

Storia del San Gottardo

INTRODUZIONE

E' come un richiamo estremo, il San Gottardo. Rievoca il suono di passi di milizie di pellegrini e di mercanti, giù per le gole della Schöllenen o nel passaggio estremo del ponte del Diavolo, costruito, si dice, fra il 1190 e il 1230.

Massiccio, lo si definì, ad indicarne la solidità e l'assenza di vuoto.

Poi venne il treno, che per primo sventrò la montagna: era il 1872 quando si cominciò a lavorare: dieci anni, 177 morti ufficiali e 400 feriti più tardi la galleria prese a funzionare.

Poi venne l'autostrada, con le sue due corsie disegnate dentro la roccia in un percorso che sfiora i diciassette chilometri: il tunnel autostradale più lungo del mondo venne inaugurato il 5 settembre 1980. Le vittime riportate furono 19.

Poi verrà AlpTransit: cinquantasette chilometri di galleria ferroviaria tra Erstfeld e Bodio dentro la quale transiteranno treni merci e vagoni passeggeri, coniugando nuovamente il traffico alla ferrovia e la ferrovia alla velocità. La galleria di base del San Gottardo sarà ultimata, si dice, nel 2013. Ci lavoreranno millequattrocento operai.

Ecco perché il San Gottardo ricorda un richiamo estremo. Perché - sebbene questo imperfetto resoconto sia incapace di evocarne tutte le ragioni - è di lì che è passata la storia: quella maiuscola delle grandi gesta e quella minuscola degli uomini che le hanno compiute.

Ripresentare oggi il lavoro cinematografico di Villi Hermann "San Gottardo" (1977, Premio speciale della giuria al Film del Festival di Locarno) significa tener presente la storia. E' un film che mette in parallelo i due grandi trafori del Gottardo, ferrovia e autostrada – si legge nella trama. E' perciò anzitutto un film sull'emigrazione e sullo spostamento delle forze lavorative determinato da queste due imprese. Opere solo terrene, con le quali - direbbe José Saramago - si fa l'unica storia possibile.

Lugano, Francesca Torroni

La malattia del Gottardo

Il Gottardo del traforo ferroviario fu anche malattia. A una, in particolare, diede il nome: anemia del Gottardo la chiamarono, a significare il dolore e il marchio dei numerosi operai che ne furono colpiti.

Ecco cosa scriveva il medico Luigi Belloni:

“La scoperta dell'Ankylostoma duodenale, compiuta a Milano nel 1838, è il primo presupposto per la soluzione dell'enigma patologico posto quarant'anni più tardi dai lavoratori addetti al traforo del San Gottardo, iniziato nel 1872 e inaugurato al traffico nel 1882. In quel mio articolo non ho ignorato il problema, molto interessante per la storia critica della scienza, dei moventi che indussero Angelo Dubini (1813-1902), lo scopritore dell'Ankylostoma, a scagionare il verme dai gravi quadri anemici che, da finissimo anatomo-patologo, egli aveva constatato nei cadaveri dei soggetti che ne erano portatori. Imperava allora l'anticontagionismo, come ha messo così bene in rilievo l'Ackerknecht: e il Dubini preferì sottovalutare i reperti, umani ed elmintici, probativi per una attività patogena dell'Ankylostoma, e porre invece l'accento sui dati di fatto eloquenti in senso opposto, come il ritrovamento del verme “in venti cadaveri almeno cento che si dissecano colla mira di ritrovarlo”, nonché la frequente osservazione di vermi liberi nel lume intestinale e avvolti nel muco”.

LUIGI BELLONI, dalla rivista medica "Gesnerus", Aarau, 1972, no. 1/2

Lo sciopero

Göschenen, 29 luglio 1875. Gli operai impegnati nella realizzazione del traforo ferroviario insorgono rivendicando condizioni di lavoro migliori. Lo sciopero finisce nel sangue: il Governo ordina l'intervento delle truppe armate: quattro operai vengono uccisi, una decina di loro rimane ferita. “Ci fu assai grato il vedere che molti giornali della Svizzera, lungi dall'associarsi a chi portava alle stelle "l'energia della repressione", hanno preso in mano la difesa degli operai ed hanno insistito come noi insistiamo perché l'inchiesta prenda di mira non solo il fatto della repressione, ma anche i motivi che hanno dato luogo allo sciopero. (...) Ci recò non minore meraviglia che dispiacere nel vedere un giornale serio come lo è quello delle "Notizie basilesi" accogliere frasi della natura di queste: "L'italiano è coraggioso quando si tratta di lavorare col pugnale, ma quando si tratta di battersi seriamente è un vigliacco".

Il Repubblicano della Svizzera Italiana del 14 agosto 1875.

“Switzerland: Riot of striking workmen - Two of the rioters killed”.
“Four of the striking workmen on the St. Gothard tunnel were killed and eight wounded when the Swiss troops attacked the strikers last Thursday”.

New York Times, 30 luglio 1875

Alpi e velocità

“(...) L'evento Gottardo, all'epoca, fu celebrato come una grande conquista e tutti, fino ai suoi più accaniti oppositori, finirono per trasformare ben presto l'autostrada in uno strumento essenziale della mobilità regionale.

Quanto invece agli effetti diretti della galleria vera e propria, quasi nessuno si illuse di veder generare uno sviluppo economico indotto dal traforo. Gli indicatori demografici, per citare solo quelli, mostrano infatti che dopo una certa euforia, tra il 1960 e il 1980 (con una crescita della popolazione pari all'1,8%, più del doppio della media svizzera), il saldo demografico del Cantone si abbassava notevolmente tra il 1980 e il 1990 (0,6% annuo, contro lo 0,8 della Confederazione). Si deve quindi dedurre che, a parte forse la questione delle seconde case, dei rustici comprati dai confederati d'oltralpe, il traforo non ha avuto particolari influenze dal profilo della localizzazione, sia della popolazione che delle imprese creatrici di impiego. Mentre l'autostrada ebbe effetti molto più profondi. L'autostrada, in estrema sintesi, permise la scomposizione del territorio cantonale, che si manifestò in un processo di esplosione degli agglomerati (che nel Sottoceneri era già in atto) di suburbanizzazione e di urbanizzazione diffusa lungo il suo corso. La "città-regione", il modello odierno dell'organizzazione del territorio ticinese, è dunque figlia dell'autostrada. E se cercassimo un elemento, uno solo, in comune tra la circolazione transalpina e l'urbanizzazione del cantone, forse, sicuramente, diremmo che questo fattore è l'aumento della velocità di spostamento”.

GIAN PAOLO TORRICELLI, geografo, in *laRegione Ticino*, "L'ospite",
5 settembre 1995

Minatori, terrazzieri e ordine pubblico

«Per alcuni i turni di lavoro si protraevano ben oltre i limiti normali registrati nei formulari dell'amministrazione. Ecco come il parassitologo Perroncito, in una relazione del 1880, riassunse la giornata lavorativa di un giovane: "Giunto al Gottardo (Airolo) venne destinato pei lavori interni della galleria ed ogni giorno, per 10 mesi di seguito, eccettuando qualche giorno al mese di baldoria, lavorava 8 ore al giorno in galleria. (...) Mi ha dichiarato che quando il lavoro era esuberante, per duplicare il salario o anche triplicarlo, invece di 8 ore ne faceva 16, e ciò per diversi giorni di seguito, quasi sempre nel primo mese. E' degno di nota il genere di lavoro cui era stato destinato. Nel primo mese il suo lavoro consisté in manualità per la condotta dell'aria, per cui era obbligato a mantenersi curvo, in ginocchioni, colle mani nelle fecce umane diluite continuamente nell'acqua, che scorreva per la galleria e che tratto tratto ristagnava. Raccontò ancora che nella pluralità dei casi lo sterco umano reso molle e più o meno diluito dall'acqua raggiungeva l'altezza di oltre due centimetri ».

ORAZIO MARTINETTI, "Minatori, terrazzieri e ordine pubblico",
ed. Archivio Storico Ticinese, Bellinzona,
1983

L'immigrazione in Ticino tra fine Ottocento e primo Novecento

«In Ticino, come nel resto della Svizzera, la prima inversione del saldo migratorio si manifestò negli anni '70 dell'Ottocento, in concomitanza con l'avvio della costruzione della galleria e della linea ferroviaria del San Gottardo. I lavori convogliarono nel Cantone migliaia di operai stranieri, in larga maggioranza di origine italiana. Basti pensare che, durante la prima fase dei lavori (1873-1875) all'imbocco sud del tunnel lavoravano giornalmente tra gli 800 e i 1'400 operai, ai quali se ne aggiungevano altri 6-7 mila impiegati lungo le varie tratte in costruzione. E, poco prima della fine degli scavi, i minatori impiegati giornalmente nel tunnel erano ancora 1'200 (con picchi di oltre 2 mila) oltre ai quasi 4 mila attivi lungo gli ultimi tratti in via di ultimazione. (...) Globalmente, tra il 1872 e il 1882 furono emessi circa 6 mila 800 permessi di domicilio e quasi 94 mila permessi di soggiorno semestrali, la maggior parte destinata agli operai stranieri impiegati nella galleria e lungo il tracciato ferroviario».

LUIGI LORENZETTI, in "Arte e Storia" - rivista bimestrale - numero 7 - settembre/ottobre 2001

**Venerdì 26 marzo, ore 11.55, 1976:
una data memorabile nella storia dei traffici internazionali**

«La battaglia del San Gottardo è dunque vinta, con la caduta dell'ultimo diaframma che ancora separava il nord dal sud. A 96 anni di distanza dall'incontro fra le sciolte di operai addetti al traforo ferroviario, ieri si è ripetuta una splendida cerimonia. Stavolta, il sudore e il sangue delle maestranze hanno aperto una nuova via dei traffici. E' una realizzazione grandiosa, perché si apre un nuovo capitolo nei collegamenti fra il nord e il sud del continente. Si è compiuta un'immane opera dell'uomo: ed è proprio al minatore che ieri è stato reso un caloroso, vibrante, toccante plauso da parte dei diversi oratori. L'abbraccio fraterno e fra le lacrime di questa gente umile ma laboriosa, dopo l'ultima volata, è stato qualcosa di indimenticabile per noi che assistevamo alla manifestazione nelle viscere del San Gottardo.»

RAIMONDO LOCATELLI in Giornale del Popolo,
27 marzo 1976

Alptransit: la sfida corre sui binari

“Sarà ultimata nel 2013 la galleria ferroviaria più lunga del mondo: lungo 57 km transiteranno treni merci alla velocità di 160 km/h e vagoni passeggeri a 250 km/h. Il percorso Zurigo-Milano sarà ridotto di un'ora, dalla città sulla Limmat si arriverà al Duomo in poco più di due ore e mezzo.

Grazie alla galleria ferroviaria di base del San Gottardo (il progetto AlpTransit) la Germania meridionale si avvicinerà notevolmente alle città industriali del Nord Italia. Sarà più vantaggioso viaggiare in treno. Sia per i passeggeri, sia per le merci. Il traffico pesante internazionale dalla strada passerà alla ferrovia: si ridurranno così le code di Tir ai portali del tunnel del Gottardo. In Ticino si tornerà a circolare con maggiore fluidità e sicurezza lungo la A2. Ma ci vorrà ancora molta pazienza. Questo scenario si realizzerà tra una decina d'anni. La Confederazione ripone grandi speranze nella realizzazione delle nuove trasversali ferroviarie alpine: la fattura è di 14 miliardi di franchi, di cui 10 per la linea del San Gottardo. Il Consiglio Federale ha approvato nel 1995 un progetto di massima per la galleria di base del San Gottardo: sarà costituita da due tubi, distanti 40 metri e collegati tra loro ogni 325 metri mediante cunicoli trasversali. Nel tunnel ci saranno, a Sedrun e Faido, due stazioni multifunzionali. Lì i treni potranno cambiare corsia da una galleria all'altra. Lì ci saranno due stazioni di soccorso collegate tramite cunicoli. Questo è il progetto sulla carta. In pratica contratti miliardari sono già stati firmati. I minatori scavano 24 ore su 24.

(...) E come in ogni grande opera si contano i primi incidenti: due minatori, un portoghese e un austriaco, hanno perso la vita a Sedrun (Grigioni) lo scorso inverno. Nei due cantieri ticinesi nessun incidente grave, ma qualche ferito: a maggio è deragliato un trenino in uscita dal cunicolo di trasporto a Bodio, l'acido fuoriuscito dal locomotore è stato smaltito dai pompieri”.

SIMONETTA CARATTI, in TICINO 7 - no. 4
(domenica 20 - sabato 26 gennaio 2002)

Santa Barbara

«(...) La messa di Santa Barbara è in galleria, davanti a un altare di fortuna illuminato da una croce al neon posata contro un jumbo: potrebbe essere un allestimento di arte concettuale. Col mio caschetto di plastica gialla, assisto alla cerimonia e intanto penso che questa santa non è mai esistita, a quanto pare, eppure la sua storia crudele colpisce ancora l'immaginazione, come il racconto di un cantastorie di piazza. Forse per questo piace ai minatori. Una volta si usava sparare per festeggiare, il calice tremava nelle mani dell'officiante. Oggi si sente solo il rumore dell'enorme tubo che introduce aria nella caverna.

Nella cantina del cantiere dove continua la festa, uno dei più anziani - ma ha pur solo cinquantasei anni - mi racconta la sua vita. Figlio del prestinaio di San Giacomo di Tellio, Bernardino ha lasciato presto le vacche della Valtellina per gallerie di mezzo mondo: Italia, Svizzera, Belgio, Algeria, Turchia, Filippine, Tanzania. In Tanzania era come vivere in albergo a tre stelle, altro che le baracche di AlpTransit. E gin mattina e sera, per tener lontana la malaria. A San Giacomo e a Frontale erano tutti minatori, una volta. Bernardino si ricorda le canzoni e si mette a cantare. "A i dis che i minatori son lingeri". Una volta, infiammato da un po' di "petrolio" sarebbe saltato sul tavolo e ci sarebbe stato il coro. Ma oggi canta da solo, nessuno lo segue: è finita la stagione delle cantate e della fisarmonica. Gli zii di Bernardino sono morti di silicosi, uno a trentatré anni, gli altri due poco sopra i quaranta. Lui è stato fortunato: soltanto un calcagno rotto e una parziale sordità. Ma i polmoni non vanno certo bene, funzionano al venticinque per cento. Me lo dice con la sua voce metallica e il suo aspetto da lingera: baffi spioventi, aria di ragazzaccio sempre pronto a far festa. Fino a quando terranno i polmoni del minatore Bernardino da San Giacomo di Tellio?».

ALBERTO NESSI, in *Eppure* in "Corriere del Ticino",
Retrospectiva 2001, 29 dicembre 2001.

Le certezze di Alptransit

«Alp Transit, anno zero. Intendiamoci, finora non s'è scherzato, si è lavorato sul serio, anche a livello politico, ponendo le basi giuste per il più grande cantiere dei prossimi vent'anni. Si sono create le condizioni giuste, anche se rimane ancora qualche dettaglio non secondario, come lo sfogo a sud della trasversale ferroviaria alpina. Ma adesso si parte per davvero.

Entro l'estate la "discenderia" avrà raggiunto il punto zero per iniziare l'avanzamento della galleria di base. E il cantiere ticinese comincerà a rullare a mille. Gradualmente gli operai passeranno da 300 a circa mille in Ticino, si lavorerà a pieno ritmo.

Buona, ottima notizia per la festa dei lavoratori, anche se va ancora monitorata passo passo. A parte l'ovvia attenzione e le condizioni ideali per il lavoro - adesso ci sono concorsi da portare a termine, maestranze da assumere, macchinari da impiantare... Mesi decisivi per Alp Transit, perché da queste premesse dipenderà in buona parte il funzionamento del grande cantiere ticinese. Ma se il buongiorno se vede dal mattino...».

DALMAZIO AMBROSIONI, in *Il Lavoro*, Settimanale dell'Ocst,
27 aprile 2001

Dentro la montagna

“(…) Lo confessiamo. La curiosità, legittima, più che all'avanzamento di lavori [di Alptransit] era rivolta a vedere all'opera questi uomini che si stanno accingendo ad aggredire il ventre della montagna e realizzare la più lunga galleria ferroviaria del mondo. L'immaginario collettivo ci fa vedere questi lavoratori più alla Gérard Depardieu, nel celebre film *Germinal*, che come normali esseri umani. La voglia di mitizzarli, insomma c'era tutta. Ma procediamo con ordine. un drappello di sindacalisti ticinesi, d'oltre Gottardo e d'oltre confine (Francia, Italia, Germania e Inghilterra) nell'ambito del secondo seminario Eurosite, si è recata presso l'Info centro di quello che sarà, una volta terminato, il portale della Nuova trasversale ferroviaria alpina (Ntfa) in attesa della continuazione verso sud e quindi verso l'Italia. (...). Scopo ufficiale della visita era di verificare sul posto la sicurezza del cantiere del secolo; quello recondito, visibile sui volti dei visitatori, sentirsi per due ore un minatore. Ma più che con maggior ragguagli sulla sicurezza dei cantieri, i sindacalisti europei se ne sono andati sicuramente con maggiori cognizioni tecniche sulla costruzione della mega galleria. Insomma sapranno di più di come procedono i lavori e delle difficoltà, anche di tipo geologico, che hanno incontrato i progettisti, che delle normative di sicurezza applicate al cantiere. Pazienza.”

GENEROSO CHIARADONNA, in *Area* - Settimanale di critica sociale,
15 giugno 2001

Una semplice pietra di Faido

«(...)Visita ai cantieri di Alptransit, dove sono iniziati i lavori preparatori al traforo ferroviario del Gottardo: "Il cantiere del secolo. Le gallerie ferroviarie più lunghe del mondo".

Entriamo in profondità, fino al fronte di scavo, della galleria di accesso di Faido- Polmengo. Prendo in mano una di quelle pietre e chiedo ad un geologo, che segue i lavori, se può descrivermela. Mi dice che quella tratta presenta una roccia di una grande uniformità. Mi dà anche un foglio su cui già hanno dettagliatamente riportata, l'analisi di quel materiale. Ne viene fuori una descrizione di una complessità incredibile:

“Questa roccia è denominata Gneiss della Leventina ed è composta da: quarzo, feldspati, plagioclasti, biotite, muscovite. In alcune piccole fessure, ma quasi uniformemente distribuite, si trovano: pirite, calcite, dolomite adularia. La struttura variabile può essere: listata, pieghettata, granulata, occhiadina, con noduli di quarzo. La roccia si rivela: dura, compatta, resistente, abrasiva...”

Beata semplicità di un sasso. Che riassume la storia del mondo. Che contiene la descrizione di diluvi e glaciazioni, sollevazioni tettoniche e depositi marini, cataclismi ed eruzioni. Di resistenze ed intrusioni, deriva dei continenti e immani temperature e pressioni. Questo è quel sasso. Ogni sasso. Non di meno. Ma allora perché noi dovremmo voler semplificare tutto: essere solo bosniaci croati e ortodossi, oppure bosniaci serbi e cattolici, oppure ancora bosniaci “turchi” e musulmani E altri perché solo confederati ticinesi? E altri solo autonomisti friulani? E altri ancora solo afgani talebani? O leghisti padani? Se un sasso può insegnare qualcosa...

Intanto potrebbe essere vissuto come uno dei Libri, scritto-dettato, senza intermediari né profeti, perché venga letto da tutti, senza bisogno di fanatici e misogini mullah o nostrani esangui esegeti, ma proprio da tutti, non solo da montanari, scienziati e analfabeti».

LEONARDO ZANIER

Nei cunicoli della montagna: minatori al lavoro 24 ore su 24

«Italiani, austriaci, portoghesi e ex jugoslavi: queste alcune tra le nazionalità dei minatori, che lavorano nelle profondità della montagna per scavare la trasversale ferroviaria più lunga del mondo. Nei cantieri di Bodio e Faido le luci sono sempre accese. Il lavoro continua 24 ore su 24. Squadre di 12 operai entrano e escono dalla bocca della montagna. Il giorno si confonde con la notte: «Non ci sono orari, entriamo all'alba, all'ora di cena o di pranzo» dice Antonio, che ha moglie e due figli a Potenza. Le squadre si danno il cambio ogni otto ore. Un gruppo viene inghiottito dalla montagna: tutti portano elmetti gialli, tute arancioni con strisce fluorescenti e alti stivali di gomma. E' la tenuta in galleria, obbligatoria anche per i visitatori: il calore aumenta più si entra in profondità, l'aria si fa pesante. C'è odore di ammoniaca. Una mina è esplosa da poco. Ogni botto fa avanzare la galleria di quattro metri. dentro è un gran formicolio. Ogni gesto è preciso, non c'è spazio per l'improvvisazione: in galleria non si scherza, una disattenzione può costare cara a tutta la squadra. Per i minatori i cunicoli sono una seconda casa. Si muovono con destrezza. La miniera ce l'hanno nel sangue. Luci intense illuminano a giorno i macchinari. Dentro lo spazio non manca. Si circola su jeeep e furgoni. E' ora di ritornare all'aria aperta. Fuori il cantiere è sempre più esteso a Bodio. Alla mensa, dietro il bancone c'è Pasquale, abruzzese. Il menu è mediterraneo, i piatti traboccano di cibo. E' mezzogiorno: alle tavolate in legno alcuni operai divorano gli spaghetti, altri fanno colazione: è la squadra che fra mezz'ora entrerà in galleria. Per la famiglia resta poco tempo. Una visita o due al mese nei giorni di riposo. I chilometri da affrontare per rincasare sono molti. Tanti li percorrono in treno, così la permanenza in famiglia si riduce a due giorni. Un sacrificio che tanti affrontano per portare a casa un buon salario: in media 5'500 franchi al mese più vari indennizzi. Intanto le baracche del cantiere offrono un tetto ai minatori dove dormire tra un turno e l'altro. Ogni prefabbricato ha 12 camere doppie di tre metri per quattro, uno spogliatoio e bagni.

SIMONETTA CARATTI - TICINO 7 no. 4 (domenica 20-sabato 26 gennaio 2002)

Il botto dei AlpTransit

Santa Barbara è la protettrice dei minatori. Forse, come suggerisce Alberto Nessi nell'articolo a lato, non è mai esistita per davvero, ma un posto e un giorno riservati sui calendari comunque li ha: il giorno è il 4 dicembre. Nel 1999 questa data ha coinciso con l'inizio (simbolico) degli scavi del tunnel AlpTransit in Ticino.

“Con un botto e una fumata sabato alle 11.45 al portale della discenderia di Faido anche in Ticino si sono ufficialmente cominciati i lavori di scavo della galleria di base dell'AlpTransit San Gottardo. Un inizio con protesta e assolutamente simbolico come ha avuto modo di constatare, con delusione, chi per la festa di Santa Barbara si aspettava di vedere in diretta la montagna sussultare davvero. Un piccolo boato e il fumo ci sono stati, ma la roccia non è stata neanche scalfita. nessuno aveva avvertito i presenti che le mine vere inizieranno a brillare solo a gennaio. L'episodio non ha però intaccato l'atmosfera festosa per l'inizio di un'opera monumentale che avrà ricadute economiche incalcolabili per tutto il Cantone”.

Diego Moles, Stefano Guerra in LaRegione Ticino, Bellinzona del 6 dicembre 1999.