

La via Vandelli

Era già un po' di tempo che pensavo di andare a fare una ricognizione sul tratto apuano della via Vandelli. Se ne è presentata l'occasione il giorno di Pasquetta e allora con mio figlio abbiamo fatto lo zaino e siamo andati. La partenza per la classica escursione a piedi è da Resceto un piccolo borgo ad una diecina di chilometri da Massa, dove finisce la strada transitabile con le moderne autovetture, quella stessa strada che poi di lì continua per scavalcare le Alpi Apuane e gli Appennini, ma oggi solamente a piedi.

La storia di questa antica strada, è affascinante; inizia quasi tre secoli fa, quando il duca di Modena Francesco III d'Este pensò che all'economia del suo piccolo stato potesse giovare uno sbocco diretto al mare. L'occasione ghiotta che gli si presentò fu quella di combinare nel 1738 il matrimonio tra il proprio figlio Ercole Rinaldo (poi Ercole III), allora undicenne, con l'erede del piccolo ducato di Massa Maria Teresa Cybo-Malaspina. I due ducati erano confinanti e quello di Massa si affacciava sul Mare e quindi il matrimonio celebrato nel 1741 tra i due ragazzi rendeva possibile il desiderio del duca di Modena di avere un accesso diretto al mare. Il problema però era risolto solo in teoria, perché di fatto mancavano tutte le infrastrutture, come si direbbe oggi e, oltre ad un porto opportunamente attrezzato da costruire a Marina di Carrara, anche e soprattutto di una strada di collegamento tra la città di Modena e il mare. Per realizzare questa strada il duca Francesco III si rivolse ad un personaggio geniale e poliedrico che gravitava nell'orbita della sua corte, a quel Domenico Vandelli ingegnere e scienziato che poi ha dato il nome anche alla stessa strada.

Il duca però pose anche dei precisi vincoli costruttivi che condizionarono fortemente la sua progettazione. La strada doveva costare relativamente poco ed essere costruita in breve tempo, doveva permettere il passaggio di carriaggi anche pesanti, richiedendo una manutenzione contenuta. Le pendenze nei tratti

montani dovevano essere tali da poter essere superate facendo ricorso unicamente alla trazione animale e poi soprattutto il tracciato della futura strada si doveva sviluppare tutto all'interno dei confini dei ducati di Modena e di Massa senza andare ad interferire con i territori degli stati confinanti: Stato Pontificio, Granducato di Toscana e Repubblica di Lucca, che sicuramente avrebbero imposto gabelle per il transito delle merci ed avrebbero potuto chiudere il transito in caso di contese. La condizione relativa al tracciato era forse la più pesante, perché, in considerazione della conformazione dei luoghi imponeva di attraversare ben due catene montuose di rilevante altezza: gli Appennini e le Alpi Apuane.

Per i tempi (la prima metà del XVIII secolo) la progettazione di una strada del genere costituiva una sfida tecnica di notevole impegno. Per questi motivi il Vandelli dovette ideare anche nuovi metodi di rappresentazione cartografica che gli permettessero di valutare e di scegliere i più opportuni tracciati da percorrere. In questa occasione proprio lui introdusse nelle carte le curve di livello di quota costante, che furono denominate in suo onore *isoipsae Vandellis* e che riuscivano a dare un'immagine grafica dell'andamento dei rilievi. Con questo supporto, attraverso processi matematici e triangolazioni si riusciva a progettare la strada in funzione dell'acclività dei versanti.

La strada partiva da Modena e dopo essersi inerpicata sul versante emiliano della catena degli Appennini e dopo essere salita fino al passo delle Radici attraversava lo spartiacque al passo di San Pellegrino in Alpe a quota 1525, per scendere da lì fino in fondo nella valle del Serchio. Purtroppo a questo punto si doveva ricominciare un'altra dura salita fino a quota 1620 del passo della Tambura che permetteva di scavalcare le Alpi Apuane. Ed era in questo punto che iniziava il tratto più impervio di tutto il percorso, perché il versante sud ovest del monte Tambura, dal quale bisognava per forza scendere era allora e rimane

ancor oggi particolarmente impervio. Per questo motivo in questo tratto, per permettere il passaggio della strada si dovette ricorrere con frequenza alla tecnica dei tornanti con la conseguente necessità di incidere il fianco della montagna a monte e di sorreggere la carreggiata con muri di sostegno a valle. Queste opere furono eseguite con notevole maestria, tanto che ancora oggi, dopo secoli di mancata manutenzione, di dilavamento e di eventi sismici, in buona parte sono ancora quasi tutte al loro posto. La strada poi, una volta giunta nel fondo valle al paese di Resceto seguiva l'andamento del torrente e arrivava fino a Massa, congiungendo finalmente

La strada che univa le due capitali dei due ducati dopo una quindicina di anni di lavoro e l'impiego di migliaia di operai, venne inaugurata nel 1752 e fu pienamente utilizzata fino al 1798, ovvero fino a quando il Ducato di Modena e l'Italia tutta non vennero sconvolti dall'arrivo delle armate Napoleoniche.

Dopo il congresso di Vienna e la restaurazione la strada venne di nuovo mantenuta ed utilizzata, ma l'avvento di nuovi equilibri commerciali e l'apertura di nuove strade più comode ed agevoli, come quella che transitava dal passo dell'Abetone fecero sì che perdesse di importanza e che i presidi militari venissero smobilitati. Il percorso venne allora infestato da briganti che costituirono una minaccia per i viandanti. Per il reato di brigantaggio era prevista la pena di morte e nel tratto montano di Resceto le condanne venivano eseguite seduta stante e le teste dei banditi esposte lungo la strada come monito.

E infatti mentre è già un po' che camminiamo lungo questa strada in perenne salita a quota 788 sulla parete rocciosa c'è un cartiglio che ricorda appunto la località "le Teste" e ci fa venire in mente che quella che noi stiamo percorrendo per motivi ludici, un tempo era una vera e propria strada lungo la quale avveniva veri traffici e sulla quale a volte si poteva rischiare anche la propria incolumità. Da qui la strada continua a salire, sale sempre con una pendenza costante e inesorabile; in tutto il percorso non si incontra mai neppure un piccolo tratto almeno in piano. Evidentemente quella era la caratteristica del progetto del Vandelli: la massima pendenza possibile, per un percorso più breve possibile. Il risultato è

stato che da Resceto al Passo della Tambura si salgono quasi 1200 metri in verticale con un percorso di soli sei chilometri in orizzontale. Si tratta di una pendenza costante di quasi il 20%. Dopo un po' questa caratteristica della strada si sente anche nelle gambe, perché si continua a salire sempre, di continuo, senza tregua. Meno male che le distrazioni non mancano, costituite specialmente dal panorama che ci contorna: da una parte la costa e il mare: una vista splendida sull'estuario del fiume Magra e più in là del golfo della Spezia, e di tutto il mar ligure, che poi si perde e si confonde con il blu del cielo. Più a sinistra la vista del mare è impedita dalla sagoma inconfondibile del monte Altissimo, oggi tutto innevato, come raramente a dato di vedere, mentre alle nostre spalle incombe il monte Tambura. Adesso siamo in quota a quasi 1500 metri, abbiamo salito un chilometro in verticale da Resceto e quassù troviamo una specie di piazza: è quella che chiamano la finestra Vandelli, perché si apre in una cresta sia a sud che a nord; questa piazzola era funzionale alla strada, perché permetteva la sosta e l'eventuale smistamento delle merci. Ma qui finisce anche la nostra ascesa, perché, da qui in poi sul percorso c'è tanta neve ghiacciata ed è pericoloso avventurarsi a meno di non essere particolarmente esperti ed attrezzati. Peccato, perché non si potrà raggiungere il passo della Tambura.

Meno male però che lì a 5 minuti di cammino c'è il rifugio Conti, quello si può raggiungere facendo attenzione a dove si mettono i piedi ed è lì che ci fermiamo a contemplare un panorama mozzafiato. Siamo in un'insenatura del monte esposta a sud, completamente riparata dal vento ed inondata da uno splendido sole primaverile. Dall'interno del rifugio provengono le voci allegre degli altri escursionisti e di fronte a noi, subito al di là della palizzata di protezione, uno splendido mondo, una specie di cartolina tanto bella da sembrare finta, fatta tutta di elementi buoni, ma tra loro tanto contrastanti da essere meravigliosi. Il cielo, il mare, le montagne, la neve, tutto nello stesso colpo d'occhio. Per un po' non si riesce a distogliere lo sguardo e quando si decide di tornare e si comincia a scendere, non si può fare a meno di pensare che si dovrà tornare per completare il viaggio. PITINGHI