CRONACA DI UN GIORNO... DOLCE AMARO
20 settembre 1922 – Inaugurazione del Lungarno rignanese

di Roberto Lembo

Una delle due cartoline ufficiale dedicate all'opera da Giulio Morandi.

Prima di iniziare giova ripetere che fino a quella fine estate del 1922, per entrare nel paese di Rignano dalla cosiddetta via del Pian dell'Isola si saliva fino al marciapiedi esterno della stazione ferroviaria, percorrendolo al di là di un alto muro che divideva dai binari, fino ad arrivare ad un passaggio a livello che immetteva la strada nella parte sud della piazza del comune. Dal ponte sull'Arno si passava, invece, sotto la parte più alta del viadotto ferroviario (al tempo unica), dove la via poteva ancora proseguire per la salita del borgo o curvare a sinistra per andare a girare oltre la piazza, molto vicino al passaggio a livello suddetto. Una situazione che il passare del tempo rendeva sempre più difficoltosa e che era stata oggetto di critiche e progetti da molto tempo.

Foto panoramica della stazione degli inizi del 1900 dove, sulla destra, si vede il muro che separava il marciapiedi dei binari dalla strada dell'Isola.

Finalmente, passato anche il difficile periodo dopo la guerra, il problema fu affrontato con decisione e furono convinte le Ferrovie a togliere il problematico passaggio e farsi carico dell'opera che l'avrebbe sostituito.

Nacque così il *Lungarno*, poi detto IV Novembre – anniversario della vittoria della recente guerra e, allora, anche in ricordo dei caduti della stessa – un giorno di festa rimasto fino al 1976.

L'opera ha una lunghezza di 115 metri, poggia su speroni di cemento che affondano circa 6 metri sotto il livello del fiume e si eleva per 14 metri. E' costituito da due grossi muri di altezza diversa fra l'interno e l'esterno, ha 13 arcate che hanno una luce di 7 metri ciascuna, richiese 15 mesi di lavoro e costò 1.200.000 lire (circa un milione e 150 mila euro attuali), più le opere accessorie.

Quel mercoledì, anniversario della presa di Porta Pia e quindi giorno festivo (fino al 1930), Rignano si animò di buon mattino e in un modo non proprio consueto. Mano a mano che questa animazione cresceva, per l'arrivo dei molti invitati ad una particolarmente sentita inaugurazione, anche moltissimi cittadini – chiamati a raccolta dalla novità e da numerosi manifesti murali – fecero da cornice a questo evento.

Le personalità presenti furono gli onorevoli Vittorio Emanuele Orlando, Capanni e Martini, il vice Prefetto on. Franceschi, l'ingegnere Schiavon e il commendatore Lolli delle Ferrovie dello Stato, il presidente della Camera di Commercio fiorentina ingegnere Lenci, il commendatore Zabban (Frassine), il Grande Ufficiale Pepi (Vigliano ed ex sindaco), il cavaliere Ufficiale De Francisci (Commissario Prefettizio da 21 mesi), il commendatore Guglielmi, il cavaliere Magrini,

Foto panoramica ripresa dal tetto del magazzino del cantiere che, oltre che mostrare uno scorcio del paese e del borgo al di là del fiume, fa vedere la situazione della stazione e lo stato dei lavori dopo pochi mesi dall'inizio, compresa l'area a sinistra usata per ricavare terra e sassi.

il cavaliere Mariani (notaio), il cavaliere Fallani (segretario comunale), i dottori Freschetti, Pitassi, Bianciardi, Becci e Montelucci, il commendatore Paolo D'Ancona (Volognano), il professor Gattai (Moriano), il marchese Corsini (Palagio), il cavaliere Tognozzi, lo scultore professore Oreste Andreini, autore del monumento ai caduti inaugurato due mesi e mezzo prima, e molti altri personaggi "minori".

Dal palazzo comunale, dove era avvenuto il ricevimento ufficiale per le autorità, iniziò un lungo giro per visitare e mostrare con orgoglio quanto il paese aveva o stava costruendo. Il nutrito gruppo vide le case popolari in costruzione, i lavori di attuazione del Piano Regolatore (strade, piazza Principe di Piemonte e scalette della piazza), che stavano trasformando il borgo, mentre l'ingegnere Ripi spiegava i vari interventi.

Subito dopo fu la volta del cantiere che aveva costruito il Lungarno e che si trovava oltre la stazione ferroviaria, dove era allestito anche un magazzino in cui il titolare della ditta, comm. Lazzeri, fece servire un rinfresco per il quale aveva assunto la ditta Gallini di Firenze.

Seguì la visita allo stabilimento di calce e cementi della ditta Bruschi e Calvelli, i quali fecero mostra con orgoglio dei moderni impianti. Un progresso che, fra l'altro, aveva permesso una grande occupazione in un periodo di grande crisi. Subito dopo la visita proseguirono verso la fabbrica che costruiva mobili, infissi e attrezzi agricoli del cav. Rodolfo Bruschi e del fratello Torello.

Il nutrito gruppo, che si era ampliato con i tanti cittadini che seguivano si recò a vedere l'opera costruita, inizialmente dal marciapiedi esterno della ferrovia, e poi sul tratto sottostante che aveva collegato la via dell'Isola direttamente al ponte sull'Arno, mettendo fine al passaggio a livello dopo oltre mezzo secolo.

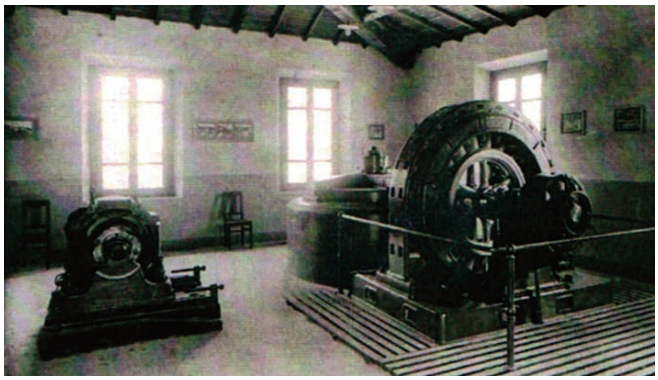
Dall'alto: parte del cantiere dell'opera, in cui si vede il capannone e dove la strada dell'Isola si agganciava al marciapiedi ferroviario; una vista dello stabilimento di calce e cementi Bruschi e Calvelli e la fabbrica di costruzioni in legno,ferro e attrezzi agricoli di Rodolfo e Torello Bruschi, ripresa dal Parco della Rimembranza quasi terminato.

Nei pressi dell'attacco al ponte fu allestita la zona di rappresentanza, addobbata con bandiere e festoni e da dove il Commissario Prefettizio De Francisci ricostruì nel dettaglio la lunga storia dell'opera, ringraziando tutti coloro che vi avevano lavorato. Alla fine invitò la signorina Iginia Belly (nipote del comm. Lazzeri) a tagliare il festone posto attraverso la strada, dopodiché tutti percorsero il tratto, mentre una gran folla festante dei cittadini guardava e applaudiva dal marciapiedi della ferrovia soprastante.

Un momento dell'intervento del Commissario Prefettizio De Francisci

Diversamente da come spiegato nel dettaglio nella monografia specifica pubblicata nel 2010, dall'intervento si nota il comportamento assolutamente istituzionale del Commissario, il quale aveva fatto (e inutilmente vinto!) una causa legale alle Ferrovie perché l'opera non corrispondeva al progetto iniziale. Forse il fatto di non aver ottenuto giustizia, oltre quello imposto dal suo ruolo, lo fece sorvolare in quell'occasione, lasciandosi però il coerente gesto di non prendere in carico al comune l'opera, che fu assunta anni dopo dal Podestà Pepi.

Tornando alla cronaca del giorno, terminato il momento cruciale della giornata, fu effettuata una visita anche al mulino del cav. Bruschi dove, disattivato il vecchio impianto molitorio, l'industriale vi aveva installato una turbina per la produzione di energia elettrica per i suoi stabilimenti.



La sala turbina della centrale per la produzione di energia elettrica, che il Bruschi aveva costruito sfruttando la corrente del fiume

Dopo tutto ciò si erano fatte le ore 13 ed avvenne la sosta per il pranzo. La ditta Lazzeri aveva allestito due banchetti straordinari, preparati e serviti dalla già citata ditta Gallini. A causa della mancanza di spazi adeguati per accogliere tutti, e con grande dispiacere del titolare per non aver potuto riunire tutti insieme, uno fu allestito presso la Casa del Fascio, dove circa 80 fra autorità e rappresentanze varie gustarono un menù, definito *sceltissimo*, lo stesso che fu servito agli operai della ditta presso il cantiere accanto alla ferrovia.

Dopo il pranzo toccò al momento rituale dei discorsi. Aprì la serie il Commissario De Francisci che, a differenza di quello fatto poco prima, lo impostò in un tono più patriottico-enfatico, inneggiando più volte *"al bene della piccola e modesta Rignano che abbia in se tanta vita e tanto coraggio per avviarsi a migliori destini"* e concludendo con pensiero che sarebbe stato molto ricorrente negli anni a venire: *"un sempre evviva alla nostra Italia che oggi, col suo sole radioso, tripudia di tricolore in segno di festa e di gaudio"*!

Seguirono interventi del comm. Lazzeri, che dispensò elogi un po' a tutti, parlando con orgoglio della propria storica ditta e dei suoi bravi operai, verso i quali si scusò per non averli potuti avere con se nel pranzo (salvo tre in rappresentanza di tutti) e sottolineando con piacere che nessun infortunio era avvenuto nei 15 mesi di lavoro.

Il comm. Schiavon invece improntò il suo discorso sull'elogio al cavaliere Rodolfo Bruschi, *"una figura che onora Rignano [...] auspico ci siano molte figure come lui, per risanare le ferite, dare dignità e autorità. Se la Patria avesse cento di questi italiani: l'Italia diverrebbe un paese dai più rosei destini"*.

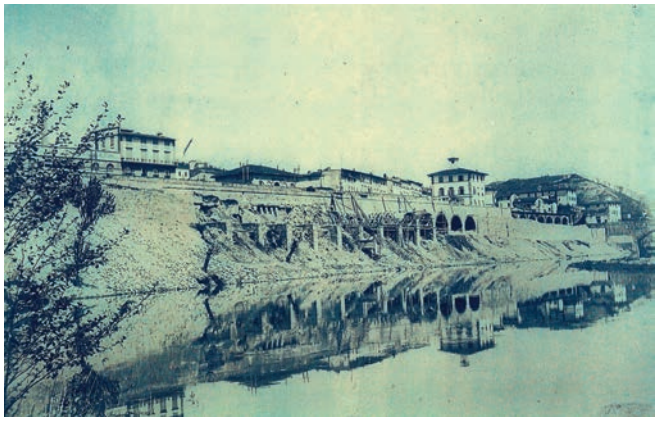
Il Bruschi rispose ringraziando e promettendo impegno sempre maggiore, chiedendo *attenzione dalle autorità "perché diano la leva d'appoggio, date quattrini e noi vi daremo le braccia, perché Rignano ardisce ma non ordisce"*, e finendo col ringraziare tutti brindando all'avvenire di Rignano, sotto uno scroscio di applausi.

Dopo il Bruschi fu la volta dell'onorevole Franceschi, dell'ingegnere Lenci, del Vice Pre-

fetto e dell'onorevole Capanni come rappresentante politico conterraneo i quali, ognuno con discorsi di tono diverso, ma molto retorici, come il momento imponeva, chiusero invocando *"pace, prosperità e grandezza"*.

Fra discorsi, applausi e brindisi arrivarono le ore 16, quando il banchetto giunse al termine e ognuno riprese la via per tornare alle proprie case, lasciando a Rignano, insieme all'eccitazione del momento, la convinzione che anche quell'opera facesse fare un passo importante nel nuovo disegno urbanistico che il paese stava tracciando.

Un passo sicuramente avanti per la viabilità (medievale) del paese la quale, però, nonostante le modifiche successive, nel tempo ha mostrato quelle contraddizioni che qualcuno aveva già previsto fin dall'inizio!



Altre sei foto inedite delle 28 che contiene l'album, fatte in epoche diverse per documentare la progressione dell'intervento.

*Nota - Per approfondire la storia vedi: **Il Lungarno 4 novembre**, monografia n.4 dell'ATP 2010 di Roberto Lembo (in biblioteca a Rignano)*

Le foto - per la cortesia di Rodolfo Bruschi - provengono dall'album fotografico ufficiale dell'intervento, commissionato dalla ditta Lazzeri e realizzato in più copie donate ad alcune autorità.