



Il Pio Borgo e il suo patibolo per una goccia di pioggia

di Francesco Aronne



In un torrido agosto l'appuntamento è in una sala della Galleria d'Alessandro. La presentazione dell'ultimo libro di Giorgio Rinaldi è una iniziativa destinata a scuotere dal torpore da calura il giorno dopo un altro Ferragosto mormannese. Ci troviamo insieme all'autore, a Ferdinando Paternostro ed ai tanti intervenuti per parlare di questa ultima creatura del Direttore di *faronotizie.it*. Il Sindaco, non avendo avuto modo di leggere il volume argomento dell'incontro, nel suo fugace transito si è limitato a portare i saluti istituzionali.

L'idea che mi ha dato *"Il paese che si impiccava ad una goccia di pioggia"* è di trovarmi fra le mani un libro che, dietro l'apparentemente semplice narrazione di alcune vicende di tempi passati, si presta a differenti approcci di lettura. Una stratificazione interpretativa subordinata alla tipologia di persona che legge il volume. Se a leggere è uno che tra i luoghi narrati ed i suoi vicoli ha trascorso l'infanzia all'epoca degli episodi che costituiscono l'intelaiatura del romanzo, il libro si colora di alcune tinte; se il lettore scopre invece questi luoghi attraverso la lettura le pagine restituiscono ben altre architetture cromatiche. In un caleidoscopico gioco tutto ciò che si racconta si conferma e tutto ciò che si conferma si trasforma.

Le vicende narrate si svolgono in questo baricentro narrativo che da anni vado chiamando Pio Borgo. Un paesino aggrappato a verdeggianti rilievi dell'Appennino Meridionale in cui sono nati l'autore del libro, Ferdinando Paternostro, molti dei convenuti ed io stesso.

Nell'accezione più ampia il volume può essere considerato una raccolta di memorie dell'Italia contemporanea, un libro saggistico e civile, costruito come una sequenza di capitoli brevi, in



apparenza autonomi ma collegati da un filo comune: la memoria dell'Italia coeva, osservata attraverso vicende storiche, questioni sociali e riflessioni politiche, ma soprattutto attraverso le vicende di un piccolo angolo d'Italia che, partendo dai margini di storie locali, diventano mattoni di storie nazionali ed anche universali.

Non è casuale che il primo capitolo (ma anche nell'ultimo ne troviamo una traccia che chiude il cerchio narrativo) sia proprio l'Autostrada.



L'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Calabria. Era lunga 432,6 km, interamente gestita dall'Anas e senza pedaggio. Dopo i lavori di ammodernamento, probabilmente per eradicare tristi evocazioni di eterni cantieri, notti e giornate in coda, viaggi estenuanti che diventavano interminabili e che ritornavano come un incubo al solo pronunciarne il nome, dal 13 giugno 2017, tramite D.M. è stata ridenominata A2 Autostrada del Mediterraneo. I lavori iniziarono il 21

gennaio 1962 in località Montevergine (Reggio Calabria) alla presenza del Presidente del Consiglio di allora Amintore Fanfani il quale, nella cerimonia della posa della prima pietra in cui prevedeva che l'infrastruttura sarebbe stata completata entro tre anni, posò una lapide all'inizio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. L'iscrizione di quella stele è stata ricostruita nella foto. L'autostrada venne aperta all'esercizio tra Salerno e Lagonegro nel 1967, l'anno successivo raggiunse Cosenza e nel 1969 arrivò a Gioia Tauro. Nel 1972 una frana nei pressi di Lagonegro danneggiò i viadotti Taggine e Sirino; ciò causò chiusura di parte dell'autostrada e l'apertura di una deviazione (e una funesta strozzatura tra gli allora km 131 e 132). Questo restringimento (due corsie, una per senso di marcia, fu per lunghi anni causa di sneranti disagi alla circolazione oltre che di trilioni di ore di ritardo ripartite per moltitudini di malcapitati viaggiatori).

Cantieri perenni con perenni disagi. In un periodo della mia esistenza in cui vissi a Berlino quando partivo in macchina all'andata il viaggio finiva a Salerno ed al ritorno cominciava a Salerno. Circa 160 km su quasi 2.000 km. Una notte contai 17 cantieri. Nel 1974 l'autostrada raggiunse Reggio Calabria. Ma quest'opera che scosse quell'epoca fu anche altro.

IL VIADOTTO ITALIA, UN RECORD INTERNAZIONALE.

Costruito nel tratto calabrese della A3 SA-RC, tra Laino Borgo e Laino Castello, rappresenta una pietra miliare dell'ingegneria strutturale internazionale. Il viadotto ha una lunghezza complessiva di 1.166 metri ed è sorretto da 18 pile in cemento armato. Dal punto di vista ingegneristico, la struttura era concettualmente divisa in due tipologie costruttive:

Le tre campate centrali metalliche ("Grande Luce"): Per superare la parte più profonda del canyon, i progettisti scelsero una trave continua interamente in acciaio lunga **425 metri complessivi**. Questa sezione si divideva in tre sotto-campate da **125 m + 175 m + 125 m**. L'impalcato era costituito da un innovativo "grande cassone" metallico a lastra ortotropa, che serviva entrambe le carreggiate stradali ed era vuoto al suo interno per minimizzare i pesi. Fu la **ditta Badoni di Lecco** a montarlo a sbalzo nel vuoto.

Le campate di accesso in calcestruzzo: Il resto del viadotto era composto da 16 campate minori (da circa 47 metri di luce ciascuna), originariamente realizzate con travi indipendenti in calcestruzzo armato precompresso (CAP) poggiate su pile a portale dall'impresa **Lodigiani**.



I nomi dei **progettisti e ingegneri** che firmarono l'opera.

Prof. Ing. Fabrizio de Miranda <i>Considerato il massimo esperto italiano di grandi strutture metalliche e pioniere dei ponti a cassone in acciaio.</i>	Prof. Ing. Carlo Cestelli Guidi <i>Luminare della geotecnica e del cemento armato precompresso.</i>	Ing. Carmelo Pellegrino Gallo <i>Co-progettista che partecipò alla definizione formale e strutturale.</i>
<i>Consulente d'eccezione: In fase realizzativa si avvale anche della prestigiosa consulenza del Prof. Riccardo Morandi, uno dei più celebri progettisti di ponti al mondo</i>		

Altezze e Record Internazionali



259 metri d'altezza massima – È la quota che separa il piano stradale dal fondovalle della gola del fiume Lao. Questo dato lo rende stabilmente il **viadotto più alto d'Italia**.

- **Record europeo per 35 anni** – Dalla sua ultimazione nel 1969 fino al 2004 (anno dell'inaugurazione del Viadotto di Millau in Francia), è stato il **viadotto stradale più alto d'Europa**.

- **La pila record** – La pila più imponente (la numero 9 della configurazione originaria) raggiunge un'altezza strutturale isolata di **155 metri** dal suo piano di fondazione alla sommità, configurandosi come la pila da viadotto autostradale più alta del Paese

Al di là delle vicende che accompagnarono la nascita e realizzazione dell'opera e che si intrecciano, sia pure in parte ridotta, con quelle narrate nel romanzo, questo nastro d'asfalto sembra avere un valore non soltanto geografico, ma anche simbolico: rappresenta il viaggio di questo paese a Meridione, il progresso, le trasformazioni sociali, ma anche un grossolano tentativo di provare a medicare alcune delle tante ferite della storia italiana. Questo elemento di profonda trasformazione ha introdotto anche una rivoluzione nella concezione del lavoro di una società composta in quel tempo da molti braccianti. Molti di loro, nella ricerca di manodopera non qualificata, vennero assunti dalle imprese che eseguivano i lavori (*Rizzani, Stices, Furlanis*). Furono così sottratti ad una vita di lavoro precario e a volte di stenti ed inseriti in un contesto lavorativo nuovo. Per i più questa nuova esperienza lavorativa sostituì nelle diffuse narrazioni quella del servizio militare. Il lavoro all'autostrada finirà col rappresentare il sorprendente ed inatteso incedere di una sconvolgente modernità che andava insinuandosi anche nelle loro vite. Braccianti diventati operai edili che guardano affascinati l'impensabile potenza di un apripista Caterpillar D9; un trattore cingolato pesante mai visto prima. Giorni di lavoro di tante braccia fatti in qualche ora da un solo operatore specializzato nella conduzione di quel robusto animale d'acciaio. Mio padre, che durante il periodo fascista aveva lavorato a lungo nella miniera di manganese (*petri firrigni*) del Pio Borgo a *Miliscio*, disse che con un D9 in otto o nove giorni lo sfruttamento del giacimento sarebbe stato ultimato. Quale impatto avrà avuto in quelle menti mai dome dalla fatica questa scheggia di progresso giunta con imprese di un oscuro e poco conosciuto Nord?

Oltre a questo si verificò un aumento demografico temporaneo del Pio Borgo dovuto alle presenze delle famiglie che alcuni di quei lavoratori d'altrove portarono a vivere in paese. Una rivoluzione in quel tempo ormai distante di cui solo alcuni sono gli effetti immaginabili. Una progressiva e veloce catena di eventi che fu certamente foriera di piccole e grandi trasformazioni sociali. Incontri tra gente diversa che nella contingenza condivise gli stessi spazi. Stranieri accolti con una ospitalità antica che diventarono positivi catalizzatori di evoluzione sociale. All'epoca frequentavo le elementari e mi ricordo ancora coetanei in classe venuti da altrove. Molti dei presenti in sala, di quelle vicende furono testimoni e restano tuttora depositari di quelle memorie.

Dopo questa lunga divagazione sull'autostrada ritorniamo al romanzo di Giorgio Rinaldi dove la narrazione affonda in alcuni elementi tipici del luogo anch'esse contestualizzati in quell'irripetibile



periodo di trasformazione. Tra gli altri aspetti troviamo letteratura e adolescenza, storia e memoria, elementi di religione e cultura popolare, di politica e società, ma anche cronaca e violenza e tanto altro ancora. Un libro che aiuta a comprendere meglio ciò che accadde, soprattutto per chi non visse quei tempi, poiché si sviluppa tra una ricostruzione autobiografica del transito dell'autore nelle vie della sua infanzia e adolescenza e un reportage su quel microcosmo che poi era anche macrocosmo. L'opera in mano ad un lettore che non conosce questa nostra realtà potrebbe apparire come il libro di qualcuno che ricostruisce la propria formazione attraverso luoghi, persone, letture ed episodi del territorio in quel determinato tempo. Certamente non può essere, però, considerata un'autobiografia lineare. Piuttosto, potremmo trovarci di fronte ad una narrazione frammentaria e memoriale, in cui il ricordo personale si intreccia con la storia locale, la storia nazionale, la cultura contadina e religiosa, l'analisi del potere; la cronaca degli anni Settanta; la trasformazione del paesaggio e della società. Il possibile filo conduttore potremmo individuarlo nel rapporto tra *progresso e perdita*. Da una parte ci sono l'autostrada, le elezioni, le teorie economiche dei *Marinero*, il viaggio e la modernizzazione. Dall'altra compaiono i conventi, i tesori nascosti, le feste religiose, le indagini e l'istintiva diffidenza verso qualsiasi corpo estraneo che siano zingari o altro. Vicende che da lustri hanno alimentato l'immaginario collettivo del villaggio tramandandosi nei racconti degli anziani attorno al camino in lunghi e nevosi inverni. Il libro racconta il passaggio da un'Italia arcaica, paesana e mitica a un'Italia moderna, conflittuale e disincantata. In questa prospettiva, *"L'apertura dell'autostrada"* assume un forte significato: l'arrivo dell'autostrada cambia concretamente il territorio, ma introduce anche nuovi rapporti economici, nuove tensioni, nuovi modelli culturali cambiando i rapporti tra le persone.

Un tono possibile dell'opera può essere ironico e polemico, investigativo, poetico o simbolico. Ci troviamo vicini al genere del racconto-saggio o del romanzo documentario, più che al romanzo tradizionale. Ogni capitolo sembra funzionare come un tassello dotato di apparente autonomia: un episodio, un personaggio, un documento, una lettura o una vicenda locale contribuisce a ricomporre il ritratto di un'epoca.

Un viaggio nella memoria di un'Italia sospesa tra il mondo antico e la modernità. Il libro ha il pregio di ricostruire la storia di un territorio e delle sue trasformazioni. L'autostrada diventa il simbolo di una nuova epoca: una strada verso il progresso, ma anche verso la perdita delle identità, dei miti e delle certezze del passato. L'impressione è quella di un libro fortemente legato alla memoria, dove la storia di un luogo diventa una lente per leggere le trasformazioni che hanno interessato l'Italia intera.

Il Borgo di *Miromagnum* diventa un palcoscenico a cielo aperto. La storia della sua evoluzione attraverso vicende anche marginali che vanno ad assemblarsi nella trama dell'opera. Gli attori sono gli abitanti che si susseguono, alternandosi, nell'ambientazione scenica come tessere di un mosaico che non avrà mai fine. Un libro come *I Ragazzi della Via Pal* si trasforma ne *L'Arte della Guerra* di Sun Tzu.

L'indice del volume è un dagherrotipo del labirinto narrativo che Rinaldi propone al lettore.

INDICE	7 - LA GUERRA DEL POMERIGGIO	14 - DALLE MEDIE ALL'ETERNITÀ
1 - L'AUTOSTRADA DEI DUE MINISTRI	8 - IL CONVENTO DEL SERRONE	15 - UNA NOTTATA MEMORABILE
2 - MIROMAGNUM	9 - HAI MAI VISTO ZINGARI MIETERE?	16 - L'AUTOMEDONTE
3 - LE ELEMENTARI	10 - LE INDAGINI	17 - LE TEORIE ECONOMICHE DEI MARINARO
4 - COSIMO PIO	11 - IL TESORO DEL CONVENTO	18 - LA CAMPAGNA ELETTORALE
5 - L'ADOLESCENZA	12 - FES ₂	19 - I GRANDI IDEALI E LE MICROSCOPICHE FCL
6 - LA FESTA DELL'ASSUNTA	13 - ALLE ARMI!	20 - IL PASSERO



Mi chiedo quale relazione c'è tra la Mormanno di allora e quella di oggi che è anche di quel tempo figlia. In quell'epoca l'accesso alla conoscenza ed alla cultura era ad appannaggio di pochi e veniva ostacolato ai più. L'idea sottesa era che a chi tirava le fila servivano più braccia operative che menti pensanti. Il pensare mal si coniuga con l'essere suddito. Dopo 50 anni di sviluppo di tecnologie informatiche e la loro debordante invasione nelle nostre vite cosa resta di quella Mormanno? Un progressivo silenzio che inquieta chi è rimasto. La tradizione di trasmissione orale di un patrimonio identitario è forse ciò che resta di un antico transito di coloni greci. I poemi omerici furono tramandati per secoli da aedi e rapsodi prima di essere raccolti in forma scritta. Una tradizione che ha accompagnato la nostra infanzia e che a tratti è anche citata nel libro di Rinaldi, va da tempo dissolvendosi con la progressiva scomparsa dei narratori e per la crescente penuria di ascoltatori interessati a quelle narrazioni. Il narratore dei giorni nostri è diventato il gelido smartphone che punzecchia ininterrottamente con brandelli di notizie senza lasciare tregua e tempo per la loro coerente composizione. Quelle praterie estese in cui le narrazioni fiorivano sono state progressivamente occupate da estraniamenti social che hanno introdotto un nuovo evo oscuro. A ciò aggiungasi l'incapacità della politica di tracciare strade nuove, che si alimenta e giustifica con la spasmodica ricerca di nuovi sudditi e finisce con l'ammalare ogni futuro. Il re è nudo ma finge di non saperlo. Quando si affaccia dal balcone vede un numero sempre più sparuto di sostenitori di circostanza, pronti come i predecessori a scaricarlo non appena raggiunto il transitorio traguardo prefissato. La mancanza di progettualità e di idee efficaci quando va a sommarsi all'analfabetismo funzionale dilagante produce, come sta producendo, danni irreversibili, progressivi abbandoni con emorragie migratorie che condannano a morte diverse comunità tra cui la nostra. E si tinge con i colori di barzelletta la domanda semiseria, con espressioni teatrali di supporto, sul perché tutto ciò irreversibilmente accade. Gli antichi narratori avrebbero sintetizzato con *"la cera si cunsuma e la prucissioni non camina"* o a dirla diversamente *"lu medicu studia e lu malatu si nni scinni"*. Anche la saggezza dei proverbi viene data in irrimediabile evanescenza, proprio come i narratori che hanno continuato a farne uso. È un altro segnale di mutamento dei tempi. Resta qualche raro e meritorio studioso come il Prof. Luigi Paternostro asserragliato nella providenziale ostinazione a voler lasciare traccia scritta di quella cultura destinata all'oblio.

Le vicende narrate nel volume vanno oltre l'inevitabile deformazione che per ovvie ragioni deve interessarle per dare senso e corpo all'idea, ma anche allo scopo dell'autore del romanzo. Eppure sono vivi i ricordi di zibaldoni di episodi simili a quelli che Giorgio Rinaldi ci ha invitato a leggere. E nella lettura affiorano come i fiocchi di ricotta che danzano nel siero. Quanti visi andati, quanti fori nella memoria. Foto della scolaresca delle elementari con facce mai più riviste, *desaparecidos* anche i nomi. Alcuni sono riconducibili a quel buco nero della nostra infanzia che era Savigliano. Quanti di noi, tra cui affetti, inghiottiti senza misericordia arruolandoli nella creazione di un benessere distante. Altri dispersi in tanti differenti altrove, proprio come i loro nonni prima e come i loro padri poi. Quanti legami recisi per sempre, case vuote, storie e memorie perse, volti dissolti nella nebbia dell'oblio.

Il salone del barbiere era un luogo dove la narrazione era fiorente. Soprattutto nelle grigie serate invernali, soprattutto col maltempo diventava luogo di ritrovo dove i racconti tenevano viva la fiaccola della conversazione tra un taglio di capelli e l'altro. Alcuni personaggi diventavano di fatto simboli occupando la parte alta della classifica di quel narrare. Entravano nell'interesse collettivo ed ognuno in quei i cenacoli cercava di raccontare episodi originali.

Alcuni luoghi si ammantavano di un'aura mitica come il Bazar delle novità di Nicola Bloise (Pox). Dopo la sua morte si occupò della gestione la moglie Ninetta coadiuvata da un ragazzo di bottega, il buon Franco di Ripula sottrattoci prematuramente dal Covid. Il Bazar era un locale



che fungeva da edicola, merceria, alimentari ed altro ancora. Per noi era il luogo dove poter acquistare i fumetti. Franco, sempre gentile, ci accompagnava nel retrobottega ed era l'occasione di scambio con lui di qualche chiacchiera. All'arrivo di ogni cliente la voce suadente di Ninetta, giunonica figura seduta sempre dietro al bancone dal lato cassa, lo chiamava per soddisfare le esigenze dell'acquirente. Un giorno eravamo nel retrobottega e Franco fu chiamato per prendere un quotidiano ad un avventore di passaggio. Il cliente fu servito, pagò e uscì cominciando a leggere il giornale. Il viaggiatore di passaggio tornò indietro reclamando poiché il giornale era del giorno prima. La Signora Ninetta, senza scomporsi gli disse: *"Quante ne vai guardando! Di ieri, di oggi, tanto si sa che i giornali dicono tutti i giorni le stesse cose..."*

Questo episodio, uno fra tantissimi di cui fui testimone oculare, dovrebbe far desistere il lettore dal vedere gli episodi narrati nel romanzo di Giorgio Rinaldi come accattivanti creazioni della fantasia dell'autore. Gran parte sono vicende note come noti sono i protagonisti i cui pseudonimi non bastano a celarne l'identità.

Dopo queste lunghe divagazioni indotte dalla piacevole lettura la domanda finale che mi pongo è: può un libro come *"Il paese che si impiccava ad una goccia di pioggia"* avere un senso oggi a circa mezzo secolo e oltre di distanza dagli avvenimenti narrati? La mia risposta è un doppio sì. Il primo si è per noi indigeni che a quelle vicende siamo legati a filo doppio perché ci riguardano indirettamente per le nostre radici e direttamente perché dagli avvenimenti narrati discendiamo. Il secondo si è per chi qui non è nato ma che attraverso la lettura di questo libro può fare un viaggio nel tempo e trovare forse motivi di riconsiderazione critica di gestione del proprio presente. Ed il mio pensiero va all'ultimo romanzo di Cesare Pavese, pubblicato pochi mesi prima del suo suicidio. *"Un paese ci vuole"* è il celebre incipit de *La luna e i falò* (1950),

Un paese ci vuole, non fosse che per il gusto di andarsene via. Un paese vuol dire non essere soli, sapere che nella gente, nelle piante, nella terra c'è qualcosa di tuo, che anche quando non ci sei resta ad aspettarti.

Come abbiamo spoilerato all'inizio di queste nostre considerazioni, nel finale l'autostrada da cui il romanzo ha avviato il percorso ritorna e restituisce al lettore le ultime considerazioni che gli consentono di valutare il libro di Giorgio Rinaldi.

Nuove strade, nuovi modi di vivere. Mi chiedo cosa resta oggi della *U.S. Route 99 in California* (nota come *The Main Street of California* o *Golden State Highway*). Nel 1972 la US 99 è stata ufficialmente rimossa dai registri federali. In California, la sezione interna rimasta nella Central Valley è stata rinominata *State Route 99* (SR 99), oggi trasformata in una superstrada moderna ricca di traffico commerciale. Nel 1993, lo Stato ha proclamato la via come *Historic Route*: oggi gli appassionati di storia automobilistica viaggiano lungo i vecchi segmenti sopravvissuti (spesso ribattezzati *frontage roads* o viali cittadini) per ammirare i vecchi motel, le storiche stazioni di servizio e i cartelli vintage. Cacciatori di memorie che vanno raccattando qua e là la polvere di tempo. Cosa resta oggi della *Strada Statale 19 delle Calabrie* che prima della A3 era la principale arteria automobilistica? Sovvengono i racconti dei camionisti, come Orso Bianco (Francesco di Valente), che con la neve rimanevano bloccati da una ripida salita a Scorzo, frazione del comune di Sicignano degli Alburni, in provincia di Salerno. Questa frazione rappresentava il passaggio obbligato tra nord e sud Italia prima della costruzione dell'odierna autostrada.

Come eco di un mantra l'autostrada risuona nuovamente come *Progresso e Perdita*. Aperta l'autostrada agevolata l'emigrazione. Intorno allo stesso tavolo mi trovo con Giorgio e Ferdinando, due amici che hanno costruito le loro vite altrove, prima con l'Università, poi con il lavoro. Anch'io usai l'autostrada come trampolino di partenza. Emigrai fino a giungere a Berlino, ma trenta anni fa trovai la forza di tornare. Ritornare a Sud per seguire la mia stella...



“Il paese che si impiccava ad una goccia di pioggia” è un libro da leggere anche se può lasciare l'amaro in bocca a chi dopo la lettura si rituffa nelle memorie di quegli anni. A voler essere pignoli un limite dell'opera lo troviamo in quel narrato che, nella stratificazione sociale dell'epoca, pesca solo in una parte della società del tempo. Ci sono esclusi eccellenti che pur giravano sulla stessa giostra, magari condizionandone il moviere. E nonostante di ben altra estrazione il narrato spesso non si discostava da quanto letto e udito. A ben riflettere si tratta di un romanzo di godibile e gradevole lettura. Uno scritto che coinvolge emotivamente e appassiona nell'attesa del finale. E di questo ne va dato incondizionato

merito all'autore che ci ha deliziato nuovamente con la sua scrittura. Conoscendolo non è escluso che possa ritornare sul suo palcoscenico natale per riproporre altre vicende e scene di questo teatro reale ma divertente nel narrare.

Una canzone folk che si intitola "Mannaja all'ingegneri" (nota anche come Mannaia all'ingegneri), fu portata al successo dal celebre cantautore e ricercatore folk calabrese Otello Profazio. Si tratta di un canto satirico e tradizionale legato al tema dell'emigrazione dei lavoratori del Sud Italia. I versi esprimono, con amara ironia, il risentimento degli emigranti verso chi ha progettato la ferrovia: se non ci fossero stati i moderni mezzi di trasporto, nessuno sarebbe stato "costretto" a lasciare la propria terra per raggiungere mete lontane come l'America o l'Argentina. Il testo originale della prima strofa recita:

***«E mannaja all'ingegneri chi ingegnò la ferrovia!...
Ca si non faciva i mezzi all'America non si jia!»***

