

Intervista a **RENATO MATTEI** di Loppio

nato nel 1932

a cura di Giuliana Gelmi – 2 aprile 2008

Addetto alla manutenzione della strada in galleria, in seguito autista di dumper al cantiere di Mori dal 1957 al 1959.



In che periodo ha lavorato alla galleria Adige Garda?

Ho lavorato nella galleria Adige-Garda negli ultimi due anni dal 1957 al 1959.

Quale era la sua mansione alle dipendenze della Farsura ?

Ho cominciato a lavorare in galleria privatamente. Avevo un motocarro e insieme ad altri, tra cui c'erano Piazza e Speri, facevamo gli stradini. Dovevamo cioè provvedere alla manutenzione del fondo della galleria che era costituito di terra e sassi. L'acqua che pioveva dalla volta e il passaggio continuo dei camion creavano delle buche e noi le riempivamo con la ghiaia fine. La Farsura ci metteva a disposizione due operai.

Successivamente, come dipendente della Farsura, ho fatto l'autista di dumper.

Nell'ultimo periodo, sempre come autista, sono rimasto con un piccolo gruppo di operai per fare l'arco rovescio perché mentre i piedritti e il rivestimento della calotta e dei fianchi sono stati realizzati seguendo lo scavo, la base della galleria cioè l'arco rovescio, è stata fatta alla fine dei lavori, a galleria conclusa, "tornando indietro". Allora erano rimasti in pochi a lavorare, eravamo solo due autisti e si lavorava in giornata, non a turni.

Poi sono entrato ancora in galleria, anche dopo il collaudo, per conto della ditta edile Zanfei.

Ci può raccontare del lavoro con i dumper?

Eravamo due squadre di sette autisti (per turno) e *portevem via el smarim*, portavamo all'esterno il materiale di scavo. C'erano due tipi di dumper io guidavo il Simmea che aveva il tettuccio. Il cassone si alzava tutto di colpo, non aveva il pistone era ad aria, era sbilanciato all'indietro. Quando si scaricava alla discarica si tirava una leva: il cassone si sganciava di colpo e ribaltava il materiale. *No se podéa star en pè perché el te fèa deventar grant cossì!* (dice avvicinando l'indice al pollice). Aveva il doppio volante, si poteva guidare in avanti e indietro senza girarlo. L'altro tipo di dumper senza tettuccio era l'Alfa Romeo. Il dumper caricava 5 mc. di materiale, circa 100 quintali.

La velocità era la massima che si poteva fare perché voleva dire finire una mezzora prima. Bisognava stare attenti ad eventuali buche, lo spazio era poco e freni non ce n'erano e c'era il camion carico che usciva e quello vuoto che rientrava. Alle volte ci accorgevamo di non riuscire a fermarci e scalavamo in fretta tutte le marce che potevamo e poi ci tamponavamo frontalmente; sul davanti c'erano delle protezioni e si cercava di non fare danni. Era un accordo preso tra di noi perché di freni ce n'erano pochi. Quando succedeva *"gh'era en gazèr!"*

Il lavoro era organizzato in turni ?

Noi per la verità eravamo a cottimo. Quando avevamo finito potevamo andare a casa, ci venivano pagate comunque otto ore di lavoro. Prima si finiva meglio era sia per noi che per loro. Però, a turno, un autista della squadra doveva rimanere sul posto, a disposizione per eventuali trasporti all'interno di materiali, attrezzatura ecc.

Come veniva realizzata la galleria e come era organizzato il lavoro all'interno?

Lo scavo non procedeva proprio con tutta la sezione della galleria ma c'era un tunnel d'avanzamento ampio un paio di metri che aveva lo scopo sia di ispezionare la roccia per individuare un'eventuale cacciata d'acqua o delle fenditure, sia per migliorare il lavoro delle mine in quanto serviva da sfogo centrale. Le mine non partivano tutte insieme, i detonatori erano a tempo. In centro venivano messe le mine che esplodevano prima, le altre intorno esplodevano appena un attimo dopo. L'effetto dell'esplosione era di una serie di scoppi che si susseguivano in due tre secondi. All'avanzamento non c'era luce elettrica, per far luce c'erano le lampade a carburo in dotazione e avevamo anche delle lampade ad aria compressa, l'elettricità non era utilizzata perché in quella zona il lavoro era troppo caotico e perciò i cavi elettrici sarebbero stati un pericolo.

Il materiale esploso formava una montagnola sulla quale si arrampicavano subito *quei che sgagéva* cioè gli addetti al disgaggio, che, muniti di un' asta di ferro appuntita, toglievano i pezzi di roccia pericolante in modo da mettere in sicurezza la galleria. Era uno dei lavori più pericolosi. E anche in questo caso si illuminava solo con la propria lampada a carburo. Noi con i dumper entravamo in galleria appena conclusa la volata. Nelle operazioni di smarino si utilizzava una pala meccanica da galleria a un braccio [N.d.C.: pala caricatrice Eimco 105]: caricava davanti e portava il materiale con un colpo secco all'indietro scaricandolo direttamente sul cassone del dumper posizionato in retromarcia dietro la pala stessa. Il guidatore era protetto da tettuccio e reti. Negli ultimi tempi, questa pala puntava sempre al centro della galleria con lo scopo di liberare innanzitutto il cunicolo

d'avanzamento perché il foro dell'avanzamento era stato realizzato completamente, congiungendosi con quello dalla parte di Torbole, già da alcuni mesi, e bisognava liberarlo al più presto per evitare l'accumulo di acqua.

Poco dietro ma sufficientemente lontani dall'avanzamento c'erano le squadre addette al rivestimento. Innanzitutto venivano realizzati i piedritti, mediante delle armature di ferro riempite di cemento con una pala. Quando si erano consolidati venivano gettati insieme i paramenti e la calotta. C'era un carro, il "carrogetto" su ruote gommate, ed era dotato di martinetti per alzare e posizionare l'intera armatura. Sistemata l'armatura veniva gettato il cemento, e una volta asciutto, l'armatura veniva calata e il carro spostato più avanti.

Ci sono mai stati incidenti durante queste manovre?

Ricordo che una volta durante le operazioni di disaggio, un certo Antonio Gelmini detto "Bozet" di Mori, si è sentito male, è svenuto ed è caduto nell'acqua sottostante. Nessuno se n'era accorto per il rumore assordante della pala caricatrice e la scarsa visibilità. Io ho immaginato che poteva essere successo qualcosa perché ho visto la fiammella della lampada a carburo volteggiare nell'aria e ho pensato "no ghe sarà miga vegnù drio anca l'om!" Allora ho battuto con un sasso sulla pala che stava lavorando, per farla fermare, ho chiamato il capo e ci siamo avvicinati: l'Antonio era già sott'acqua, svenuto. L'abbiamo raccolto e gli abbiamo dato due sberle per rianimarlo. Se non l'avessi visto probabilmente la pala l'avrebbe caricato sul dumper! Poi finito di caricare il dumper l'hanno sistemato davanti sul cofano e l'ho portato fuori.

La visibilità era proprio scarsa: noi dovevamo girarci con il dumper prima di arrivare all'avanzamento e si proseguiva in retromarcia fino alla pala pronti a caricare. Il carro ponte, sul quale si disponevano a varie altezze i minatori per fare i fori, durante *el smarin*, veniva tirato indietro e lì vicino c'era sempre una persona che segnalava se il transito era possibile o meno. Quella volta c'era lì un Masutti. Mi ha dato l'ok e poi si è spostato per farmi passare. Appena si è spostato, proprio nel punto in cui si trovava prima è venuto giù un mucchio di detriti che l'avrebbe sicuramente ucciso.

Fra una centina e l'altra c'erano dei pali torniti posti di traverso e legati con il filo di ferro che servivano per tenere ferme le centine. Un certo Maranelli di Rovereto che guidava un Alfa Romeo senza tettuccio stava facendo marcia indietro verso il carro di perforazione quando un'assicella della calotta si è staccata e caduta sul cofano e di rimbalzo l'ha colpito in faccia. Ricordo che anche se ferito ha finito il suo turno.

In un punto della galleria, una centina era stata piegata da un masso di non so quanti quintali, al punto che non era possibile passarci sotto con il carro getto. Hanno dovuto segarla. Il nonno del Richetto Cavalieri, un certo Scalzeri, che lavorava in officina ha portato in galleria le bombole all'acetilene, ha registrato il cannello, l'ha legato in cima ad una pertica e andato su ha tagliato la centina finché il masso è caduto. Tanto per dirle come si lavorava, non c'erano macchinari che potevano effettuare quell'operazione. Io intanto stavo fuori ad aspettare che liberassero il passaggio perché avevo fretta di portar via la mia parte di smarino così poi potevo andarmene a casa.

Ma era sempre così ridotta la visibilità?

Non ci si vedeva, c'era sempre fumo, si vedeva solamente la fiammella della lampada a carburo.

C'erano tutte le macchine in funzione. La prima volta che sono entrato con il motocarro a metà strada mi ha fermato una persona perché lì in quel punto era successo un guaio. Scavando era stato intercettato un "camino": all'interno della roccia, all'altezza di Ravazzone, c'era un deposito di terra e detriti che durante lo scavo è crollato ostruendo la galleria, e non si sapeva quanto materiale sciolto c'era al di sopra.

In attesa di risolvere il problema avevano ritenuto opportuno bypassare quel punto con una deviazione a sinistra. E lì avevano messo un uomo per segnalare l'ostacolo. Le segnalazioni luminose venivano fatte con la lampada a carburo perché la fiammella era visibile. Il movimento dall'alto al basso significava che si poteva andare, da destra a sinistra che bisognava fermarsi. Quella volta sono stato fermato da questa persona che non ho riconosciuto, nonostante ci vedessimo tutti i giorni al bar, da tanto era sporco in faccia: sembrava uno spazzacamino. Era Arturo Bertolini di Manzano detto il "Canòra".

Ci può raccontare di quando avete realizzato l'arco rovescio?

Fatta l'ultima volata a 200 – 300 metri indietro, la galleria era finita eccetto l'arco rovescio. Il tempo di finire il rivestimento della calotta e dei paramenti e la maggior parte degli operai è stata licenziata o spostata in altri cantieri. Anzi qualcuno anche di qui ha seguito la Farsura in Valtellina. Come dipendenti della Farsura, ad ultimare il lavoro, cioè a realizzare l'arco rovescio siamo rimasti in pochi: due autisti, il capo operai e un gruppetto di operai per fare il getto. Si procedeva giornalmente non si facevano turni. Anche dalla parte di Torbole c'era una squadra con lo stesso incarico.

Devo dire che la Galluppi nel 1939/1943 aveva fatto e finito oltre un chilometro di galleria. Quando ci siamo agganciati con l'arco rovescio a quello che aveva già fatto la Galluppi, è sorto il problema se era meglio rifare o mantenere il lavoro effettuato da quell'impresa prima della guerra. E' prevalsa l'idea che *no l'è pu bom* e che bisognava tirarlo su. Abbiamo dovuto farlo saltare con le mine.

Mi sembra di essere ancora lì a farlo nonostante siano passati molti anni. Ricordo che con la prima volata *quasi quasi ne copém*. Normalmente "*el fochin*" nello scavo della galleria faceva la volata elettrica: collegava tutte le cariche che potevano essere diverse decine con il detonatore elettrico a tempo che permetteva di rimanere tranquillamente alla dovuta distanza dallo sparo, ma nella demolizione dell'arco rovescio fatto dalla Galluppi aveva deciso di adottare il metodo tradizionale cioè l'accensione a miccia. Per "*fogàr*" una miccia è un attimo per accenderne trenta ci vuole un determinato tempo. E allora per calcolare il tempo necessario per potersi riparare, il fochino mentre accendeva le varie micce, accendeva e teneva in mano una corda di lunghezza pari alla metà rispetto alla lunghezza della miccia. Normalmente le micce erano lunghe circa un metro. Sapeva che bruciata la propria corda doveva scappare. Quella volta *l'ha volù fogarle tute e la sua l'era za brusada* ed è riuscito ad allontanarsi di poco. Fortunatamente quel tipo di mina esplodeva i sassi verso l'alto, ma qualcuno nella schiena gli è arrivato. Era Giuseppe Moscatelli di Mori Vecio, detto "Malèco", è morto alcuni anni fa.

L'arco rovescio fatto dalla Galluppi (circa 800 – 1000 metri) è stato quindi completamente demolito e rifatto.

Quali attività ha svolto in galleria con l'impresa edile Zanfei?

Appena finito il lavoro sono tornato nuovamente in galleria. Allora prestavo la mia opera anche per un'impresa edile di Mori: la Zanfei Olimpio e figli. Un giorno mi hanno chiamato dicendomi che avevano bisogno di me e del mio motocarro per prelevare dei blocchi di rivestimento all'interno della galleria per il collaudo. Generalmente per prelevare durante il getto il cemento per il collaudo si utilizzano delle cassetine di 20 cm. circa di lato che vengono riempite con l'impasto utilizzato, segnalando la data, e consegnate per le prove di collaudo. Non so se lì non le avevano fatte (le prove di collaudo) o cos'altro, fatto sta che io ed un operaio, un fiorentino, siamo entrati in galleria e per alcuni giorni abbiamo prelevato con il compressore nei punti segnati con il gesso, dei blocchetti di cemento di circa 30 cm. di lato. Il mio compito era quello di caricare i blocchetti sul mio motocarro e consegnarli a Rovereto alla segheria di marmi Scanagatta che stava dove attualmente c'è la caserma dei carabinieri. Lì i blocchi venivano squadrati per poi essere spediti, dicevano, a Bolzano per il collaudo. Ma io non ne ho più sentito parlare.

Successivamente la Zanfei aveva vinto l'appalto per la collocazione delle tabelle progressive chilometriche all'interno della galleria. Sulla parete di sinistra guardando verso Torbole, ogni 100 metri è stata affissa una tabella. Quindi sono nuovamente entrato in galleria con il mio motocarro e un altro operaio. Questo lavoro è stato fatto appena finita la galleria.

Poi è stato fatto il collaudo e io sono stato mandato nuovamente dalla Zanfei in galleria perché durante il collaudo s'era scrostato il cemento del paramento all'imbocco, nella "canna" di sinistra. Non si era scrostato completamente ma a chiazze. Io con il motocarro dovevo portar dentro il materiale necessario per intonacare e tre operai della Zanfei facevano il lavoro. Per rinforzo era stata utilizzata anche una rete metallica realizzata in una fabbrica di Volano. In realtà si facevano delle prove alla ricerca dei materiali più adatti.

L'anno dell'inondazione di Trento siamo dovuti entrare un'altra volta perché era successo che si era nuovamente rotto il rivestimento. La notte dell'inondazione di Trento (comunque quella sera che sono venuti da Trento) io ero in galleria con una squadra, avevamo dentro i trattori, delle piccole betoniere a scoppio, i compressori e i materiali; facevamo il calcestruzzo sul posto e chiudevamo le buche. La notte dell'inondazione di Trento (novembre 1966) io ero di turno in galleria. Ci hanno dato una mezz'ora di tempo per sgomberare il cantiere perché dovevano usare la galleria: *"l'Ades a vardarlo sol el féa girar la testa"*.

In mezz'ora noi avevamo sgomberato il cantiere interno e la galleria è stata aperta un'altra volta. l'Adige faceva paura ci siamo fermati sopra le paratoie a guardar giù. Era venuto il Giuseppe Torbol ad aprire le paratoie o comunque qualcuno della Bini perché erano loro gli esperti. Mio cognato che era stato mandato giù a Torbole insieme ad altri uomini della Zanfei per chiudere la strada che va a Malcesine, mi ha raccontato che si vedeva tremare il ponte. La notte dell'alluvione di Trento. [N.d.C.: alle ore 23.00 ca. del 4 novembre 1966 in località Roncafart si verificò la rotta che fu causa principale dell'inondazione della città di Trento. Secondo i dati ufficiali la galleria è rimasta aperta ininterrottamente dalle 16.15 del 4 novembre alle 14.30 del 6 novembre].

Il calcestruzzo

Il materiale per fare il calcestruzzo veniva fornito dalla ditta Angeli di Mori. Il basalto lo estraevano ad Isera e il calcare proveniva da altre cave. All'esterno c'era l'impianto di betonaggio, c'era il mucchio dell'inerte. Era una montagnola, ci salivano i camion e scendevano dall'altra parte e buttavano lì l'inerte. C'era un dipendente dell'Angeli, il Vittorio di Manzano che con la pala spingeva l'inerte nel cassone da portare all'impastatrice. Lì accanto c'era un mio paesano, il Ferruccio, che doveva metterci il cemento: c'era un silos verticale e con una maniglia veniva dato il cemento.

Per rifare l'arco rovescio l'impasto veniva portato all'interno con due camioncini uno era di un operaio di Lizzana e l'altro era di Dino Tagni di Mori, e non potevano bagnarlo altrimenti *el se vibrega sul casson*, allora i cassoni erano di legno, di conseguenza quando si alzava il cassone il calcestruzzo non si staccava. Perciò lo portavano dentro asciutto. Lo distendevano e poi una squadra di muratori di Brentonico vi metteva l'acqua e con degli spatoloni di ferro lo tiravano liscio. Da notare che lavoravamo sempre a "cottimo": finiti i propri metri si andava a casa. Nel realizzare l'imbocco con le due gallerie di raccordo sono stati utilizzati dei masselli di porfido annegati nel cemento.

Ci hanno parlato del lavoro nei cassoni, lei ne sa qualcosa?

La Berau era l'impresa che ha fatto i lavori sott'acqua per poter *"empiantar la diga cole paratoie"*, utilizzando i cosiddetti cassoni.

I cassoni assomigliavano a delle stanzette di ferro senza fondo e servivano per scavare in profondità sotto l'acqua dell'Adige. Venivano messi in pressione, immettendovi aria compressa, in modo da crearvi un ambiente con pressione maggiore rispetto a quella esterna dell'acqua dell'Adige. Così si poteva lavorare senza che l'acqua entrasse nel cassone da sotto. Il lavoro nei cassoni era uno dei lavori malsani perché si doveva lavorare nell'aria compressa. Il cassone cala, si affossa man mano che si scava.

Quante persone circa lavoravano nel cantiere di Mori ?

Molte: c'erano i dipendenti fissi della Farsura, tutti esperti di lavoro in galleria come i capi turno e venivano tutti da fuori, ce n'era solo uno di Mori, perché qui erano le prime gallerie che si facevano, quella della Montecatini e questa qui, non avevamo esperienza di gallerie.

A Mori ci sono alcune persone che sono arrivate con la Farsura e poi si sono fermate qui. I Perri venivano dalla Calabria, l'Andreoli da Bardolino, i Speri dal veronese.

Noi autisti eravamo in sette, ma la sciolta (gli operai del turno) doveva essere di sicuro di altri 6 o 7, per quattro turni quindi già una cinquantina di persone, poi c'erano gli operai che lavoravano all'esterno nei cassoni, nella falegnameria, nell'officina, nell'impianto di betonaggio ecc. Per conto mio qui a Mori eravamo più di cento.

Negli ultimi tempi c'era un via vai continuo di persone: molti si licenziavano perché avevano trovato lavoro fisso altrove e altrettanti si presentavano per cercar lavoro anche se per poco tempo. Siccome io ero il più giovane della mia sciolta, davano a me il compito di accompagnare all'interno della galleria il nuovo venuto a cercar lavoro perché era considerata una seccatura: bisognava andar piano. Gli davano un pastrano ed un paio di

stivali ed entravamo insieme. Di quei tre o quattro che ho accompagnato a vedere nessuno ha accettato di rimanere a lavorare.

C'era la mensa, facevate una pausa per il pranzo?

Nel primo periodo quando lavoravo con il motocarro andavo giù in galleria la mattina e tornavo la sera, mia moglie mi portava ogni tanto il pranzo a mezzogiorno, altrimenti portavo da casa io la minestra o la pasta in questo "celét" di cui manca il pezzo sopra (Renato mostra un contenitore metallico). All'interno della galleria o nella discarica, legna non ce n'era da bruciare perché i rimasugli del legname utilizzato era pregno d'acqua, in compenso c'erano parecchi scarti di esplosivo che non era deflagrato completamente. Erano come piccoli salsicciotti. Ne prendevamo un mucchietto e gli davamo fuoco. Non era pericoloso, ardeva piano ma faceva un odore e un fumo... Che questo contenitore diventava completamente nero e tutti i giorni mia moglie lo puliva per bene.

La mensa era solo per i dipendenti fissi della Farsura, quelli che seguivano la ditta, i capi, gli operai specializzati, meccanici, falegnami ecc. che non avevano famiglia in zona.

E quando lavorava come autista della Farsura usufruiva della mensa?

Non la volevamo. Voi non potete capire. Non ci interessava mangiare, ci interessavano i soldi. *"oto ore senza magnar? Ghe n'averesem fat dese pur che i ne desse el laoro!"*

Lavoravamo a turno e quindi non avevamo la mezzora per mangiare. Allora parlare di ferie o soste per mangiare *"l'era come dir che el papa l'è mussulman"*. Solo quando lavoravo con il motocarro, siccome lavoravamo in giornata, facevamo una pausa per il pranzo perché comunque dovevamo restare lì a disposizione.

Si ricorda a quanto ammontava lo stipendio?

Di paga stavamo molto bene perché prendevamo molto di più che dalle altre parti. Lo stipendio si aggirava mi pare intorno alle ottantamila lire. A quei tempi che era difficile trovare lavoro, che i disoccupati erano la maggioranza dei residenti, non c'era neanche da discutere sul come lavorare, si lavorava e basta. Visti i rischi quei soldi erano tutti guadagnati.

Ci hanno raccontato che il lavoro nella galleria Adige Garda è stato particolarmente arduo soprattutto per la presenza dell'acqua. E' così?

Sì. Fortunatamente noi di Mori non siamo arrivati sotto il lago di Loppio. Però anche da questa parte per esempio nel pezzo fatto dalla Galluppi che mi pare fosse di circa 1500 metri, sotto il paese di Ravazzone, alla sinistra c'era una crepa dalla quale sgorgava tanta di quell'acqua ... scendeva giù e andava chissà dove. L'acqua lì aveva una tal pressione che in quel punto non avevano nemmeno fatto il rivestimento di cemento. L'abbiamo fatto noi quando abbiamo fatto l'arco rovescio. Noi di Mori abbiamo forato circa tre chilometri e qualcosa su dieci, perciò fino sotto il paese di Mori. Non abbiamo trovato l'acqua che hanno trovato quelli che hanno lavorato dall'altra parte. Comunque noi tutti, anche gli autisti, lavoravamo con gli stivali da pescatore, i gambali lunghi fino alla coscia, almeno nel primo periodo.

Con la galleria è scomparso il Lago di Loppio

La galleria all'inizio non doveva passare sotto il lago ma subito al di qua. Il progetto prevedeva l'imbocco presso Chizzola e doveva passare sotto la frazione Loppio e quindi a fianco del lago. Qui, lungo la statale a metà della retta, hanno fatto i primi rilievi nel 1935 – 1936, proprio sotto dove ora c'è una cabina elettrica, lì ha lavorato anche mio padre. Sono arrivati alla quota della galleria e hanno appurato che non c'era roccia, c'era solo terreno alluvionale quindi si sono spostati verso il lago e ancora a quell'epoca hanno fatto i rilievi anche là. Anche lì ha lavorato mio padre. Il capo si chiamava Delfo Delana abitava qui a Loppio, hanno fatto i rilievi e sotto il lago hanno trovato solamente 20 metri di roccia su 120 metri. I carotaggi sono stati ripetuti nel 1953, mi ricordo perché stavo facendo il militare, e sono venuto a casa con i miei commilitoni a mangiare le mie ciliegie e siamo andati a vedere mentre stavano lavorando, c'era ancora il barcone. Logicamente sono rimasti i buchi dei carotaggi e quando poi sono passati lì sotto con la galleria i getti d'acqua colpivano i dumper tanto da portare in giro il materiale caricato. Lì la galleria l'hanno dovuta isolare bene.

Il lago è stato prosciugato durante la realizzazione della galleria. Hanno messo delle idrovore per buttare fuori l'acqua nel Camerata e hanno fatto un muretto (di contenimento) che c'è ancora. Poi dovrebbero aver fatto i drenaggi, ma io però non lo so se li hanno fatti e quanti.

La Farsura giustificò il prosciugamento del lago di Loppio affermando che si era reso necessario per tutelare i lavoratori in galleria. Che ne pensa?

La rimonta del lago di Loppio doveva servire secondo la Farsura per due scopi. Costituiva una via di fuga per gli operai di galleria, ammesso che fosse possibile utilizzarla visto che l'entrata era in alto a 8 metri dal suolo ma soprattutto doveva servire per portare in galleria la ventilazione e l'aria compressa perché il percorso da Torbole era lungo e l'attrezzatura bisognava spostarla di volta in volta a seconda delle necessità, per questo la Farsura a Loppio aveva realizzato un cantiere.

L'acqua drenata va a finire nella rigolla che sta al di sotto della galleria e quindi scaricata nel lago di Garda, accanto allo sbocco della galleria.

Sono morti 15 operai durante la costruzione della galleria. Lei ha qualche notizia?

Siamo stati fortunati perché tutto sommato ci sono stati pochi morti considerando i rischi. Ricordo un fatto che si raccontava. A quel tempo non lavoravo ancora in galleria ma mi hanno detto che all'imbocco, in uno dei due rami, l'operaio che stava controllando come procedeva la gettata del rivestimento è stato per errore investito dal getto di calcestruzzo della pompa ed è morto. Questa è l'unica morte avvenuta nella costruzione della galleria di cui ho sentito parlare.

Ci racconta di quando avete abbattuto l'ultimo pezzo di roccia e vi siete incontrati voi di Mori con la squadra di Torbole?

L'ultima volata l'abbiamo fatta noi di Mori. Ricordo bene perché sono salito sul cumulo di materiale per controllare l'esito della volata ed è caduto un sasso dalla volta che mi ha colpito e bucato l'elmetto ferendomi lievemente. Comunque ci siamo incontrati

perfettamente; quelli di Torbole si erano tenuti un po'più in basso, ma si trattava solamente di ricordarsi. Noi di Mori abbiamo portato fuori l'ultimo detrito.

Ha qualche ricordo particolare, qualche aneddoto sulla galleria ?

Avevamo l'ordine che se c'era qualcosa che non andava nel camion la sera dovevamo scrivere un rapporto: non vanno i freni, mi pare che le marce..., le gomme... E noi lo facevamo regolarmente, ma il giorno dopo il camion era come l'avevamo lasciato. Però se succedeva qualcosa prendevamo una multa. E la prima era di tre ore di lavoro! Le racconto questa: il Dino Pagni era uno dei due privati che con il camion portava all'interno il calcestruzzo ed era anche amico del capocantiere. Una volta mi sono ritrovato a uscire dalla galleria dietro di lui. Con lui c'era anche il mio capo sciolta. A metà strada c'era una pompa che buttava fuori l'acqua, il capo sciolta gli ha chiesto di rallentare per saltare giù perché voleva dare un'occhiata. Il Dino ha rallentato ma non ha frenato quindi gli stop non si sono accesi. Io mi sono reso conto in ritardo di conseguenza scala... scala... scala... alla fine l'ho toccato. Toccato! E si è staccato uno dei ganci che ci sono intorno ai camion che servono per fissare le corde del telone. Sono uscito dalla galleria, avevo fatto il primo turno, ho incontrato il capo cantiere l'ho salutato, ha fatto cinque passi e poi ha fischiato, era il suo modo per chiamare, e mi ha chiesto se ero stato io a tamponare il camion del Tagni. Ho cercato di giustificarmi dicendo che il dumper era senza freni, che il danno era poca cosa e che gli avrei fatto saldare il gancio e lui di risposta mi ha chiesto il numero di matricola: tre ore di multa.