

Quando Ettore Guatelli era consigliere comunale Collecchio fine anni Quaranta: la strada Buca per tangenziale, proprio uno scherzo di carnevale!

Ubaldo Delsante

La strada Buca, a Collecchio, proprio sul colle della chiesa, c'è sempre stata: più o meno ampia e percorribile anche dai carri e dalle cavalcature, oltre che a piedi, parzialmente privata (come all'inizio dell'Ottocento) o pubblica, ma sicuramente è lì da sempre, da quando i primi uomini, già nell'età del bronzo (e forse anche prima), abitavano sull'altura che dà il nome al paese.

Alla fine della seconda guerra mondiale serviva alcune case che si trovavano, e si trovano tuttora, a ridosso della strada delle Valli e di quella della chiesa, poi si interrompeva, o quantomeno diventava un viottolo scendendo verso Sud, a fianco del cimitero, per congiungersi con un altro pezzo di strada che saliva dalla strada di Fornovo all'altezza del cancello di legno verso la prima pineta dei boschi di Carrega (dove poi sarà impiantata la Ceramica del Ferlaro), fino a un'altra casetta tuttora esistente sotto i ruderi del castello detto di *Manchapan*. Tutta la zona a Sud del cimitero, oggi chiamata *Il Monte* e quasi completamente edificata, era un podere agricolo coltivato da una famiglia di contadini che abitava e aveva la stalla alla Rampata, sul canale che portava al mulino Marchi. La parte, invece, più ad Est, dove più tardi verrà iniziata una lottizzazione abitativa chiusa, a monte della pineta, era detta, "*i prè 'd Salè*".

Da sempre la strada di Fornovo (poi denominata S.S. 62 della Cisa) passava dal centro del paese e all'epoca, il traffico veicolare, oltre agli autocarri, alle auto, ai motocicli, ai cicli e ai carri ippotrainati ancora largamente in funzione seppure gradualmente sostituiti da giaponi, *Chevrolet*, *Dodge* e *International* residuati bellici americani, anche dalla tranvia, fino alla incauta (col senno di poi: sarebbe stata un'ideale metropolitana leggera!) soppressione della linea nel 1953, a sua volta sostituita dagli autobus. Il traffico era già allora, alla fine degli anni Quaranta, piuttosto intenso e aveva provocato (e ancor più provocherà in seguito) gravi incidenti, per non parlare del disagio per la popolazione e dell'inquinamento (di cui però allora non c'era la percezione odierna).

Il Comune, retto da una giunta socialcomunista con sindaco Gino Manganelli, il più *longevo* dei sindaci collecchiesi, cui faceva da supporto un ufficio tecnico impersonato da un geometra esperto di lavori stradali, Alfredo Coruzzi, pensò bene di progettare una circonvallazione provvisoria (quella vera sarà attuata quasi cinquant'anni dopo e si chiamerà tangenziale) passando per la collina, cioè ricalcando la strada Buca, poiché verso la pianura, a ponente, il semicerchio stradale era impedito dalla ferrovia e il suo duplice superamento sarebbe stato finanziariamente improponibile. Il lavoro, infatti, poteva essere svolto esclusivamente con manodopera generica approfittando dei fondi concessi dal governo¹ per alleviare l'acuto fenomeno della disoccupazione dei reduci dalla guerra e dalla prigionia, e dei giovani che si affacciavano sul mondo del lavoro con pochissime speranze di occupazione. Il boom economico non era ancora cominciato o se ne intravedevano, localmente, soltanto alcuni indizi nel buon andamento dell'industria agroalimentare, che però, stante la situazione tecnologica praticamente allineata all'anteguerra, impiegava prevalentemente manodopera stagionale (conserva di pomodoro d'estate, salumifici d'inverno).

¹ Dal naufragio dell'archivio della Unione Sindacale di Collecchio, allora retta da Gian Carlo Coruzzi (poi missionario saveriano in Brasile e Mozambico), Bruno Reverberi, Bruno Saccardi, Riccardo Galaverna, Mario Castellani, Gino Buratti, Bruno Dassenno e un manipolo di coraggiosi sindacalisti "liberi", gli stessi che, in sede politica, organizzavano anche i Comitati Civici e le sezioni della Democrazia Cristiana, ho potuto salvare una lettera, datata Parma 21 giugno 1951, con la quale il segretario provinciale della Cisl, Erio Ghillani, informa che "*la Commissione Prov.le per il Collocamento, ha preso in esame il piano di lavoro dei Cantieri scuola e rimboschimento da effettuare per l'annata 1951/52, ed ha deciso di proporre al Ministero competente i seguenti lavori, per l'approvazione del finanziamento: Collecchio – Ente gestore il Comune, costruzione strada in Collecchio – Allievi n. 90, giornate 150, importo L. 4.537.000*". Di questi stanziamenti parziali ne arrivarono sicuramente più d'uno, nell'arco di un quadriennio, tra il 1949 e il 1952 circa. Il Comune si avvarrà di questi Cantieri scuola anche per la costruzione di alloggi di edilizia popolare, mentre la parrocchia se ne avvarrà per la Casa della Gioventù.

Qualcosa bisognava pur fare, e così in viale della Libertà si pensò a quel lavoro non sappiamo se definire ingenuo o velleitario, ma che forse era realistico proprio per la sua assurdità: serviva a dare un pane a qualche decina di famiglie e pertanto valeva la pena tentare.

La nuova cintura di Collecchio doveva seguire un semicerchio da Sud verso Nord-Est e dunque ricalcare il tracciato della strada Buca dal cancello dei Boschi di Carrega sulla strada di Fornovo fino all'incrocio con la strada Valli, scendere lungo la strada Circonvallazione chiesa e congiungersi alla strada per Parma poco prima del Giardinetto attraversando il podere Alessandri nei pressi di Casa Pezzani. Effettivamente vennero svolte le operazioni nella parte Sud, sotto i muri pericolanti del vecchio castello di Manchapan, dove lavori di sterro, a suon di piccone e badile, per congiungere con una accettabile pendenza, i due tronconi della strada Buca, crearono una specie di canalone². Nella parte Nord, sui prati Alessandri, oltre il mulino Levati, fu alzato un terrapieno di un centinaio di metri, sul quale la strada non sarebbe mai passata e che verrà spianato una decina d'anni dopo, quando sul posto verranno costruite le scuole elementari. Tutto qui.

Naturalmente non poteva sfuggire a nessuno la valenza puramente occupazionale di questo lavoro, tecnicamente inadatto a risolvere il problema del traffico in paese, basato su stanziamenti intermittenti e di scarso peso. In paese si apprezzò lo sforzo del Comune, ma ci fu anche chi ci rise sopra di gusto³. E lo stesso Ettore Guatelli⁴, che all'epoca sedeva in Consiglio comunale nei banchi della maggioranza, a distanza di cinquant'anni, nel 2000, ricordava quell'assurdità: *“A Collecchio, il mio Comune, avevano fatto lavorare colle carriole e picconi e badili alla strada buca, che dalla chiesa porta alla ceramica del Ferlaro. Sarebbe potuta diventare un po' circonvallazione, se allargata da potersi incrociare due auto. Ma è rimasta lì, per la fine dei soldi. Da doverne poi spendere per renderla di nuovo percorribile: adesso è a senso unico”*.

Nel Carnevale del 1950, il concorso che vide la partecipazione di indovinati carri allegorici, uno di questi era *Il treno*, creato dal gruppo della fattoria Il Corno. Durante la sfilata, era previsto che due figuranti, nei panni della maschera galaverniana del *Battistein Panäda* e della consorte *Lorenza*, leggessero al microfono una rima dialettale in forma di dialogo: una entrata di *Battistein* e una della *Lorenza* (alla quale fanno seguito le *standing ovations* del pubblico) entrambe contenenti diversi spunti comici, uno dei quali dedicato proprio alla strada Buca (in corsivo nella trascrizione, più oltre). La filastrocca, scopiazzata qua e là dalla *Vitta* di Galaverna, era stata scritta da Gianni Gandini con l'aiuto di Piero Colla: entrambi bazzicavano a Parma con personaggi che avrebbero potuto aiutarli a districarsi nella difficile grafia dialettale e nell'arrotondamento di qualche verso (Giovanni Casalini, ad esempio), ma cui forse non ritennero fosse il caso di ricorrere. La copia superstite è sicuramente stata scritta con la portatile Olivetti di Gandini⁵.

Il riferimento ad un paese diverso da Collecchio e all'ultimo giorno della festa fanno pensare che la prima entrata di *Battistein* sia quella utilizzata durante la trasferta del treno al Carnevale di Sissa, mentre alla sfilata di Collecchio, avvenuta la domenica di carnevale⁶, era stata utilizzata una

² L'avvallamento sarà più tardi sfruttato dal percorso delle gare di motocross che qui si svolgeranno auspice il marchese Azzolino Carrega.

³ Bruno Reverberi, esponente della Democrazia Cristiana e dei Sindacati Liberi, in un articolo piuttosto critico nei confronti della Giunta Comunale, inviato al *Giornale dell'Emilia* durante la campagna elettorale amministrativa del 1952, di cui abbiamo rintracciato il manoscritto, ma non il ritaglio, scriveva: *“Tempi addietro era stata prospettata ed iniziata la creazione di una strada per l'esodo dal centro del traffico, ma non ha avuto esodo felice perché alla comodità della pianura si era preferito l'asperità delle montagne russe”*.

⁴ *Il Taro e altre storie*, Edizioni Diabasis, Reggio E. 2005, p. 22.

⁵ All'epoca Gandini aveva il suo ufficio di consulenza amministrativa, contabile e assicurativa in via Spezia, davanti al vecchio municipio, in locali al piano terra dove in precedenza era attiva la filiale della Cassa di Risparmio. Parte della filastrocca è apparsa in U. Delsante (a cura di), *Collecchio come eravamo*, Italia Nostra Collecchio, Graphital, Parma, sett. 1987, p. 190.

⁶ In realtà non è disponibile, al momento, una documentazione che consenta di stabilire una esatta cronologia delle due sfilate: si può ipotizzare che la domenica di carnevale sia avvenuta a Collecchio e che il martedì fosse prevista quella di Sissa, poi rinviata alla domenica successiva causa la pioggia.

versione lievemente diversa. Non variava in entrambi i casi l'entrata della Lorenza. La trascrizione è fedele al testo, come si è detto, interamente dattiloscritto, dunque non equivocabile⁷:

(VERSIONE PER LA SFILATA DI COLLECCHIO: BATTISTEIN PANÄDA)

*J'ho savù chi ultimament
da personni inteligent
che se fatt d'il Comission
dent'è fora al voster Cmon
di proget, d'il'iadunanzi
as ne fat in tutt il stanzi.*

*J'ho sintù che la Stre Busa
pr'al moment le'ncora ciusa
chi la volen far sfalter
sol i can agh va a piser
dal novanta e con fadiga
anca le la sarà fnida.*

Me davis d'aver sintù
intant che in treno a gneva su
di giovnot a brangogner
tant pral Cine che'l Baler
che la PEPA⁸ pril boiedi
la gh'ha sempor d'il ciavedi.

A Colecc ghe d'il siorenni
quesi tutti jen carenni
che a sentir la primavera
a son pentì d'aver moiera
is pituren dapertutt
fina in fonda ai du parsutt.

Che la squadra dal balon
a negh pensa pù nisson
e che cola ed l'an passè
faliment l'ha dichiarè.

Però ved che anca voietor
a si tutt compagn a chietor
fev coragg, mo tutt insema
che tutt siori a d'vintarema
a serchema ed vreres ben
a val dis fin Battisten.

E a des ch'jho fnì d'parler
a min vagh propria a disner
a v'ringrasi o breva genta
de ste bonna accoglienza.

⁷ Salvo una piccola correzione a matita e poche comprensibili ribattute: il dattiloscritto reca un "solo", mutato da subito in "sold" (soldi) con una semplice barretta a matita. Sono stati, invece, cambiati, in questa trascrizione, gli accenti sulle "e", gravi ("è") anziché acuti ("é") per aderire alla reale pronuncia collecchiese (e parmigiana in generale) delle "e" aperte; è stato aggiunto il punto, se mancante, quando la frase successiva inizia con la maiuscola, e inoltre un "che ultimament" è stato mutato in "chi ultimament", per motivi di senso.

⁸ L'accenno è rivolto a Giuseppina Zilioli (1896-12 apr. 1968), moglie di Giacomo Ceci (1881-1950), che gestiva il cinema-teatro Verdi, in via Bertucci (con cinema all'aperto d'estate: oggi tutto è scomparso), dove venivano organizzate anche saltuarie rappresentazioni teatrali, manifestazioni musicali e feste da ballo, nonché il vicino caffè su via Spezia. Come è noto, l'aggettivo gergale ironico e spregiativo di "boiata" è stato rispolverato dal comico Paolo Villaggio a proposito del mostro sacro del cinema russo Sergej Eisenstein e della sua famosa pellicola "La corazzata Potemkin".

(LORENZA) – Lesa ster tutt st’il ragon
O Paneda a digh dabon!
e ringrazia mo tutt quant
fat coragg e fat inanz,
do paroli ad ghé da dir
tutt ste genta at vol sentir.
E marc’mand ed ringrazier
tant pral vias che pral disner.

(PUBBLICO)
EVVIVA PANEDA!
FORSA BATTISTA!

(Seguivano forse alcune battute a braccio di Battistein Panäda)

(VERSIONE PER LA SFILATA DI SISSA: BATTISTEIN PANÄDA)

L’eter di son stè invidè
da soquant Autorità
a gnir in ste Paess.
Val digh mi ch’ien sold ben spes
ma con l’acqua che cascheva
fin la festa è ste rinvieda
e in co ca fa bel temp
a sem gnù e po content
con Lorenza a festegier
l’ultem toch de ste Carnvel.
Permetì ca vla presenta
me moiera la “LORENZA”.
Ben cla sia un po’ sablon’na
un po’ goba e tartaion’na
orimei vecia e mel bigleda
so mari l’el sior PANEDA
pien d’bargnocli par la vita
cla sten su fasceda strica,
e par mi aver moiera
le cme fer un’etra guera.
An Lorenza cat voi ben!
La me Coca! Al me Poien!.

Le qualità poetiche di queste rime avrebbero consigliato di lasciarle dormire dov'erano, ma era ghiotto il cenno alla strada Buca, forse uno dei brani meno peggiori dell'intero dialogo, per entrare meglio nella mentalità, nel sentire del tempo e per rimarcare le dicerie che correvano per il paese durante i lavori di realizzazione della bizzarra impresa. Il poeta (si fa per dire!) prevede la conclusione dei lavori in una data iperbolica, il Novanta (cioè il 1990): il pessimistico pronostico si dimostrerà invece fin troppo roseo, perché la tangenziale, quella vera, ovviamente, di Collecchio, verrà inaugurata nella sua completezza dopo un'altra dozzina di anni!