



# LE (G)GENDE PISANE

di Fabio Vasarelli



Alfredo Bargagna davanti alla stazione di Marina; accanto un modellino in scala



Un particolare della stazione di Marina; accanto una cartolina dell'epoca del trammino

## L'ultimo capostazione

“Alfredino” Bargagna vide smettere di sbuffare il trammino

C'era una volta un treno bianco e rosso che portava i pisani al mare. Lo chiamavano trammino perché ricordava affettuosamente lo sbuffare delle locomotive a vapore della precedente tranvia per Boccadarno, ma si trattava di una ferrovia per l'epoca assai moderna e compatibile con i rotabili di oggi.

Anzi, è più opportuno usare il presente: è vero che i treni non transitano più da tempo, la memoria è stata cancellata e i giovani poco conoscono oggi di questa storia, ma il binario e le stazioni sono sempre al loro posto, in uno stato di conservazione più che decente. E a Marina di Pisa c'è la stazione più caratteristica, in via Cagliaritana, dove ancora abita Alfredino (Alfredo Bargagna, classe 1924), capostazione dal 1958 al 1960, data della scellerata chiusura della linea.

Tutto cominciò nel 1932, anno fondamentale per lo sviluppo del nostro litorale: venne istituito l'Ente Autonomo Tirrenia, sorsero le prime monumentali colonie a Calambrone, nacque la città del cinema a Tirrenia e dal settembre di quell'anno il trammino iniziò l'esercizio. Pochi anni prima (1929) veniva pubblicato il bando per il “Piano Regolatore della Città e della Marina di Pisa”, mentre nel feb-

A Marina di Pisa, in via Cagliaritana, c'è la stazione più caratteristica il cui progettista fu l'ingegnere e architetto Federigo Severini

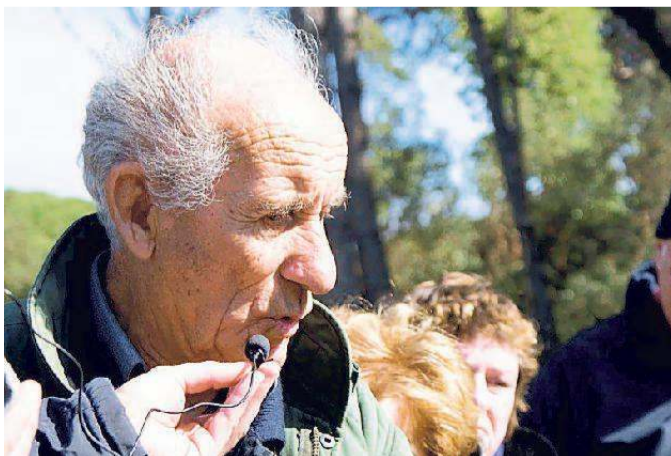
braio 1933 fu pubblicato il bando di concorso per il “Piano Regolatore della città di Tirrenia”, che avrebbe dovuto «essere per modernità, eleganza e razionalità quanto di meglio possa offrire oggi l'urbanistica moderna».

È in questo clima di rinnovamento architettonico e urbanistico che si inseriscono i fabbricati di stazione di Marina di Pisa e di Tirrenia. In città operava in quegli anni Federigo Severini (1882-1962), ingegnere e architetto, progettista dotato di grande esperienza, che, malgrado la mancanza di documenti ufficiali, è riconosciuto come l'architetto dei due edifici ferroviari. E in una di questi, come dice-



La vecchia stazione di Marina di Pisa

vamo prima, vive ancora Alfredo Bargagna, pisano di Porta a Mare, fino al 1957 operaio alla Fiat di Boccadarno, licenziato come molti colleghi in quell'anno e poi dall'anno successivo impiegato Acit presso la stazione di Marina di Pisa, con la qualifica di assuntore. Già, perché nelle ferrovie italiane dell'epoca, l'assuntore era colui che, in una stazione di una linea secondaria come questa, si occupava della gestione e della manutenzione della stessa, mentre la circolazione dei treni era affidata al dirigente unico, da Pisa. La disponibilità di Bargagna è evidente ai curiosi e ai gruppi di turisti che “scoprono” questo angorolo di Marina e desiderano conoscere di più: l'anziano ferroviere racconta sempre molto volentieri gli anni del trammino e descrive con pun-



Alfredo Bargagna, l'ultimo capostazione

tualità le sue mansioni dell'epoca: dalla vendita di biglietti e abbonamenti alla pulizia dei bagni, dall'azionamento degli scambi all'apertura dei segnali di protezione di stazione, poco prima dell'arrivo

del treno. Quando in estate la gente era tanta e lui doveva andare a manovrare gli scambi per gli incroci dei treni, usava la bicicletta e si faceva temporaneamente sostituire dalla moglie.

Alfredino ricorda di un lavoro molto duro, ma anche di un tempo in cui la gente era molto più cordiale e serena. E nel rimpiangere quella vita, si preoccupa delle condizioni di manutenzione della “sua” stazione, che è rimasta anche la sua abitazione, seppure in affitto. Già perché quel gioiellino architettonico non può e non deve rovinarsi. Si tratta di un meraviglioso esempio di fusione di più stili, perfettamente inserito sia nel contesto della pineta, ma anche in rapporto all'abitato e allo stile razionalista del periodo di costruzione. Gli spazi interni sono stati progettati per le funzioni di stazione, ma la cura dei particolari architettonici è notevole.

Questo edificio, al pari delle colonie, della ferrovia e degli stabilimenti cinematografici, rappresenta il lato oscuro

### CRONOLOGIA

- **1892:** attivazione del servizio pubblico sulla tratta Pisa-Boccadarno
- **1927:** statuto del Consorzio ferrotranviario Pisa-Livorno per la concessione, la costruzione e l'esercizio di una nuova linea litoranea
- **1929:** bando di concorso per il “Piano Regolatore della Città e della Marina di Pisa”
- **1931:** inizio costruzione della stazione di Marina di Pisa
- **1932:** costituzione dell'Ente Autonomo Tirrenia
- **1932:** prime colonie a Calambrone e stabilimenti cinematografici a Tirrenia
- **1932:** attivazione del servizio pubblico sulla nuova ferrovia elettrica Pisa-Tirrenia-Calambrone
- **1933:** bando di concorso per il “Piano Regolatore della città di Tirrenia”
- **1935:** completamento della ferrovia fino a Livorno
- **1945:** la ferrovia è requisita nel tratto Calambrone-Boccadarno dagli americani per scopi bellici
- **1960:** chiusura della ferrovia
- **1985:** progetto di recupero della ferrovia da parte dell'ing. Montelucci
- **1999:** terreni e fabbricati tornano in possesso del Demanio che li gira agli enti locali (Comune di Pisa, Provincia di Pisa, Comune di Livorno, Provincia di Livorno)

L'anziano ferroviere racconta sempre molto volentieri ai turisti quegli anni e descrive con puntualità le sue mansioni dell'epoca

del nostro litorale, quello che si è deciso di trascurare per molti decenni, vuoi per cialtroneria, vuoi per poca sensibilità, vuoi per una precisa volontà politica. La riprova sta nel fatto che dal 1982, anno di chiusura dell'Eat, la manutenzione delle strutture pubbliche è sempre andata diminuendo (soprattutto a Tirrenia e Calambrone) e che solo l'intervento di soggetti privati ha riportato a galla il fatto che a Pisa esiste un litorale, con una storia importante alle spalle e con uno sviluppo futuro doveroso. E in questo sviluppo i collegamenti infrastrutturali non possono che essere fondamentali!