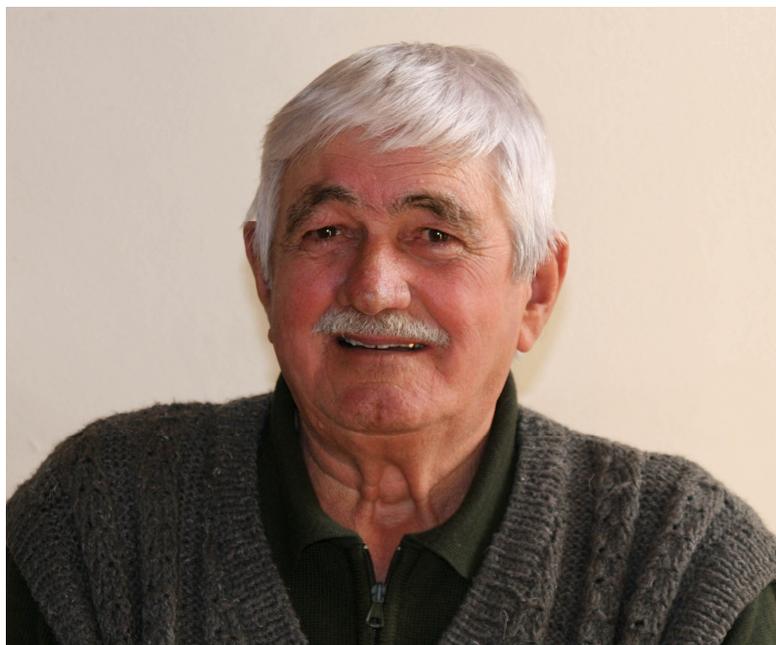


Intervista a **GINO PIAZZA** di Mori

Nato nel 1933

a cura di Giuliana Gelmi – 14 novembre 2008

Autista di dumper dal 1957 al 1959 al cantiere di Mori



In che periodo ha lavorato alla galleria Adige Garda?

Ho lavorato per la Farsura dal 1957 al 1962, prima alla galleria Adige Garda e negli ultimi tre anni a Sondrio dove l'impresa Farsura mi aveva trasferito con il mio amico Mario Ciaghi di Mori; allora eravamo "votati alla morte". La Farsura, finito il lavoro in galleria qui a Mori, ci aveva chiesto se volevamo trasferirci a lavorare nella galleria di Sondrio ad Ardenno e Delebio (Valtellina) difatti mi sono sposato, sono andato, il mio primo figlio è nato là e ci sono rimasto tre anni.

Qual era la sua mansione alle dipendenze della Farsura?

Io facevo l'autista e portavo fuori il materiale. Ho anche guidato la pala ma la mia mansione era autista di dumper. Partivamo in sei autisti con i dumper Simmea e facevamo 12-13 viaggi ciascuno: ogni camion caricava 4-5 metri cubi.

Andavamo senza freni, ai 70-80 all'ora, però andavamo comunque. Ci si vedeva quando si partiva e quando si finiva. Senza pause. *Pu prest che s'ha finì pu prest se neva a casa ... Parévem kamikaze... ma ne divertivem anca perché gh'era la zoventù de mèz.*

I dumper.

C'era il dumper Simmea e poi un Alfa. Il Simmea veniva guidato dai "capoccioni", non lo davano a tutti, bisognava essere *zent specializada a nar con quei li*, per gli altri c'erano macchine usate. Quando arrivavano dei Simmea nuovi uno lo davano a me e l'altro al Ciaghi: noi ci tenevamo a fare il lavoro. Oggi non ce ne sono più operai così.

Quando assumevano un autista non gli davano subito il camion ma entrava con uno di noi, gli facevamo fare un viaggio o due. Spesso quello usciva a piedi e se ne tornava a casa sua. Per dire come eravamo: preferiva uscire a piedi!

Con i dumper si entrava dalla galleria di servizio, la discenderia, perché all'entrata della galleria principale stavano lavorando per fare le opere d'imbocco e per non incontrarsi (perché la discenderia è stretta e non ci passano due camion) c'era un semaforo: c'era un bottone sulla parete all' altezza dell'autista che premuto accendeva una lampada rossa in fondo in modo da segnalare ai camion in galleria di fermarsi ed aspettare. Arrivato in fondo alla discenderia bisognava spegnere la lampada rossa e si accendeva la verde. La discenderia è lunga cento metri.

In fondo alla discenderia c'era una stazione delle pompe e c'era un pompista che quando ci vedeva arrivare me o il Ciaghi, con una bacchetta ci accendeva il semaforo, così non occorreva che ci fermassimo, tutto per fare un viaggio in più.

Abbiamo notato dalle foto del periodo che i dumper erano muniti di un doppio volante

Sì. Uno serviva per le manovre di retromarcia ma in realtà non lo utilizzavamo perché si perdeva tempo. Per guidare con quello bisognava girare il sedile con una leva e comunque lavoravano solo le ruote anteriori e quindi non era pratico. Facevamo prima a girare il camion. Entravamo in galleria e in prossimità dell'avanzamento c'era un operaio che segnalava l'arrivo con la lampada a carburo, perché *i fari i era quei che l' era* e lì ci giravamo e facevamo circa 50 metri in retromarcia fino a raggiungere la pala.

Quante persone lavoravano al cantiere di Mori ?

Tra cantiere esterno e interno eravamo un paese. Pensi che il Mario Tranquillini che allora *l'era en putelòt* andava in giro tutto il giorno con un secchio a portare l'acqua da bere agli operai, *dunque la se capiss quanti che ghe n'era*.

Si ricorda a quanto ammontava lo stipendio?

Prendevamo un sacco di soldi. La paga era di 75-80.000 lire ma raggiungevamo 105-110.000 lire perché c'era il premio di avanzamento. Il premio veniva prima spartito tra i capi e gli assistenti e una parte veniva data agli autisti, non a tutti però... Veniva distribuito secondo la volontà dei capi assistenti. Per via di soldi era una cosa soprannaturale!

Mio papà allora lavorava alla SCAC con mio suocero e prendevano 28.000 lire al mese. E pensi che noi andavamo a lavorare alle sei del pomeriggio e alle otto e mezza – nove avevamo già finito: eravamo votati alla morte!

Il lavoro era organizzato in turni ?

Il lavoro in galleria era organizzato così: da mezzogiorno alle sei c'era una squadra che perforava la roccia preparava le mine e poi sparava: facevano sei metri di galleria ogni turno poi dalle sei a mezzanotte noi dovevamo portar fuori il materiale. A mezzanotte montava un'altra squadra per perforare e la mattina alle sei montava il turno un'altra squadra di autisti fino a mezzogiorno. I turni quindi erano quattro; c'era il turno della

perforazione e il turno della "smarinata" che eravamo noi. Si facevano 12 metri di galleria al giorno.

Noi autisti una settimana facevamo il turno dalle sei a mezzogiorno e una settimana dalle sei a mezzanotte. Il sabato non si lavorava. Quindi quando facevamo il primo turno finivamo il venerdì a mezzogiorno e tornavamo a lavorare il lunedì alle sei di sera.

A volte succedeva che si rompeva una macchina allora ci mettevamo proprio sei ore piene a fare il lavoro perché si rimaneva in meno e il materiale bisognava portarlo comunque fuori tutto. *Ma l'era bel! No vedevem en faccia nissuni.* E non è mai successo niente. Poi ho fatto anche il camionista però quando penso alla galleria ... io mi sono divertito perché c'era la gioventù e mi divertivo.

L'era en laoro che erem come le bestie: vegnivem fora mizzi, anca le mudande struchevem eppure, via di corsa a portar fuori il materiale e prendevamo tanti soldi.

Il numero di matricola

In galleria non c'era il nome, c'erano i numeri di matricola. Io non mi chiamavo Piazza Gino ma 16-60. Anche sulla busta paga. Non c'era da timbrare il cartellino, veniva il capo direttamente in galleria e su un notes segnava i numeri di matricola dei presenti. A Sondrio avevo il 7-80.

Quanti autisti lavoravano in galleria?

In ogni turno per la "smarinata" eravamo 7 - 8 autisti. Però si finiva in 3 - 4 perché succedeva che uno rompeva la macchina, un altro magari più vecchio faceva finta di avere la macchina rotta e intanto faceva un viaggio in meno. Poi c'erano altri autisti che portavano all'interno gli operai.

Inoltre a turno un autista lavorava anche la domenica: nel tratto di galleria da Torbole, l'acqua fuoriusciva da sola ma da questa parte doveva essere pompata all'esterno e man mano che lo scavo procedeva erano state aggiunte nuove pompe: c'erano tre stazioni di pompaggio lungo la galleria ogni 700 - 800 metri e dovevano funzionare anche la domenica. C'era un guardiano addetto alle pompe ma serviva anche un autista perché se succedeva qualcosa bisognava correre fuori a mettere in moto il gruppo elettrogeno. E' capitato anche a me di fare il turno la domenica, si entrava con una vecchia macchina e non si faceva altro che dormire aspettando che passassero le otto ore.

L'allagamento della galleria

Una volta è successo che non sono riusciti a mettere in moto il gruppo elettrogeno e la galleria si è allagata, mi pare fosse nel 1958 e i lavori si sono fermati per due, tre mesi. Era rimasta dentro tutta l'attrezzatura. *Hai fat apostà.... Ghèra el governo lì che pagheva...* Poi hanno messo il gruppo elettrogeno.

Come si svolgeva il lavoro all'interno della galleria?

C'era un carro ponte che veniva utilizzato dai minatori per tracciare la volata: un minatore stava in cima, uno a metà e altri sotto. I minatori lavoravano con le rivoltelle e facevano un gran rumore, non c'erano le cuffie per proteggersi i timpani. Poi il carro veniva portato indietro di 50 - 60 metri per far brillare le mine e riportato avanti dopo la "smarinata". I minatori prendevano la paga più alta perché rischiavano di più.

Dopo lo sparo, prima di iniziare la "smarinata" i minatori salivano sul mucchio del materiale con delle stanghe per togliere le scaglie di roccia pericolanti. Finito il lavoro davano il via alla "smarinata".

I dumper venivano caricati con una pala, la 105. Caricava all'indietro, tutto in un colpo, caricava anche tanta acqua... Avevo sempre un pastrano con il bavero alzato, l'elmetto e i gambali lunghi. Il dumper dietro il posto guida aveva una finestrella aperta per poter controllare durante le manovre in retromarcia. Quando arrivavo all'avanzamento non avevo nemmeno il tempo di scendere che la pala era già lì a caricare un'ondata di materiale misto ad acqua. Allora avevo un'assicella sotto il sedile e prontamente l'appoggiavo alla finestrella e la tenevo ferma con la testa per evitare il bagno. La pala 105 teneva circa un metro un metro e mezzo di materiale alla volta.

Indietro c'era il carro getto, ma era un altro reparto, noi ci arrabbiavamo perché erano sempre in mezzo e ci impedivano di passare a tutta velocità.

La squadra della "smarinata"

La squadra della smarinata di cui facevo parte, era formata da otto autisti, poi c'era il capo degli autisti un certo Pero di Ala e poi c'era l'assistente Gasperini da Ponte delle Alpi (Ponte nelle Alpi- Belluno) che era capo anche della squadra addetta al disaggio che una volta finite le operazioni di smarino preparava la volta della galleria per potervi montare le centine di ferro; era una squadra di 5-6 operai, poi c'era il capo finestra (capo imbocco). Ogni squadra (turno) quindi tra autisti operai e capi era composta da 17-18 persone.

Il capo imbocco comandava tutta la galleria. Si chiamava Grotti veniva da fuori anche lui, era un dipendente fisso della Farsura.

In quegli anni stavano lavorando al traforo del Monte Bianco e continuavano ad esserci vittime. Il geometra della Farsura che lavorava qui alla galleria di Mori, si chiamava Mastrantonio era molto in gamba, si era preso l'impegno di andare là però aveva voluto i suoi capi, i suoi assistenti e voleva che andassimo anche noi autisti, io e il Ciaghi. Questo dopo Sondrio (dopo il 1962). Noi abbiamo lasciato andare i capi anche perché mi ero appena sposato e avevo un figlio piccolo e andare fino a Chamonix... Ma non è andata bene perché dopo un paio di mesi sono ritornati tutti con la Farsura, dicevano che la roccia là era proprio brutta.

C'era il cunicolo di avanzamento?

Il cunicolo d'avanzamento c'era. Una volta i lavori generali della galleria sono rimasti fermi per circa due mesi e allora sono andati avanti con il cunicolo d'avanzamento. Il cunicolo era ampio due metri per due e serviva da rinora cioè da sfogo per lo sparo delle mine così riuscivano a far saltare più metri cubi di roccia.. Però con gli spari arrivavano fino a quello che noi chiamavamo "il tampone" che era il muro di cemento realizzato per fermare l'acqua. Facevano magari 300 metri di cunicolo, però poi il cunicolo si riempiva di acqua perché non c'erano le pompe fino là dentro che *butéva for l'acqua* e allora a 100 metri muravano il cunicolo e lì si fermava l'acqua *quela da lì en dentro*. Quando (con lo scavo a tutta sezione) arrivavano al tampone, lo facevano saltare, usciva l'acqua che veniva quindi pompata, lì perdevano un paio d'ore non di più, quindi entravano altri cento metri e via così.

Com'era l'ambiente di lavoro in galleria?

Fumo, acqua e non si vedeva un granché. La maggior parte della galleria *l'era strova* ma c'erano delle lampade. Poi c'erano le lampade a carburo: ogni minatore e l'assistente aveva la sua. Poi la pala caricatrice aveva i fari sia davanti che dietro. Ricordo che una volta è mancata la corrente noi abbiamo dovuto lasciare dentro le macchine e uscire a piedi. La galleria era tutta buia non ci si vedeva niente e allora ci siamo presi per mano e con un bastone tastando la roccia siamo usciti.

Quando sparavano la volata si formava il fumo e prima di entrare per le operazioni di smarino bisognava aspettare che il fumo uscisse e allora aspettavamo. Uscivano i minatori e il loro capo assistente andava dal nostro capo assistente e gli diceva *no l'ha laorà ben oggi l'ha fat canna* voleva dire che non tutte le mine avevano sparato nel modo corretto e quindi invece di aver fatto sei metri di galleria ne erano stati fatti magari solo quattro. E noi autisti ci dicevamo tutti contenti *se anca l'ha fat canna che la fessa anca cannon*. Noi eravamo contenti perché finivamo prima mentre loro invece no perché quando facevano otto metri prendevano il premio!

Avevate un abbigliamento particolare?

Stivali, pastrano ed elmetto che venivano forniti dalla ditta.

Il cantiere rimaneva aperto durante tutto l'anno o si interrompeva in determinati periodi?

Il cantiere rimaneva sempre aperto anche durante l'inverno

Si ricorda il nome delle persone che hanno lavorato con lei?

Ricordo tra gli autisti il Rino Mattei che però adesso vive a Limone, c'era anche uno di Besagno che aveva il caseificio ma in questo momento mi sfugge il suo nome. Gli altri autisti, il Carrara ... sono morti. Poi al disgaggio c'era l'Angelo Moscatelli di Molina era anche minatore. Al disgaggio ci voleva gente esperta, era pericoloso non potevano mettere lì chiunque.

Ha lavorato come autista anche il Guido Mattei.

Da dove venivano i lavoratori della Farsura, in particolare i minatori, gli operai all'avanzamento?

La maggior parte di tutto il personale che c'era qui alla Farsura a Mori era da qui intorno: Mori, Rovereto, Marco, Ala. Tanti minatori erano di Manzano e Nomesino. Gli assistenti invece non erano di qui e inoltre si portavano sempre dietro i propri "prediletti".

C'era un collega di Siena, Gualtiero Capaci che faceva da jolly. Era bravo, sapeva guidare tutte le macchine che c'erano giù: pale, gru, dumper... Era uno dei fissi della Farsura, uno dei prediletti dell'assistente. E' venuto a vedere la galleria anni dopo e mi è venuto a trovare in campagna.

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

Abbiamo fatto "*festa granda*" abbiamo brindato mangiato dentro in galleria, accanto al materiale.

E' stata una cosa preparata.

Ha assistito al collaudo della galleria?

No perché mi avevano già trasferito a Sondrio. Finito di forare la galleria, noi portavamo all'interno il cemento e quindi abbiamo lavorato ancora per due tre mesi, ma siamo stati trasferiti prima che finissero il completamento. Abbiamo smesso qui e abbiamo iniziato subito là a Sondrio. Allora con mia moglie eravamo *morosi* e dopo il primo mese di lavoro a Sondrio le ho detto o *te me sposi senò chi magno for tut quel che ciapém*. Allora ci siamo sposati e siamo andati in viaggio di nozze a Sondrio; abbiamo preso il treno, eravamo sull'ultimo vagone di un treno a carbone. Era il mese di giugno del 1959.

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

Nell'avanzamento, che io sappia, non ci sono mai stati morti, la maggior parte degli incidenti mortali è avvenuta all'esterno. So che al carro getto un operaio è stato murato: lo hanno colpito con un getto di calcestruzzo. Non ricordo il nome, era del paese dell'assistente Gasperini, Ponte nelle Alpi, poi hanno preso il figlio. Sarà successo nel 1958. Quando è successo io lavoravo già lì, ma non sospendevano mica il lavoro: il lavoro andava avanti. *Quando i fa na galeria, i tol el laoro e i calcola zà en tot de morti e i se assicura per quei morti*. Forse avranno sospeso il lavoro quella giornata. Io ad essere sincero stavo giù il meno possibile: portato fuori il materiale... via. Avevo 24 anni, ci interessavano i soldi e basta.

Ha mai assistito a incidenti, infortuni?

Non ne ho mai visti.

Della costruzione della galleria nel primo periodo, negli anni 40 ricorda qualcosa?

Ricordo che si vedevano i carrelli, il lavoro veniva fatto a mano. Il Quinto Barbeta ha lavorato in quel periodo.

Ma lei è più entrato in galleria dopo l'inaugurazione?

Sì, sono andato a Riva con la jeep, ero amico del Remigio Gardin, la festa andavamo a bere il caffè a Torbole con alcuni altri amici con la jeep.

Come è stata vissuta dalla gente locale la realizzazione di questa grande opera?

A Mori non è stata tanto ben vista la galleria perché ci ha portato via tutta l'acqua (degli acquedotti) e poi *l'ha sugà el lago de Loppio*. Non è quasi mai stata usata e quando viene usata *quei de Riva i reclama perché ghe va rento acqua sporca. Tut l'insieme l'è sta soldi trati via*. Molti però hanno lavorato. *Mi i m'ha tirà su na costa in quei ani là*. Avevamo fatto un debito di cinque milioni perché avevamo appena comprato il negozio di tabacchi.

Prima di andare in galleria lavoravo con un motocarro di mia proprietà, poi sono andato a fare l'autista in galleria ed è venuto giù anche mio fratello Armando che aveva sedici anni. Con il motocarro lavorava alla manutenzione della strada in galleria, doveva riempire le buche prodotte dal continuo passaggio dei camion. In quegli anni si prendevano 500 lire all'ora a lavorare con il proprio motocarro e non si consumava carburante *i era sempre*

fermi. Anche il Guido e suo cugino il Renato Mattei avevano il motocarro e hanno lavorato come stradini poi il Guido ha fatto l'autista... Da Mori noi abbiamo realizzato circa tre chilometri di galleria, la Galluppi ne aveva realizzata circa 900 metri. Mio fratello aveva la manutenzione di un chilometro di galleria, il Mattei ne aveva un altro tratto di un chilometro. Io ho iniziato in galleria proprio come autista poi siccome avevano bisogno di un motocarro allora è venuto mio fratello, però siccome era senza patente il motocarro glielo portavo giù in galleria io.

Ha qualche ricordo particolare, qualche aneddoto sulla galleria ?

Ricordo una buffonata. Un giorno è venuta circa 50 - 60 centimetri di neve. Con i dumper usciti dalla galleria dovevamo percorrere ancora circa 800 metri per portare il materiale in discarica.

Fuori nel piazzale c'era la neve e *févem le rodàne* passando con il camion. *En colpo mi m'è vegnù el schiribizz de nar for...sol cossì dalla rodàna*, sono uscito di poco dal percorso. Faccio un altro viaggio esco e arrivato nel punto dove io mi sono scostato dal percorso vedo che un altro ha fatto come me però spostandosi più in là.

Lei dirà che stupidate che avevano in mente!

Non sapevo chi fosse quell'autista *e allora mi fora ancor de pù, n'altro toché...* *l'altro fora ancor de pu de mi na mèza luna* e siamo andati avanti così finché ho allargato al massimo andando fino al limite della rampa pensando *adèss pu 'n fora no te vai perché te caschi zo!* Sotto scorreva l'Adige. Il viaggio dopo vedo che, di poco, quello era riuscito a oltrepassare la traccia lasciata dal mio dumper sicché *l'ha vinzù la gara*. Era il Mario Ciaghi. Avevamo anche voglia di fare stupidate.

Noi non abbiamo mai chiesto soldi *mi vardeo de laorar e de far ore e dopo quel che i me deva ero sempre content*, perché in quegli anni *se vardea de ciapàr soldi perché no ghe n'era laoro*. *El ghe sarìa anca adess el laoro... l'è che nessuni i lo vol far!*