci voleva andare nessuno. Loro dicevano che erano artisti, perché la maggior parte dei carrarini... il peggio mestiere che c'era era il lizzatore, quando volevi offendere una persona si diceva: "Va' alla lizza!" Ché i lizzatori non sapevano proprio far niente, soltanto buttare parati, ungere parati, il suo mestiere era quello lì. Quello che comandava alla lizza era il capolizza, capito? , lui comandava a tutti. Poi c'era il molatore, quello che molava, ma il resto, quelli che portavano i parati, eran soltanto per passare. Il peggio mestiere a Carrara era il lizzatore. I carraresi erano un paese di ambiziosi. Perché sapevano fare. Chi faceva il raspatore, chi il modellatore, sapevano tutti, e lavoravan tutti sul marmo. Essere dei lavoratori del marmo a Carrara era una cosa grande. Ce n'era 200 degli scultori, mica uno! Ora non c'è più nessuno».

E quindi venivan da fuori, quelli della marmifera?

«Quelli della marmifera non ci voleva andare nessuno. Allora quando tutti dissero... venivan da Ramiseto, quei paesi su di là e vennero alla marmifera fecero il contratto. Dissero: ah, ora non volete venire, dopo non vi ci vogliamo più! E difatti quando dopo al tempo prima della Guerra Mondiale quando andava in pensione uno di questi qui, veniva giù da lassù perché o il nipote, o il figlio di questi ferrovieri».

Quante compagnie di lizza c'erano?

«La marmifera aveva tre compagnie di lizza, perché tu devi pensare che se vai a quella galleria che è lì, che va a Fantiscritti, vedrai che c'è una curva all'inizio. Allora sembra che avevano sbagliato il progetto doveva andare dritta così e doveva andare a Fantiscritti cento metri più in su. E il piazzale doveva essere fatto lassù, e la galleria che va a Ravaccione doveva essere fatta cento metri più in su. Però han pensato che facendo la galleria sopra dove dicevano loro, a Ravaccione, rimanevan troppe cave di sotto. Allora quando sono arrivati lì han fatto una curva, se vedi c'è una curva, te fai cento metri e poi vedi la linea dritta. Han fatto cento metri e poi sono andati dritti. Però il contratto che era stato fatto nel periodo quando han costruito la ferrovia marmifera, dovevano andare lassù. Allora quelli che han fatto han detto: allora, tu hai fatto il contratto così, a arrivare lassù? Tu lassù non ci sei arrivato, noi i blocchi te li portiamo lì, e da lì a sotto la gru te li porti da solo. E difatti loro, i cavoratori delle cave, portavano i blocchi lassù in alto, e poi da lassù a quaggiù c'erano due compagnie di lizzatori che li pagava la ferrovia marmifera. Gli dava un tanto ogni tonnellata. Perché sul primo erano assunti dalla ferrovia marmifera: caricatori e lizzatori. Perché dopo se venivan giù lì c'era una cava, se volevan portare un vagone, di là ce n'è un'altra, se si portava un vagone, però la mattina quando si andava su bisognava prendere prima questi vagoni e spingerli su a Tarnone. Però cosa succedeva? Che essendo a paga fissa questi caricatori un giorno venivano, un altro non venivano, il giorno dopo il vagone era vuoto. Allora cosa fecero? Allora li han messi... dice: voi se caricate prendete, se non caricate non prendete, e gli davano un tanto a tonnellata. E i lizzatori lo stesso. I lizzatori erano pagati dalla ferrovia marmifera, come tutti i caricatori che eran lungo la via a caricare vagoni, anche quello che era sotto la gru a Fantiscritti. Noi eravamo pagati dalla marmifera che eravamo sulla gru, però quelli che erano in terra a imbragare e caricare il camion venivano pagati a seconda del tonnellaggio che facevano. Ogni tanto gli davano un po' d'aumento, sai, facevano un po' di casino anche loro, dopo la guerra scioperi ne son venuti tanti come adesso».

La fine?

«Eh, la fine, quando la ferrovia marmifera è andata fallita, che ce ne siamo andati tutti, i lizzatori sono spariti...»

No no, come è stata la fine, come è stato quando si è detto: qua si chiude.

«No, quando han detto di chiudere la ferrovia marmifera i Comuni, tutti i politici han deciso di chiudere la ferrovia marmifera».

No, ma tra chi ci lavorava...

«Tra chi lavorava c'era anche un accordo, l'art. 14, che quando han fatto la ferrovia marmifera c'era scritto: "Il giorno in cui la ferrovia marmifera cesserà di vivere – senti mo' l'avevano ancora da finire, se erano poco intelligenti a quei tempi, sapevano già che un giorno finirà – i beni mobili e immobili andranno alla proprietà del Comune, gli operai in pianta stabile saranno assunti sulla proprietà del Comune coi diritti acquisiti nella società." Quindi noi siamo andati in pensione perché eravamo vicini alla pensione...»

Prepensionamento.

«Prepensionamento, ma quasi niente. Non so se mi è toccato un anno, nemmeno. Però tanta gente è andata in Comune. E qualcuno ci sarà ancora. Veramente non lo so chi c'è più in Comune dei nostri, ma insomma ci sarà i figli... Questa storia è stata finita così: "Nessun mezzo di trasporto dovrà attraversare i binari. Finché ci saranno le rotaie la ferrovia marmifera ha il diritto di non far passare nessuno sulle rotaie." Infatti dopo la guerra si misero tutti nella Piastra, a Colonnata, quando cominciarono a fare le prime strade, e dopo è venuta la baruffa».

Ma i camion come li avete vissuti?

«Male, i camion è stata una tragedia. E' stata una tragedia perché son andati a comprare i camion dai iugoslavi, i Tattran, e non funzionavano. La tragedia della ferrovia marmifera è stata quando han comprato i locomotori. Comprando i locomotori han distrutto la ferrovia marmifera perché han speso un sacco di soldi, i locomotori li han pagati un sacco di soldi e li han venduti quasi per niente. Poi han fatto un sacco di debiti, perché avevan fatto un mucchio di debiti per fare i segnali automatici, per mandar via tutti... Volevano ristrutturare la ferrovia marmifera che avevan chiamato degli ingegneri che non sapevano cos'era la ferrovia marmifera. Io glielo dissi: guardate che i locomotori non van bene! A me quelli della Vadoni m'aveva detto: guarda, questi sono locomotori che sono per fare i treni di lungo

percorso. Per la salita non van bene. Io gliel'ho detto, allora c'era Nardi presidente, ma non lo scrivere perché non vorrei che rimanesse... c'era il presente della marmifera che m'ha detto: ah, ma te sei buono di impalare il carbone o mandare la locomotiva a vapore, ma per i locomotori non te n'intendi niente. E' vero, di locomotori non me ne intendevo, perché di motori a quei tempi, specialmente quelli lì, chi li conosceva? Non si conosceva nemmeno quelli della macchina, figurati... (RIDE). Però gli ho detto: io so che questi locomotori così non vanno! Ma chi te l'ha detto? Ma chi me l'ha detto me l'ha detto, mi fa non dirlo perché altrimenti mi mandano a casa a me, diceva quello lì. Chi me l'ha detto me l'ha detto. Ho visto che poi mettono in piedi, io gli ho spiegato un po' come stanno le cose, poi ci ho detto: Guarda che quando i locomotori non vanno più, io sulla locomotiva non ci monto. Difatti è successo così. Dopo tre anni si son tutti rotti».

Cioè sono arrivati i camion. I camion andavano meglio o andavano peggio?

«I camion era una tragedia al principio. Ma sai che c'erano i camion americani che a fare un viaggio gli ci voleva tutto il giorno? Poi dopo son venuti i camion moderni, come son venuti ora...»

Però all'epoca non c'era paragone tra i camion e la ...

«No, ma scherzi davvero!, io a prender la patente non ce la facevo a girar lo sterzo. Ho detto ma va a fa n'culo, io non lo faccio 'sto mestiere. Non ce la facevo proprio. Eran talmente duri che chi ce la faceva?»

Ma quanto portava su un camion rispetto a...

«Ma un camion a quei tempi lì portava una media di otto tonnellate. Ora ne portan 35-40».

Invece la marmifera quanto portava?

«La marmifera c'aveva i vagoni, ogni vagone aveva il suo peso. Te avevi una carica che pesava 20 tonnellate? Ti mandavano il vagone da 20 tonnellate. Avevi 30 tonnellate, ti mandavano un vagone da 30».

E quindi si portava mediamente 30 tonnellate alla volta? A vagone, voglio dire.

«Sì 30, 18, 20, secondo. Non tutti avevano 30 vagoni».

E ogni viaggio erano dieci vagoni?

«10, 12, 13, anche 14, anche 15».

Quindi si portava tanto a viaggio.

«Si portava 4-500 tonnellate ogni viaggio».

Durava un'ora il viaggio?

«Durava anche di più. Perché dovevi partire da Fantiscritti, andare a Ravaccione, poi agganciare quelli di Tarnone».

Diciamo da Fantiscritti, quindi dal bacino delle cave, fino a San Martino, ci voleva un'ora e mezza?

«Eh ci voleva un'ora, un'ora e qualcosa, insomma».

Comunque era competitivo rispetto al camion.

«Eh certo! Come il camion quando c'erano i buoi! Quando è venuta la ferrovia marmifera per il trasporto marmi è stato un progresso come ora quando siamo andati sulla luna».

Il camion era un tornare indietro.

«I camion non c'erano a quei tempi!».

No dico, quando sono arrivati era un tornare indietro? Cioè mettere i camion, rispetto alla ferrovia, era un andare avanti o...

«Dopo sono andati avanti, come trasporto, ma prima confronto ai buoi la ferrovia marmifera è come ora con un elicottero».

Sì ma dico, quando sono arrivati i camion nel dopoguerra tra la ferrovia e i camion.

«No, era sempre competitiva la ferrovia a quei tempi, sempre. Dopo nel 1960 che han cominciato a fare le strade, che poi son venuti i camion più moderni così, che andavano in cava e poi venivano giù, è stato quello che ha rovinato la ferrovia marmifera».

I primi camion erano americani, quelli della seconda guerra mondiale, insomma.

«Quelli che buttavan via!»

Poi sono arrivati i Fiat.

«Sono arrivati i Tatra dalla Jugoslavia, da quei posti lì dove li han presi loro. Però a quei tempi c'era la politica che andavan a prenderli dalla Russia perché loro eran d'accordo coi russi, quegli altri eran d'accordo con gli americani, tutta un'armata così, no? Chi la pagava erano poi gli operai. Un po' tutta la storia di questo mondo. Come adesso. Non è ancora cambiato niente».

Località, Miseglia. - Luogo della Stazione omonima

«Qui c'era una pesa, che si pesava i marmi. Qui c'era un binario, che andava fino a là, era il binario di scorta. Quando andavamo su alle Canaglie i vagoni si mettevano in questo binario morto qui, che arrivava fino a lassù in cima. Qui c'era il binario che passava di lì e andava nelle Canaglie, vedi, andava su così, andava a finire lassù dove hai visto che si traversa la strada, che c'eran quei due muri. C'era un ponte, uno sopra la strada e un altro di là. Qui c'era il binario di corsa, veniva su di qui e passava qui, e andava fino in fondo in fondo là. Noi quando s'arrivava col treno di laggiù s'andava fino in fondo là. Qui c'era uno scambio, no, che di qui noi si prendeva i vagoni e si spingevano lassù, vedi lassù dove c'è quel fusto là, ma qui era molto più bassa la strada. Noi si spingeva lassù, poi qui c'era un binario che andava su. Dove c'è quei segnali lì c'era uno scambio. Il guardiano veniva, girava lo scambio, e noi con la locomotiva si veniva qui. E passava il treno, ti dava la via di lassù...»

Quindi con una locomotiva si riusciva a fare tutto.

«Con una locomotiva si faceva tutto».

Quanto ci voleva?

«Ci voleva il tempo di far la manovra. Qui c'era al centro, ti dicevo che c'era, si chiamava il cavallo, che si faceva acqua per la locomotiva, che riempiva la caldaia per andare giù. E là dove c'è quel muro alto là c'era questo bidone per l'acqua, poi un pochino avanti più in là, dove c'è quella casetta lì, c'era un muro, che ci scaricavamo i vagoni. Quando la gente non pagava la marmifera li mettevamo in quel binario lì, poi dopo tanto tempo o pagava o scaricavano i marmi».

Chi riprendeva i marmi?

«Erano lasciati lì. Ce n'è anche ora, chissà da quant'è ch'erano lì, da vent'anni, qualcuno che non ha pagato e li avevan messi lì. Lì c'era uno scivolo che si scaricava il marmo, lo vedi dove c'è quel segnale lì?, c'era uno scivolo che andava giù nella via, e nella via c'era quella segheria laggiù. La strada era stretta, non era larga, la strada era appena appena due metri. Quindi quando arrivavano ungevano bene col sapone queste rotaie, scaricavano lì e andavano a finire quaggiù nella segheria. Quand'eran giù vicino li tiravano fuori e caricavano i telai. E qui c'era un altro binario, c'erano tre quattro binari qui».

E questo era per il bacino di Fantiscritti?

«No, questo era quando si veniva giù da Fantiscritti. Questa qui sarebbe la Canaglia. Sarebbe la prima stazione che si trova dopo Monterosso».

Quindi andava per tutti i bacini?

«Dopo di qui s'andava su dappertutto. Con i marmi vuoti s'andava su dappertutto».

Quindi qui arrivavano i marmi dal bacino di Fantiscritti, dal bacino di Torano...

«Erano tutti qui, a seconda di dove dovevano andare: se eran di quelli che li compravano nelle Canaglie, allora c'era scritto il numero di Canaglie e tutto, allora si mettevano nei binari che andavano su. Perché dopo bisognava togliere la locomotiva di mezzo e far passare

i vagoni. Poi ritornare indietro con la locomotiva...»

Con la locomotiva si faceva tutti e tre i bacini, o un bacino solo?

«Facevano tutti e tre, secondo cosa c'era da fare. Se c'era tanto lavoro si facevano due locomotive, una andava a Tarnone... Secondo quanto lavoro c'era. Se a Tarnone, a Colonnata c'era dieci carri vuoti e dieci carri carichi bisognava andare a prendere due locomotive, no? Una andava a Tarnone e a Fantiscritti e una andava laggiù. Poi s'andava anche alla Piazza. Quando s'era a Torano ci si fermava lì e s'andava anche alla Piazza, a portare i marmi alla Piazza. Era un sistema fatto con criterio, che a un certo momento se uno lo sa, quando si pensa che erano fatti a quei tempi, erano gente saggia, e basta. Senza avere nessuna idea, nessun mezzo. Perché tutta fatta solo la locomotiva che si muoveva, il resto tutto fatto a mano. Non saremmo più buoni di farlo».

Un'ultima domanda: ma vedere la strada dei marmi, che effetto le fa? Da uno che ha lavorato alla marmifera.

«Ma scusa, io ho visto distruggere la ferrovia marmifera, m'ha distrutto un po' dentro di me. Me la sogno anche adesso, perché a me mi piaceva troppo la locomotiva. Perché la locomotiva eri tu il motore. Non è che acceleravi, lì dovevi consumare quello che producevi. Perché c'erano i tre soffianti: c'era il tiraggio naturale, tiraggio ermetico e tiraggio forzato, nella locomotiva. Il tiraggio naturale è quando tu accendi il fuoco, che aspira da solo come il camino, come la legna; poi c'è il tiraggio ermetico, quando la pressione comincia a andare in caldaia, c'era un rubinetto che faceva uscire il vapore, andava nella camera fumo, e dalla caldaia aspirava il fuoco, quindi andava su di pressione molto prima; poi c'era il tiraggio forzato che quando camminava ogni stantuffata fom, fom, il fuoco faceva pom, pom, che bruciava».

**ALLEGATO VIDEO 1. VIDEO TRATTO DAL FILM “La Strada dei Giganti”
1960**

**ALLEGATO VIDEO 2. VIDEO TRATTO DAL FILMATO “Train sortant d' un
tunnel” dei Fratelli Lumière 1897.**

**ALLEGATO VIDEO 3. INTERVISTA A MARIO DEL SARTO, 11 ottobre
2011. Carrara**