

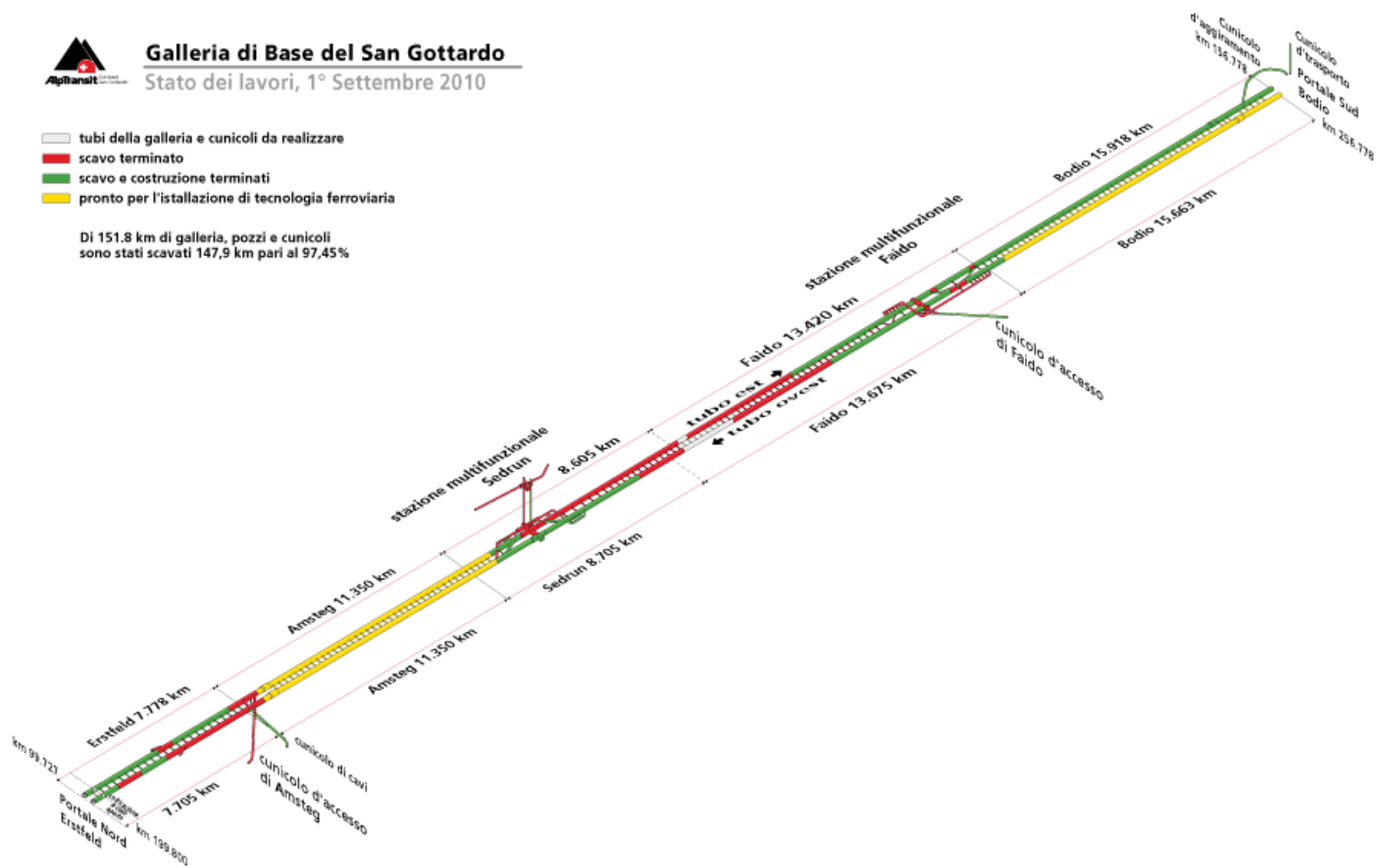
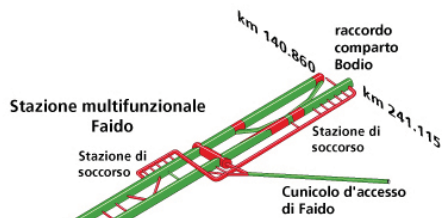
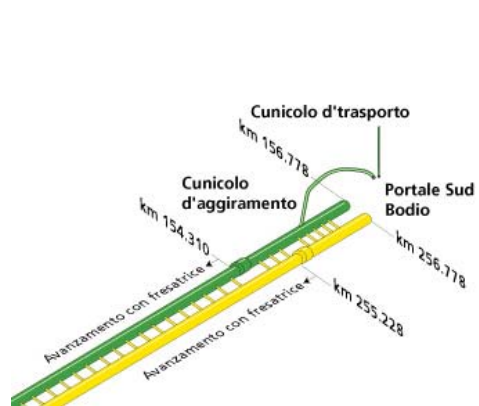


Galleria di Base del San Gottardo

Stato dei lavori, 1° Settembre 2010

- tubi della galleria e cunicoli da realizzare
- scavo terminato
- scavo e costruzione terminati
- pronto per l'istallazione di tecnologia ferroviaria

Di 151.8 km di galleria, pozzi e cunicoli sono stati scavati 147,9 km pari al 97,45%



Seconda parte

5. I villaggi operai della galleria di base del San Gottardo

5.1 Il progetto AlpTransit

L'idea di un tunnel di base sotto il San Gottardo ha una lunga storia. Tra i primi progetti di galleria di base tra Amsteg e Giornico si può ricordare quello elaborato nel 1962 dal Gruppo di studio del Dipartimento dell'interno. Negli anni successivi il progetto fu notevolmente modificato, ma soprattutto i lavori di costruzione dell'autostrada A2 e del tunnel autostradale ne decretarono un temporaneo arresto. Verso la fine degli anni '80 il Consiglio Federale mise in consultazione una serie di varianti per una Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA). Nel 1990 il Governo scelse due tracciati: uno attraverso il San Gottardo (oggi in costruzione) e l'altro passante dall'asse del Lötschberg (in esercizio dal 2007). Si dovette aspettare il 1992 e la votazione sulle Nuove trasversali alpine per procedere alla realizzazione di un primo progetto di massima di AlpTransit

Il progetto era anche parte integrante dell'accordo sul traffico di transito del 1992 e dell'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione Europea. Tuttavia, contrariamente al primo progetto (Gotthardbahn) che disponeva di un finanziamento internazionale tra Italia, Germania e Svizzera, AlpTransit è finanziato interamente dalla Confederazione tramite i dazi sul carburante (25%), le imposte sul traffico pesante stradale (65%) e l'Imposta sul valore aggiunto (IVA) per il restante 10%. Certamente anche per questa ragione negli anni '90, con il peggioramento del quadro economico generale, il progetto fu ridimensionato, segnatamente realizzando il tunnel del Lötschberg in gran parte a un solo binario e rinviando a data futura la realizzazione delle linee di accesso per il San Gottardo, come l'aggrimento di Bellinzona (attraversamento del Piano di Magadino) e il prolungamento a sud di Lugano.

“ Il 29 novembre 1998, in occasione della votazione concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP), il popolo e i Cantoni hanno accolto il progetto ridimensionato della NTFA. Fanno parte di questo pacchetto

d'interventi altri tre grandi progetti: la 1a e la 2a tappa di FERROVIA 2000, i raccordi della Svizzera orientale ed occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità nonché il risanamento fonico della rete ferroviaria svizzera.”

Fonte: Confederazione Svizzera, DATEC (<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/01365/index.html?lang=it>)

La prima tappa del progetto AlpTransit fu la realizzazione del tunnel di base del Lötschberg (lungo 34.6 km, solo in parte a doppio tubo), iniziato nel 1994 e ultimato alla fine del 2006; dopo una fase di rodaggio, dal dicembre 2007 la tratta è ora entrata in esercizio. I lavori furono condotti dalla società AlpTransit Lötschberg SA, filiale della BLS SA, a sua volta appartenente alle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), società che ha funto da committente per i consorzi di imprese.

Anche per la realizzazione dei lavori al San Gottardo venne creata nel 1998 un'apposita società: AlpTransit San Gottardo SA con capitale interamente nelle mani delle FFS, con sede a Lucerna e succursali ad Altdorf, Sedrun, Faido e Bellinzona. Presso AlpTransit San Gottardo SA lavorano circa 140 collaboratrici e collaboratori (settembre 2010).

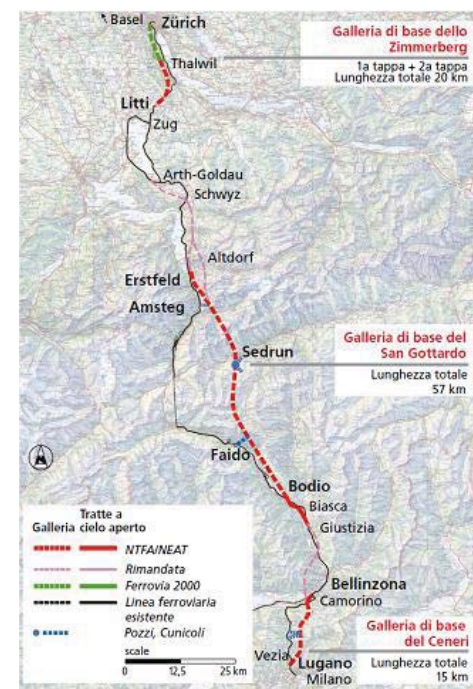
Le nuove gallerie ferroviarie del S. Gottardo

Lo scavo delle gallerie del San Gottardo iniziò con i cunicoli di prospezione, a Faido, Sedrun e Amsteg, che furono realizzati a partire dal 1996; i lavori veri e propri di scavo della galleria di base del S. Gottardo iniziarono nel 1999. I lavori preliminari per lo scavo della galleria di base del Monte Ceneri iniziarono nel 2006, con il cunicolo di prospezione di Sigirino, lo scavo vero e proprio è appena iniziato (marzo 2010). Per quanto riguarda invece il tunnel dello Zimmerberg, i lavori furono realizzati solo per la prima tappa, da Zurigo a Thalwil. Come per le vie d'accesso, l'aggrimento di Bellinzona e l'attraversamento del Piano di Magadino, la seconda tappa dello Zimmerberg è stata rimandata.

La galleria di base del S. Gottardo è un tunnel a doppio tubo di 57 km tra i portali di Erstfeld e Bodio, composto da due condotti a semplice binario senza cunicolo di servizio, completato però da due stazioni multifunzionali, cambi di corsia e circa 180 cunicoli trasversali, di

modo che ciascun condotto possa supplire l'altro in caso d'emergenza. Secondo le valutazioni dell'Ufficio federale dei trasporti (novembre 2010), la sua messa in esercizio è prevista nel 2017. La galleria di base del Monte Ceneri è composta di un tunnel a doppio tubo di 15.4 km tra Camorino e Vezia. La sua messa in esercizio è prevista nel 2018-19.

AlpTransit San Gottardo SA è il committente per la realizzazione delle nuove trasversali ferroviarie alpine sull'asse del San Gottardo, con le gallerie di base del San Gottardo, del Ceneri e dello Zimmerberg. Per ottimizzare i tempi di costruzione e in funzione delle condizioni geologiche, lo scavo è stato suddiviso in diversi comparti. La galleria del S. Gottardo conta cinque comparti: Erstfeld (con il portale Nord), Amsteg, Sedrun, Faido e Bodio (con il portale Sud). La galleria del Ceneri, il cui scavo è appena iniziato, consiste di un solo comparto. In ognuno di questi comparti i lavori di costruzione vengono eseguiti da imprese consorziate (comunità di lavoro).





Il cantiere di Pollegio - Bodio (settembre 2006)
Fonte: AlpTransit S.Gottardo SA, <http://www.alptransit.ch/>



5.2. I cantieri di Bodio-Pollegio e Faido-Polmengo

Sul versante ticinese di AlpTransit San Gottardo, la gestione dei lavori è affidata al consorzio TAT, il cui personale è attivo nei cantieri di Bodio-Pollegio e di Faido-Polmengo¹. Al suo fianco lavorano il Consorzio Ingegneri, altre ditte appaltatrici e, da qualche tempo, la Transtec (che si occupa della tecnica ferroviaria) il cui personale è alloggiato in un villaggio ubicato nella zona industriale di Biasca.

I lotti di Bodio-Pollegio e Faido-Polmengo vengono considerati un solo cantiere, in attività da fine 2001. All'inizio dei lavori molti degli addetti erano alloggiati a Bodio. Con l'avanzare dei lavori, parte di essi si sono trasferiti sul sito di Faido/Polmengo, segnatamente dopo lo scavo del cunicolo di Faido (discenderia) e per la costruzione della stazione multifunzione situata ad oltre 300 metri sotto il villaggio leventinese (da 750 a 430 m, quota della galleria di base).



Questo spiega il tipo di alloggi per i minatori scelto dal consorzio: dei container monoblocchi facilmente spostabili da un sito all'altro. Si tratta di strutture modulari singole, accoppiabili e sovrapponibili sino a 3 piani, dotate degli impianti e degli accessori necessari (impianto elettrico, riscaldamento, bagni, ecc.). Si tratta di edifici a due o tre livelli, a tetto piano, generalmente larghi 10 m e lunghi 40 m con corridoio centrale. Questo sistema si presta a diverse funzioni, non solo come dormitori, ma anche per spogliatoi, servizi igienici e uffici. Si tratta di monoblocchi costituiti da una struttura in profili d'acciaio con tamponamenti in pannelli modulari e intercambiabili, nei quali sono inseriti gli infissi. D'altro canto su entrambi i cantieri sono presenti anche dei prefabbricati in legno, con tetto a falda, generalmente a un piano, per spazi più grandi, come le mense e le sale per il tempo libero, ma anche per i dormitori degli ingegneri e in qualche caso (a Faido-Polmengo), per uffici.

¹ Il consorzio è costituito dalle ditte Implenia (CH), Alpine Bau (A), CSC Impresa Costruzioni (CH), Hochtief AG (D), Impreglio SpA (I).

Il cantiere di Pollegio - Bodio visto dal campanile della chiesa di Bodio. Fonte immagini: comune di Bodio (s.d.)

Nel mese di settembre 2010 il consorzio TAT impiega circa 800 persone (774 al 16 agosto 2010) di cui circa 500 alloggiano nei villaggi del tunnel: 210 a Bodio-Pollegio e 450 a Faido-Polmengo (settembre 2010). Altre 300 persone circa risiedono all'esterno dei cantieri.

5.2.1. Il cantiere di Bodio-Pollegio

Il cantiere di Bodio-Pollegio, lungo circa 2 km, è situato sul fondovalle e occupa lo spazio disponibile tra i due villaggi. La sua realizzazione ha comportato la costruzione di un nuovo tratto della strada cantonale, parallela e affiancata ad est della "vecchia" ferrovia del San Gottardo; la vecchia tratta è diventata la strada principale di servizio al cantiere. Il cantiere scavalca la ferrovia e la nuova strada cantonale e si estende su entrambi i lati di queste ultime.

Il suo fronte nord è ubicato all'altezza dell'imbocco sud della galleria di base, mentre a sud il limite è costituito da una rotonda che permette di passare dalla vecchia alla nuova strada cantonale, situata nei pressi del cimitero di Pollegio e del ristorante "La Botte". A ovest il limite è rappresentato dall'autostrada, mentre a est è costituito dalla parete rocciosa quasi a strapiombo sul fondovalle.

Essendo alla stessa quota, da qui esce la maggior parte del materiale di scavo, principalmente tramite nastri trasportatori, che viene in parte riutilizzato per la realizzazione del calcestruzzo necessario alla copertura della volta all'interno del tunnel (e in parte viene messo in discarica).

Il quartiere dei dormitori del cantiere di Pollegio - Bodio (settembre 2010). Fonte immagini: Lorenza Boschetti





Qui si trova quindi anche l'impianto di betonaggio principale, come le stazioni per il trasporto del calcestruzzo – con appositi trenini di cantiere a trazione diesel – verso il fronte dello scavo.

Sul lotto di Pollegio-Bodio troviamo anche l'Infocentro, base per le visite guidate al cantiere, inaugurato nell'aprile del 2003, presso il quale è in costruzione la nuova stazione di controllo a sud del tunnel di base. Queste saranno, con i portali, le uniche strutture che resteranno dopo lo smantellamento del cantiere.

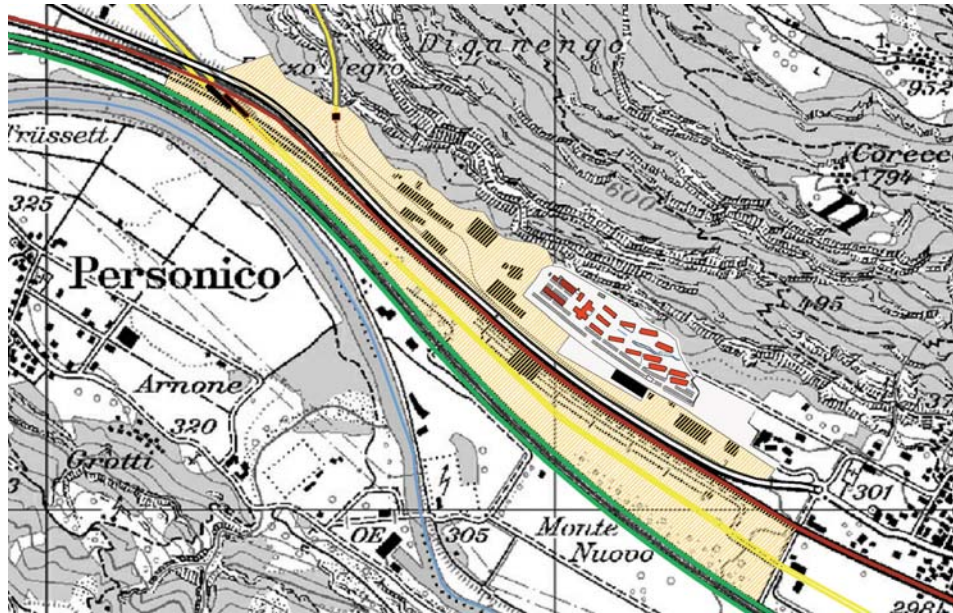
Il villaggio dei minatori si trova nella parte più tranquilla a sud del lotto, ad est della vecchia strada cantonale a ridosso della parete rocciosa. Esso è costituito dai dormitori (containers accatastati su più livelli e prefabbricati in legno ad un piano). Poco più a nord è ubicata la mensa con gli adiacenti spazi per il tempo libero, spazi che collegano i dormitori con gli uffici del consorzio TAT.

Nella parte sud del cantiere è ubicata l'officina / stazione per la riparazione dei treni di cantiere e la stazione di trasbordo dei minatori.

La parte centrale e superiore del cantiere, ad est della strada e della ferrovia, ospita la lavorazione del materiale di scavo per la produzione di ghiaia e del calcestruzzo utilizzato per ricoprire la volta della galleria, in funzione dell'avanzamento dello scavo. La parte ad ovest della strada e della ferrovia è utilizzata soprattutto quale deposito di materiali (binari di cantiere, strutture in ferro, ecc.).

Il villaggio dei minatori di Pollegio - Bodio. Fonte: AlpTransit SA (aprile 2010)





Localizzazione del cantiere di Bodio-Pollegio
Sopra: Planimetria a scala 1:10'000
Sotto: Il villaggio dormitorio a scala 1:1'000
Elaborazione: Lorenza Boschetti Cambin

5.2.2. Intervista a due addetti al cantiere AlpTransit di Bodio: Giovanni e Paolo (29 settembre 2009)

Entrambi sono dipendenti di Implenia, gigante della costruzione elvetica.

Paolo:

Domiciliato a Sondalo (SO) vicino a Bormio. Sposato, una figlia di 17 anni.

Ho lavorato in galleria sulla fresa da luglio 2004 a aprile 2005. Poi ho preso un'allergia all'olio idraulico e alle polveri di cemento e quindi sono uscito. Ho fatto un paio di mesi coi trenini a spostare materiale, poi dopo ho cominciato come autista. Prima facevo dal lunedì al venerdì, poi da due anni circa faccio i turni 8/6 (8 giorni di lavoro e 6 di libero), anche se la mia giornata comincia sempre alla mattina. Facendo questi turni siamo 6 giorni a casa.

Lavoro nel campo dei trafori dal 1987 in Italia, poi in Svizzera ho iniziato a lavorare nel 2000, sino al 2003, per un paio di piccole imprese di autotrasporti, poi tramite un addetto alla fresa, mi hanno chiamato, ho iniziato nell'aprile del 2003 al cantiere di Bodio. Mi occupo di caricare materiale e di portarlo dove c'è bisogno con il camion. Vado spesso a Polmengo, a Sedrun, dove c'è bisogno. Non mi sono mai mosso però da questo cantiere di Polleggio-Bodio che è sempre stato il mio campo base.

Giovanni:

Domiciliato ad Agrigento, sposato con 2 figli di 16 e 10 anni

Non sono mai stato nel tunnel, non ho mai lavorato all'interno e per la verità non mi piace. Certo la paga è migliore se si lavora in galleria, quelli che lo fanno prendono molto di più, saranno 1'200 -1'300 franchi in più al mese (c'è l'indennità di galleria 4.50 in più all'ora)... certo c'è anche il rischio di perderli in tasse e in salute. Noi stiamo fuori, prendiamo la neve, l'acqua, il sole...

Spazi di servizio del cantiere di Polleggio - Bodio: fermata dei trenini per il carico dei minatori, binari di servizio, entrata di un treno - betoniera nel cunicolo di servizio (settembre 2010).

Fonte immagini: Lorenza Boschetti



La tua specializzazione professionale?

Prima facevo l'autista quando ero in Italia, facevo dalla Sicilia al nord Italia... Adesso qua invece dirigo un piazzale dove si caricano e si scaricano i treni che entrano ed escono dalla galleria. Scarico di tutto – tutto il materiale che entra e che esce viene caricato e scaricato in due piazzali, io sono addetto a un piazzale. Sono due anni che lavoro qui al cantiere. Prima ero in Italia, però ho lavorato nel 2005 al San Bernardino (3 mesi), poi però ho dovuto lasciare poiché mia figlia aveva problemi di salute. Dopo, quando ho sistemato tutto, ho chiamato la ditta e mi hanno proposto di venire qua.

Descrivete la vostra giornata lavorativa p.f.

Giovanni:

Noi quando lavoriamo dipende il turno che facciamo. La priorità è caricare il materiale che serve in particolare alla fresa. Il lavoro consiste anche nello spostare i treni e metterli in linea, in ordine di partenza, poi se l'altro collega che lavora sull'altro piazzale ha bisogno, vado a dargli una mano, con il mezzo. Se inizio alle 11, la pausa ce l'ho alle 16 (un'ora) e poi ritorno al lavoro sino alle 22. Però facendo questo turno passo praticamente tutta la giornata in cantiere. Non hai tante vie d'uscita, non puoi andare da nessuna parte (ne in palestra né altrove): esci alle 10, una doccia, il tempo di mangiare è già mezzanotte. Eventualmente alla mattina, se hai un po' di cose da sbrigare (es. in banca o per fare la spesa). Oggi non ho fatto la spesa poiché c'eravate voi, però domani ci andrò. Oggi non si mangia... io non mangio in cantina poiché non si mangia tanto bene. Ho mangiato all'inizio 15 giorni, poi ho cominciato ad avere pruriti, ecc. Dunque ora mi faccio da mangiare in camera, anche se è cosa riscaldata è meglio della mensa. Ho mangiato un bel po' alla Botte, lì si mangia pure bene, ma con questo turno 11-22 non è possibile.

Sino a mercoledì prossimo faccio questo turno. Dopo vado a casa parto giovedì mattina alle 7, coll'aereo, da Malpensa.

Paolo:

Faccio il turno 8 – 18 questo è il mio orario di lavoro. Inizio la giornata andando sul piazzale dove c'è un capo piazzale che mi dice ciò che c'è da fare. Se non c'è niente da fare vado in officina, guardo se c'è da portare del materiale – ad esempio pezzi per la riparazione dei treni che prendiamo da ditte esterne: ad esempio si prende il materiale da riparare e lo si porta ad Airolò

presso la ditta Tenconi ... vado, carico, faccio il bollettino, consegno. Mia mansione è guidare il camion. Quando non c'è da guidare, abbiamo un deposito alla Monteforno dove arriva tutto il materiale per lo scavo: dobbiamo scaricarlo dalla ferrovia, caricarlo sui camion e portarlo in cantiere. Una volta scaricato il materiale è preso in consegna da Giovanni o dal suo collega, che lo caricherà sui trenini. Si tratta ad es. di tubi che vanno in soletta, oppure sono dei binari forniti dalla ditta Belloli di Grono, che bisogna andare a prendere. E' un lavoro vario, dipende, magari mi mandano a Lugano per prendere dei tubi di plastica che servono in galleria, o vado a Sedrun a prendere del materiale, o vado ad Amsteg a prendere dei dischi per la fresa, ecc. Il mio turno è sempre di giornata 8.00 – 18.00. Prima lavoravo con un altro collega dal lunedì al venerdì, poi il mio collega stava costruendo la casa, allora abbiamo chiesto di poter fare i turni 8/6. In ufficio ci hanno risposto che l'importante era che non stiano fermi i camion... Nella mia squadra siamo in 6 persone, con un paio che hanno la patente del camion, e allora riusciamo a girare abbastanza bene.

Da qui a Sondalo sono 200 km, 3.5/4 ore di auto per arrivarci, di solito ci vado con un collega (per diminuire i costi), dunque questa situazione mi va molto bene.

Quando sei di turno alla mattina, mi puoi dire cosa fai?

Giovanni:

Alle 6 abbiamo finito, o ci uniamo con i colleghi o andiamo a mangiare al ristorante, oppure a Bellinzona o a Camorino (ad es. a mangiare una pizza) e poi se abbiamo tempo io prima andavo più spesso in palestra, come andavano loro, ma con questi turni di adesso mi sento un po' stanco e sono più di 2 mesi che non ci vado. Poi adesso sto costruendo la casa, tutti i giorni di libero me la faccio così, così non me la sento più di andare in palestra, la palestra me la faccio già con tutto quello che faccio durante il giorno.

Quando vai a casa, invece?

Da qui a Malpensa impiego un'ora e mezza, poi c'è il tempo d'attesa – l'aereo che impiega 1h40 per arrivare a Catania, poi prendo il pullman per Agrigento, in tutto mi fa sempre circa 8 ore per arrivare a casa. Dunque puliti sono 4 giorni e mezzo, non di più. Comunque a me piace, andare a casa ogni 8 giorni è un lusso! Quando lavoravo nel nord Italia andavo a casa una settimana al mese, non di più, ma dovevo lavorare il

sabato e fare gli straordinari per farlo. Un giorno finiranno questi turni, ma spero il più tardi possibile. Una volta finito lo scavo i turni finiranno.

Paolo:

Noi però abbiamo un contratto a tempo indeterminato con l'Implenia. Quindi quando finirà il cantiere, mi si dirà: ora devi andare a Zurigo, o a Basilea, o dove ci sarà lavoro. Non si lavora per il consorzio TAT, ma per l'impresa che ne fa parte (CSC, Alpina, Implenia, Impregilo...).
Sono entrato il 26 aprile 2003 su questo cantiere. Era un sabato ed era un turno di notte. Era dentro in galleria, fino a luglio del 2004 poi ho iniziato il turno di manutenzione 8/6, fino ad aprile 2005 e poi da allora, sono all'esterno.

Cosa fai quando sei di turno nel tempo libero?

Come ha detto lui si esce, quando è di mattina andiamo assieme. Tendenzialmente il giovedì perché sono aperti i negozi fino a tardi. Si va a S. Antonino, a Lugano, centro Grancia... dipende anche dal tempo. In questo periodo si esce anche abbastanza regolarmente, mentre l'anno scorso si stava più in cantiere. Poi abbiamo trovato questa palestra a Biasca, e abbiamo iniziato ad andarci, anche per non fare una vita troppo sedentaria. Questo specialmente d'estate. D'inverno invece alle 6 è già buio, dunque spesso si resta in cantiere, io mi preparo un'insalata di quelle nelle buste, poi si fa una doccia e spesso si va a dormire. Nemmeno io mangio alla cantina, si mangia male, anzi sono stato uno dei primi a reclamare e ad andare alla Botte. Abbiamo fatto anche una petizione ma non ci sono stati esiti. Mangio i primi tempi, si mangiava bene quando c'era qui la cuoca che ora è a Camorino (cantiere della gallerie del Monte Ceneri). Questa cantina non è proprio buona. Si potrebbe fare meglio ma sembra che le cose restano così. Son tre anni che non mangio più qui. Abbiamo anche raccolto delle firme ma non so che fine hanno fatto, ma ha firmato quasi tutto il cantiere. Io esco abbassante regolarmente, d'estate ho la moto che mi permette spostamenti rapidi.

Quando sono a casa mi occupo della casa, adesso si inizia ad andare nei boschi a tagliare un po' di legna... Ma non ho altri lavori.

Giovanni:

Io sto costruendo la casa ed è questo il mio secondo lavoro. Per fortuna che c'è un amico mio che è murato-

re e quando scendo mi occupo della luce, del metano, ecc. Insomma ne faccio abbastanza. E' una ristrutturazione che mi è costata tanto lavoro.

Poi quando ho un po' di tempo libero vado a trovare mio fratello che abita a Ponte Tresa (CH).

L'idea che ci eravamo fatti era che restavate più in cantiere, mentre invece sembra che uscite regolarmente...

Giovanni:

E' questo turno che mi impedisce di uscire dal cantiere.

Condizioni di lavoro

Paolo:

Se potessi farei la firma fino a 80 anni. Lavoro c'è ma non da ammazzarsi. Se si è capaci di organizzarsi va molto bene.

Giovanni:

Ci sono giorni massacranti... ma in genere ci si arrangia.

Il salario è adeguato?

Giovanni:

Io metterei la firma

Paolo:

Per quello che si fa il salario è anche troppo, sbaglio a dirlo ma...

Giovanni:

Non dire così che poi ci diminuiscono la paga...

Paolo:

Ma se vai su altre ditte non prendi i soldi che fai qui, ma fai sempre lo stesso lavoro. Anzi adesso ad esempio sono qui fermo. Nessuno mi chiama, in questo caso, vado e mi cerco il lavoro. Siamo contenti delle condizioni di lavoro e salariali. Ma è solo qua che si guadagna così bene. Non siamo mai andati a chiedere aumenti o ore straordinarie. Tutto funziona molto bene. Mi pagano tutte le ore anche le ore di galleria, non segno più niente, mi fido dei miei superiori.

Lo spazio della camera

Paolo:

All'inizio la camera sembrava spaziosa. Ma poi quando cominciai a mettere il frigo, un tavolino, un altro tavolino

per la televisione, poi un altro armadietto, poi un attaccapanni, ecc.. Con tutte queste cose la camera diventa molto piccola, praticamente un corridoio, un loculo. Poi si usa solo per dormire.

(disegna la pianta della stanza e commenta)

A volte ci si invita a guardare la televisione, ma più di tre assolutamente è impossibile starci. Abbiamo tentato di chiedere di usare in due stanze messe assieme, buttando giù una parete, avendo una zona notte e una zona giorno, ma non si è potuto fare.

Giovanni:

Siamo molto legati, andiamo molto d'accordo, malgrado io sia del sud e lui del nord. Ma a me la stanza mi è sembrata subito piccola. Io ero abituato a delle baracche più spaziose, quando lavoravo al nord. C'era doccia personale, mentre qui è tutto in comune. Era una stanza molto più grande (ad esempio a Novara quando hanno fatto l'alta velocità). E poi la si mangiava da dio.

Paolo:

Ho girato tanti cantieri in Italia. Magari c'era la camera grande, pero si era dentro a due o tre persone.

La luce, la finestra...

Entrambi:

C'è la vista sulla montagna, da noi non arriva mai il sole. Può essere un vantaggio ad esempio d'estate, resta più fresco. In fondo ci serve solo per dormire, e a questo punto quando si dorme non interessano molto le condizioni di luce.

Le stanze ci sono state assegnate al nostro arrivo.

L'interno è un compensato di legno, l'esterno è metallico. Ci sono i riscaldamenti, ma basta molto poco, devo dormire con la finestra aperta. ---



Spazi di servizio del cantiere di Polleggio - Bodio: centro di controllo del traffico dei convogli, spazi esterni (settembre 2010).
Fonte immagini: Lorenza Boschetti



"All'inizio si pensa di farlo solo per un paio d'anni e poi smettere, ma poi c'è la famiglia, ti fai una casa, hai bisogno di soldi e alla fine si lotta. Per questa vita c'è un prezzo da pagare, posso garantire, ma non mi va di parlarne. Alla fine ognuno fa il suo lavoro, quello che posso dire è che me ogni volta è una gioia quando riemerge, quando si torna alla luce, sia quando c'è il sole sia quando il tempo è cattivo, si è sempre contenti di uscire."

Estratto dalla trasmissione radiofonica "Modem" del 24 09 2010, Rete 1 RSI (servizio di Giuseppe Bucci).



Il cantiere di Faido - Polmengo - vista aerea (maggio 2009)
Fonte: AlpTransit SA.



5.2.3. Il cantiere di Faido-Polmengo

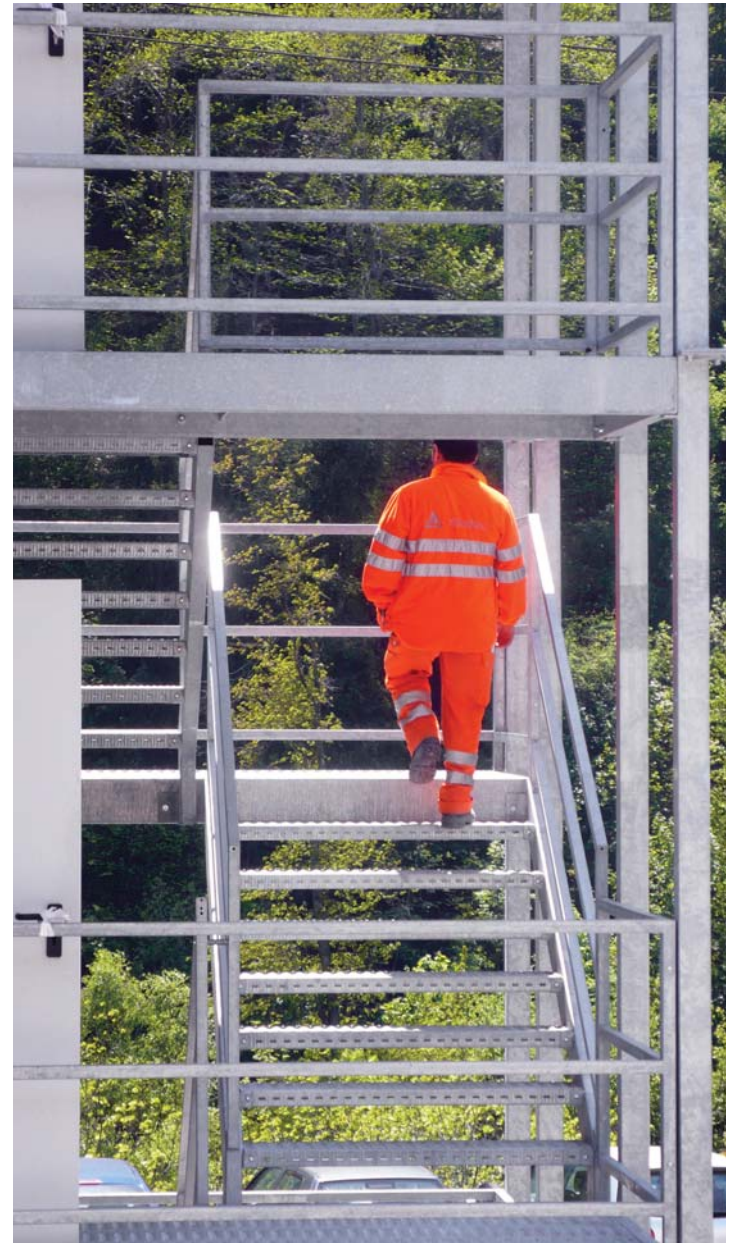
Il cantiere di Faido-Polmengo è stato la base della realizzazione della stazione multifunzionale (una delle due della galleria di base, assieme a quella di Sedrun).

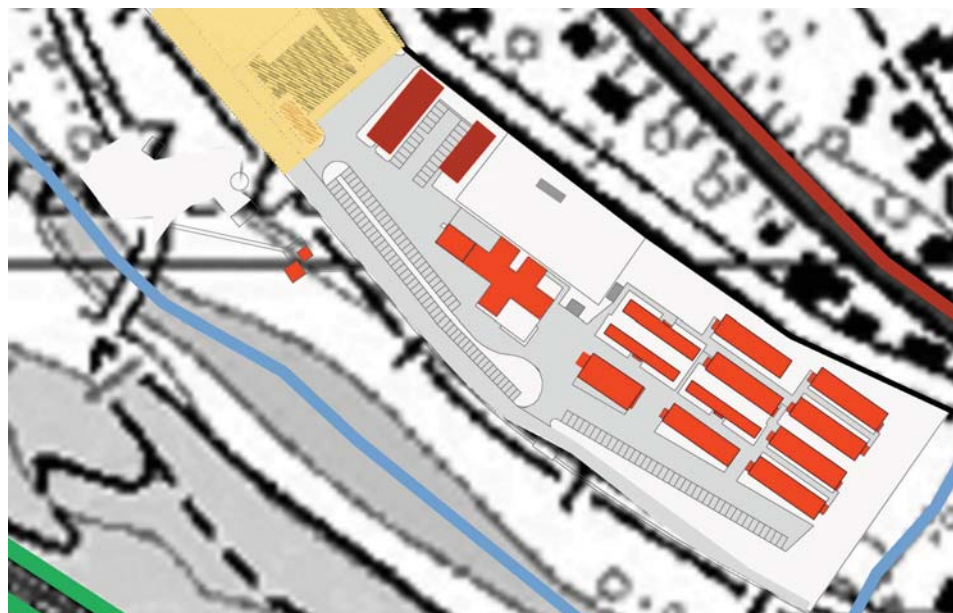
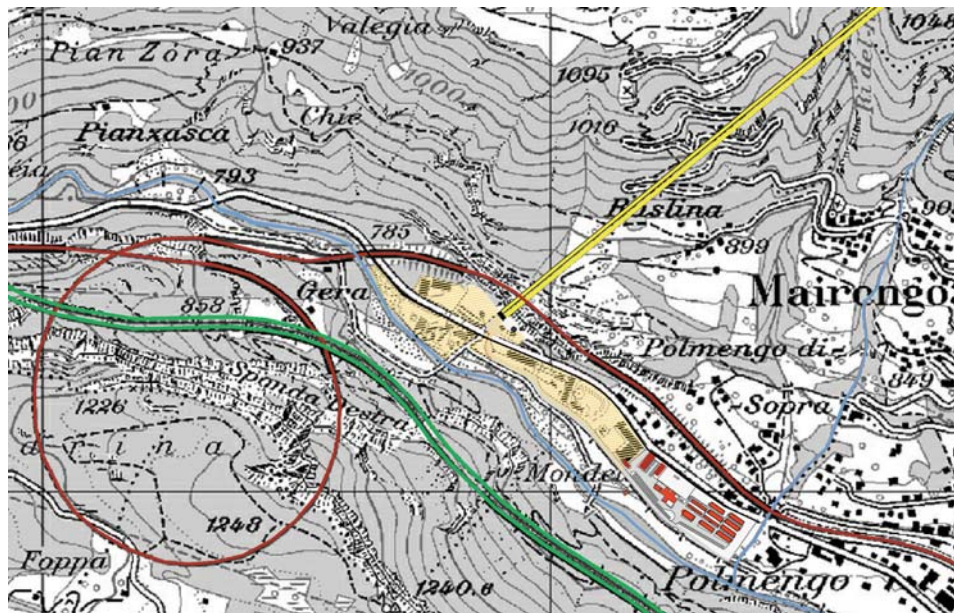
Il cantiere si estende incuneato nel fondovalle, a nord del villaggio di Faido presso la località di Polmengo (nel territorio del comune di Mairengo), a un'altezza di circa 750 m. E' delimitato a est dalla strada cantonale e a ovest dalla scarpata che conduce al fiume Ticino. Il suo fronte nord corrisponde all'entrata della discenderia che porta alla stazione multifunzionale. A sud del cantiere troviamo invece il villaggio dormitorio. Esso è collegato direttamente con la baracca dove si trovano la mensa e gli spazi per il tempo libero.

Poco più a nord si trova un container adibito a spogliatoio e lavanderia. Qui i minatori che iniziano il turno attendono il torpedone (auto postale) che li porta alla stazione multifunzionale, a circa 400 metri sotto il livello del cantiere. Da qui prendono un treno di cantiere che li porta al fronte dello scavo. Nel settembre 2010 il viaggio dal cantiere al fronte dello scavo durava circa 2 ore.

Il villaggio dei minatori di Faido-Polmengo visto dalla strada cantonale.

Fonte immagini: Lorenza Boschetti





Localizzazione del cantiere di Faido-Polmengo
Sopra: Planimetria a scala 1:10'000
Sotto: Il villaggio dormitorio a scala 1:1'000
Elaborazione: Lorenza Boschetti Cambin



Spazi del tempo libero del cantiere di Faido - Polmengo: sala per feste ricavata dalla volta da un cassero metallico in disuso (settembre 2010).

Fonte immagini: Lorenza Boschetti e Roberto Sartor



Il quartiere dei dormitori del cantiere di Faido - Polmengo (agosto 2010). Fonte immagini: Lorenza Boschetti





Spazi esterni del tempo libero / di ristoro
Fonte immagini: Lorenza Boschetti

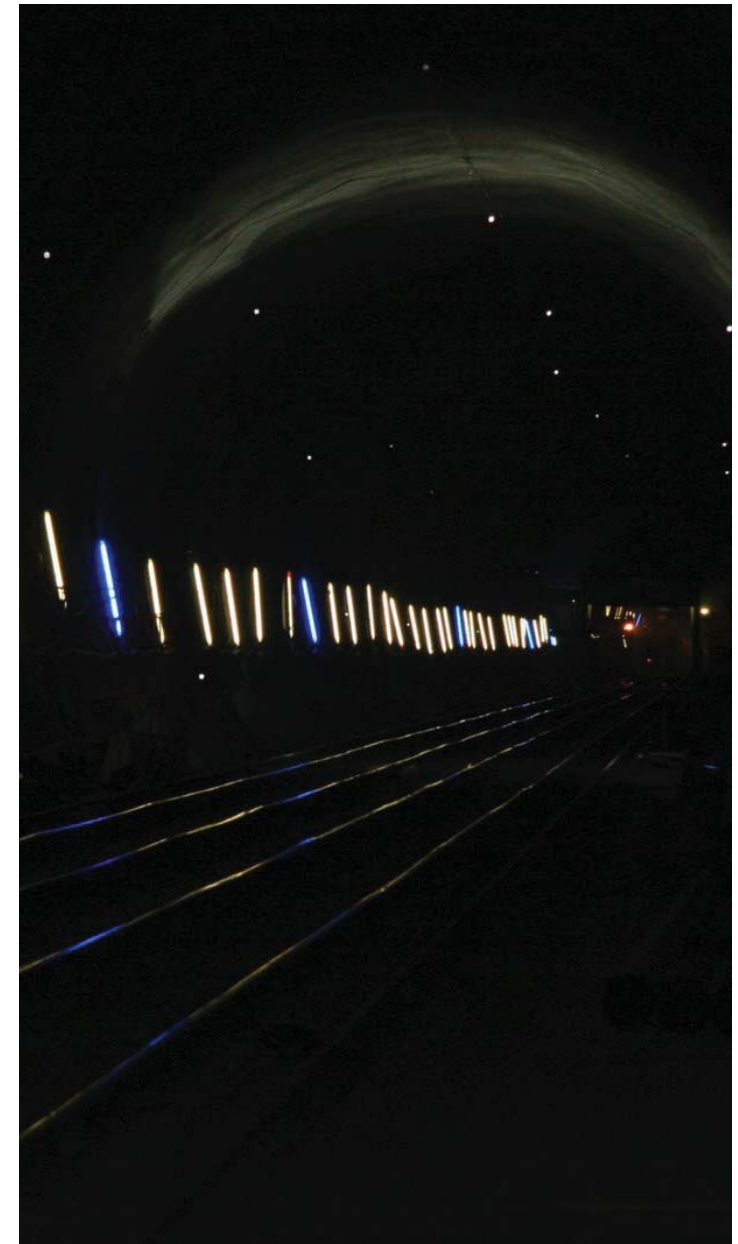


Gi spogliatoi e la lavanderia del cantiere di Faido - Polmengo (settembre 2010).
Fonte immagini: Lorenza Boschetti



L'entrata degli spogliatoi dal lato dei dormitori (cantiere di Faido - Polmengo, settembre 2010).
Fonte immagini: Lorenza Boschetti

La parte sotterranea del cantiere è accessibile tramite una discenderia, una rampa di pendenza del 35% per raggiungere la quota di 430 m che conduce alla stazione multifunzionale, che serve principalmente per l'ingresso delle maestranze che lavorano allo scavo. I minatori che iniziano il turno raggiungono la stazione multifunzionale con un autobus postale, poi proseguono verso il fronte dello scavo con un trenino di cantiere.



Spazi di servizio del cantiere di Faido - Polmengo: fermata del bus che porta i minatori attraverso la discenderia alla stazione multifunzionale di Faido (settembre 2010).
Fonte immagini: Lorenza Boschetti / Roberto Sartor



"E' sempre ancora un brutto lavoro ma la gente lo fa perché sono minatori... se hanno lavorato una volta in galleria lavorano sempre in galleria, è un'abitudine, noi lo chiamiamo virus, qualcosa che non ti lascia più, allora noi ci vedremo sicuramente su un altro cantiere, questo è sicuro, perché le persone che hanno lavorato in galleria hanno contatto tra di loro, hanno sviluppato una solidarietà tra loro... amano il loro lavoro"

"Bene o male, vede, con questa gente qua ci incontriamo fra 10 anni e sapremo che abbiamo lavorato qua. Sul cantiere qui ho trovato un signore che ormai fra poco andrà in pensione che lavora in officina, un tirolese... abbiamo fatto la prima galleria con la Torno insieme, 27 anni fa e ci siamo trovati dopo 27 anni, ci siamo riconosciuti ed eravamo molto contenti che eravamo ancora in giro. Diciamo che siamo dentro un guinness dei primati senza nome, anonimo. Il virus è proprio quel feeling ... il mio collega se non mi vede arrivare mi viene a cercare, se so che un collega sta facendo un lavoro particolare lo vado a cercare. Diciamo che siamo quasi legati con la corda tutti."

Estratto dalla trasmissione radiofonica "Modem" del 24 09 2010, Rete 1 RSI (servizio di Giuseppe Bucci).

Spazi di servizio del cantiere di Faido - Polmengo: Minatori in attesa di iniziare il turno (settembre 2010).
Fonte immagine: Roberto Sartor



Il cantiere e il villaggio dei minatori di Sedrun - vista aerea (settembre 2009)

Fonte: AlpTransit SA.



5.3 Il villaggio dei minatori di Sedrun

Il cantiere di Sedrun si trova adagiato nel fondovalle a circa 1340 m sul livello del mare, mentre, a differenza dei cantieri di Bodio-Pollegio e di Faido-Polmengo, il villaggio dormitorio dei minatori è staccato dal lotto, posizionato più in alto, più o meno all'altezza del villaggio di Sedrun (frazione di Camischolas, a circa 1400 m d'altezza). Il villaggio dormitorio è collegato al cantiere tramite una piccola funicolare.

Dal lotto, il cantiere sotterraneo (stazione multifunzionale) è raggiungibile con un ascensore, che porta i minatori a 800 metri di profondità dalla superficie.

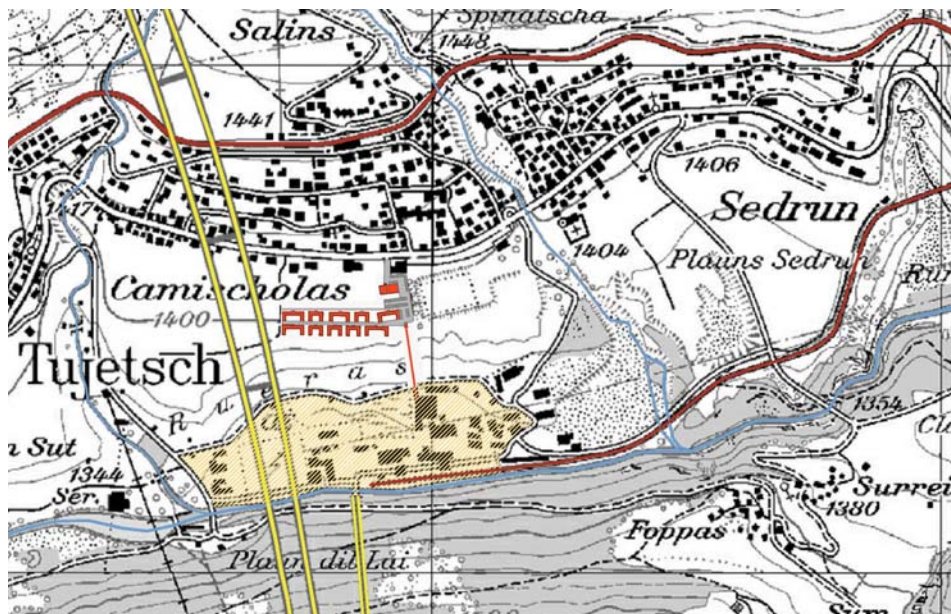
Il cantiere è delimitato a sud dalle rive del torrente, a nord da una strada che delimita la piccola piana (Plain dil Lui).

Nel villaggio dormitorio di Sedrun (settembre 2010) risiedono circa 340 addetti, mentre altri 200 abitano all'esterno, in gran parte nel villaggio turistico.

Nel villaggio dei minatori è situato anche l'Infocentro AlpTransit, dove i visitatori e i turisti possono informarsi sull'avanzamento dei lavori e partecipare a visite guidate.

Il cantiere e il villaggio dei minatori di Sedrun - (settembre 2010).
Fonte: Roberto Sartor.

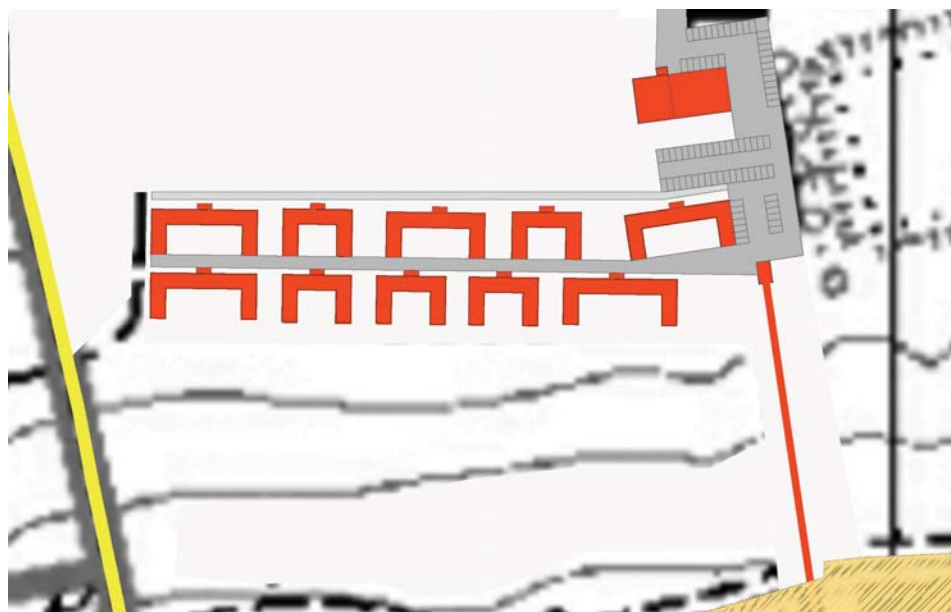




Sedrun - frazione del comune di Tujetsch - è una località turistica molto isolata, d'inverno le comunicazioni sono difficoltose. A differenza degli altri cantieri di AlpTransit, qui le relazioni tra addetti allo scavo e popolazione locale sono più intense e anche l'impatto del cantiere sulla società e l'economia locale è maggiore.

La "Porta Alpina"

All'inizio degli anni 2000 fu formulata l'idea della "Porta Alpina", una stazione ferroviaria vera e propria sotto il villaggio di Sedrun, situata nell'attuale stazione multifunzionale. Nel 2005 l'idea ha raccolto anche l'adesione del governo retico, tuttavia nel 2006, per ragioni di costi e di traffico ferroviario, la sua eventuale realizzazione è stata rimandata dal Consiglio Federale a data da definirsi. Una nuova valutazione sulla sua eventuale possibilità di realizzazione non verrà fatta prima del 2012.



Localizzazione del cantiere di Sedrun
 Sopra: Planimetria a scala 1:10'000
 Sotto: Il villaggio dormitorio a scala 1:1'000
 Elaborazione: Lorenza Boschetti Cambin



Funicolare che collega il villaggio dormitorio al cantiere di Sedrun (settembre 2010)
Fonte: Roberto Sartor.



Estratto dalla trasmissione radiofonica "Modem" del 24 09 2010, Rete 1 RSI (servizio di Giuseppe Bucci).

Cantiere di Sedrun, interno della galleria:
(...) le cariche d'esplosivo sono tutte piazzate, non resta che collegare le micce. (...) La carica da 570 kg permetterà di avanzare di altri 3 m circa.

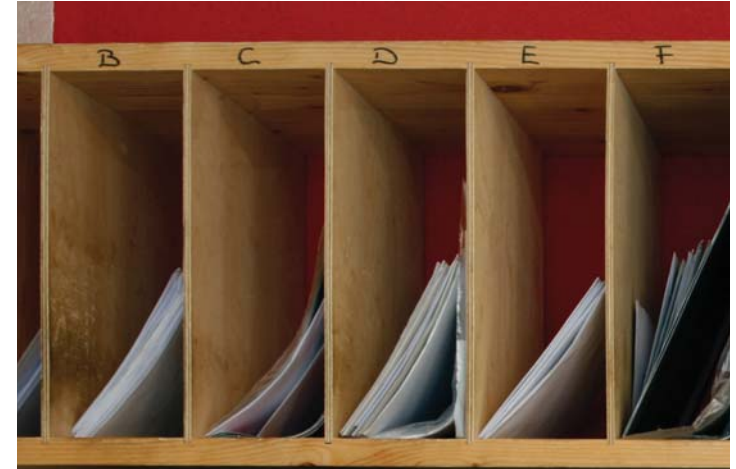
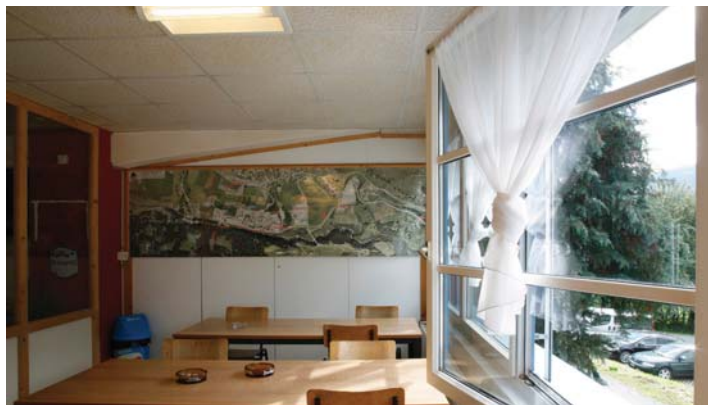
A misurare con una apposita apparecchiatura che lo scavo proceda nella giusta direzione è André Moeller proveniente dalla Turingia – Germania dell'est – *"ogni giorno è una lotta ogni giorno è una situazione diversa ma a pesare di più - ci dice - non sono i turni, ma il lungo distacco da casa"*.

"E' da 6 anni che sono lontano è un lungo periodo, normalmente su un cantiere passo al massimo un anno, qui è più dura. La distanza si sente, torno a casa ogni 10 giorni. Il problema è che dopo tanti giorni passati in galleria non hai voglia di fare il papà..."

Ci siamo, i mezzi vengono fatti retrocedere di circa 200 m, le luci si spengono, gli operai si riparano in un cunicolo laterale... il botto è impressionante, lo spostamento d'aria importante, la puzza di ammoniaca si fa più intensa, la polvere e il caldo si appiccicano alla pelle, ma è già ora di ricominciare... è la vita dei minatori.

"Il rumore è uno dei fattori che danno fastidio, però la temperatura e l'umidità – tutte e tre insieme, quando arrivi fuori, hai fatto 9 o 10 ore è come se ne avessi fatte 18... però lo fai e via..."

Un minatore cura la cappelletta di Santa Barbara all'interno della galleria sotto Sedrun (settembre 2006)
Fonte: AlpTransit



La mensa nel cantiere di Sedrun (settembre 2010)
Foto: Roberto Sartor.



Lo stabile amministrativo e la mensa del villaggio dei minori di Sedrun - vista aerea (settembre 2009)
Fonte: AlpTransit SA.



Camere da letto nei prefabbricati dormitorio del villaggio dei minatori di Sedrun (settembre 2010)
Foto: Roberto Sartor.

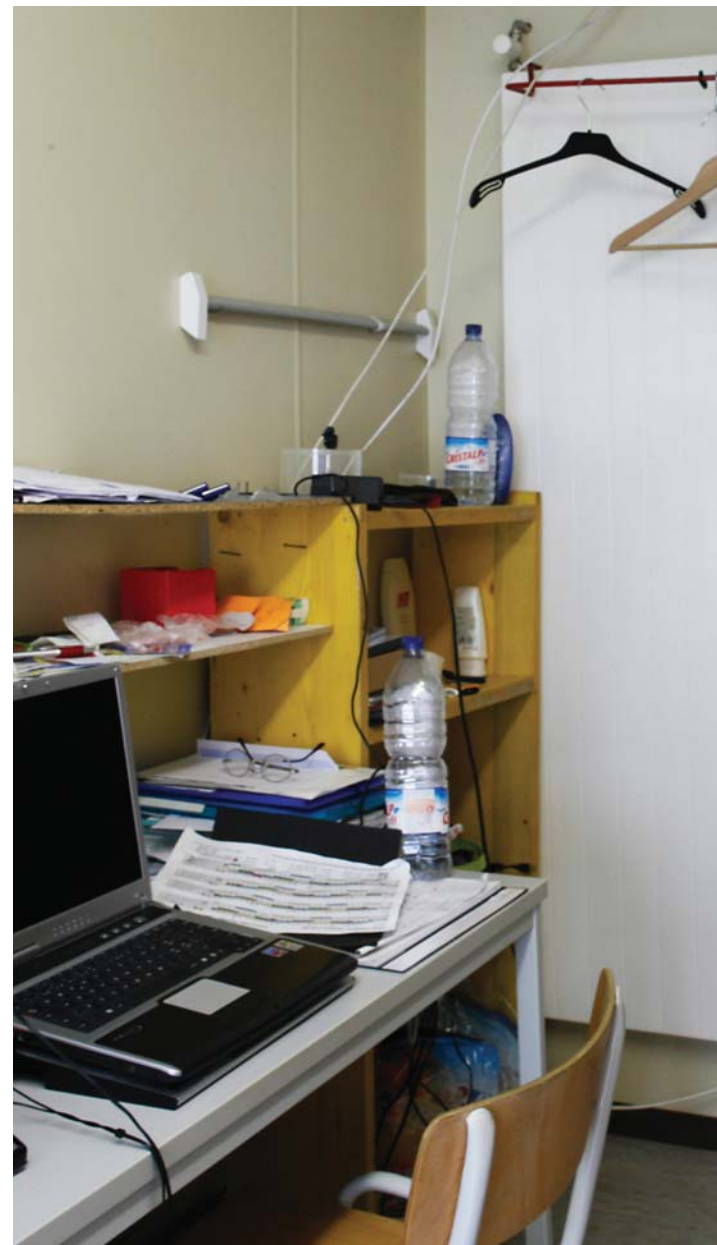


"Televisione, fornello, frigo, viveri... la Svizzera ti dà da vivere, in Italia è più complicato. Quando hai famiglia devi pagare l'affitto... bisogna che vai fuori, se no non ce la fai a campare... vivo in questi 4 metri quadri. Vedremo quando sarà finito qua dove andremo, non si sa. Sei un numero, quando hai finito ti mandano altrove. Speriamo che mi mandino a fare qualcosa, se no è un macello... qui mi faccio da mangiare, provo a arrangiarmi come posso...."

Estratto dalla trasmissione radiofonica "Modem" del 24 09 2010, Rete 1 RSI (servizio di Giuseppe Bucci).



Camere da letto nei prefabbricati dormitorio del villaggio dei minori di Sedrun (settembre 2010)
Foto: Roberto Sartor.



Camere da letto nei prefabbricati dormitorio del villaggio dei minatori di Sedrun (settembre 2010)
Foto: Roberto Sartor.



Camere da letto nei prefabbricati dormitorio del villaggio dei minatori di Sedrun (settembre 2010)
Foto: Roberto Sartor.

6. Tesi conclusive

La costruzione della Gotthardbahn: delle profonde influenze sul territorio.

Nella seconda metà del XIX secolo, la costruzione delle grandi linee ferroviarie attraverso le Alpi corrispose ad un primo intervento internazionale congiunto, con capitali esterni al contesto alpino, ma ebbe un'influenza determinante sul paesaggio, sulle società, sull'economia e sull'architettura dei territori attraversati dalla ferrovia. Nel Cantone Ticino, la costruzione della linea del San Gottardo ebbe un profondo impatto sullo sviluppo dei villaggi e delle urbanizzazioni che si trovavano a diretto contatto con il tracciato. I bisogni di manodopera erano tali da richiedere una vera e propria migrazione di massa di popolazione esterna al contesto locale, la prima attribuibile all'età industriale.

La prima migrazione di massa.

Questa migrazione prese la forma dei "villaggi dei tunnel", situati dentro e fuori le installazioni di cantiere, a contatto diretto con la società locale. Per la prima volta in modo massiccio la popolazione locale nel Ticino e nella Svizzera centrale si trovò confrontata all'arrivo di una popolazione migrante, in gran parte piemontese, che si insediò in abitazioni di fortuna, trasformando in alcuni casi stalle e stamberge in insediamenti permanenti. Nonostante le diffidenze e i dissidi – spesso creati ad arte tra popolazioni locali e popolazioni migranti – vi furono scambi permanenti, molti lavoratori restarono nelle aree montane, attirando le loro famiglie, anche perché la ferrovia portava l'industria, quindi portava lavoro. Le influenze furono molteplici e permanenti.

The Gotthardbahn construction: a deep influence on the territory.

The construction of the major railway lines across the Alps, that occurred in the second half of the 19th century, was made possible thanks to an international intervention that provided financial capitals, external to the Alpine context, and it had a deep influence on the landscape, on the societies, on the local economy and on the architecture of the territories crossed by the railroad. In Ticino, the construction of the Gotthard railway line had a deep impact especially on the development of villages and urbanizations that were localized very close to the railway lines. Furthermore, the shortage of local workforce required a relevant migration of foreign population that can be considered the first real mass migration of the Industrial Age.

The first mass migration.

This mass migration took the form of the "villages of the tunnels", situated close to the drilling sites, in a direct contact with the local society. For the first time local population of Ticino and of the Central Switzerland was confronted directly with the migrant population widely constituted by Italians – especially Piedmonteses – that settled makeshift dwellings, transforming in sometimes stalls and flophouses in permanent settlements. In spite of mistrusts and disagreements – often crated on purpose – between the local population and the migrants, there were permanent interchanges, in facts many workers remained in the mountain areas and they brought their families. This occurred also because the railroad fostered the industry, therefore it fostered work. The influences were multiple and permanent.

La costruzione di AlpTransit: una separazione netta tra cantieri e insediamenti esistenti.

Negli anni 2000, i cantieri ed i villaggi dei tunnel del progetto Alp Transit, pur con evidenti impatti paesaggistici, sono strettamente separati dagli insediamenti: le relazioni tra popolazione locale e addetti allo scavo del tunnel sono minime, anche se non inesistenti. L'automobile e l'aereo permettono ai minatori di recarsi regolarmente nei loro luoghi d'origine (Italia, Portogallo, Germania, Austria...), aprendo possibilità di vita impensabili soltanto qualche decennio or sono.

Domani gli impatti delle nuove ferrovie saranno molto diversi rispetto al passato.

Con la messa in esercizio dei tunnel di base, gli impatti territoriali e sociali saranno molto diversi da quelli avvenuti in passato. Dove il tracciato viaggerà a cielo aperto vi saranno modifiche evidenti del paesaggio visivo e sonoro (treni ad alta velocità sfrecceranno ad intervalli di tre o quattro minuti). Negli agglomerati urbani, ancor più nelle vicinanze delle principali stazioni ferroviarie, vi saranno verosimilmente degli effetti sul mercato fondiario e immobiliare, quindi sulle strutture insediative, dovuti al miglioramento dell'accessibilità con la metropoli di Zurigo e le altre città dell'Altipiano svizzero.

The AlpTransit construction: a sharply separation between the tunnel yards and the existing settlements.

During the 2000s, also if the impacts on the landscape were predictably, the yards and the villages of the tunnels of the Alp-Transit project were sharply separated. Thus, the relations between the local population and the workers are minimal, but not nonexistent. The automobile and the airplane allow the miners to go regularly in their places of origin (Italy, Portugal, Germany, Austria...), opening new way of life possibilities of life unthinkable only some decade ago.

Tomorrow the impact of the new railway will be very different in respect to the past.

With the putting in service of the base tunnel, the territorial and social impacts will be very different from those that happened in the past. Where the railway track will travel open-pit, the visual and sonorous landscape will be obviously transformed (high speed trains are going to speed at intervals of three or four minutes). In the urban agglomerations and even more near to the main railway stations, there will be probably valuable effects on the land and real estate market, therefore on the settlement structures, due to the improvement of the accessibility of the Zurich metropolis and the other cities of the Swiss Plateau.

7. Bibliografia

AA.VV. (1983) *Il San Gottardo e l'Europa, Genesi di una ferrovia alpina, 1982-1982*, Bellinzona.

AlpTransit S.A. (2009) *La nuova linea ferroviaria del San Gottardo, documento di presentazione*, Lucerna, 48 p. (versione PDF scaricabile da www.alptransit.ch).

AlpTransit S.A. (2010) *AlpTransit in Ticino. Edizione 1/2010*, documento di informazione, 12 p., Bellinzona (versione PDF scaricabile da www.alptransit.ch).

Ballinari F. (2010) *Storia di un disastro. Il grande incendio di Airolo del 17 settembre 1877*, Tesi di licenza Università di Friburgo, Edizioni del Comune di Airolo, Airolo.

Caizzi B., Ceschi R., *I cento anni della ferrovia del San Gottardo, 1882-1982*

Caizzi B. (1985) *Suez e San Gottardo*, a cura di C. G. Lacaïta, Giampiero Casagrande, Lugano-Milano (ristampa: 2007).

Ceschi R. (a cura di, 1998), *Storia del Canton Ticino*; Tomo 1. L'ottocento, Cantone Ticino, Bellinzona

Comune di Airolo (1992) *Il borgo ai piedi del San Gottardo, da secoli luogo di passaggio fra il nord e il sud delle Alpi*, Edizioni del Comune di Airolo, Airolo.

Conzett J., (1989) *Die Albulabahn*, Schweizerische Kunstführer, Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte, Bern.
Coprey G.-P. Pfeiffer (2003) *Albula Bahn*, As Verlag e Buchkonzept Ag, Zuerich (pag.116)

Huber Bohnet I. (2008) *Wirtschaftswunder an der Landstrasse. Die Entwicklung des*

Gewerbes in Naters während der Tunnelbauzeit 1898-1922, in: Joris, Rieder, Ziegler (2008, Hgg.) ss. 104-121.

Honegger J.A. (s.d.) *Der Gotthard in Bild und Wort. Bahn, Strasse und Tunnel, nach der Natur gezeichnet*, Trogen (proprietà Mo Lucchinetti, Airolo).

Joris E. (2007) „*Die Geschichte der Tunnelbauer und ihre Familie....*“ ,In: Walliser Bote, 175, S.4: III, (2007).

Joris E. (2008) „*Tunneldorf Naters*“ in: Tec21, n. 15, 2008, pp. 26-31.

Joris E, Rieder K., Ziegler B. (2008, Hgg.) *Tiefenbohrungen. Fraune und Männer auf den grossen Tunnelbaustellen der Schweiz 1870-2005*, Hier+Jetzt, Verlag für Kultur und Geschichte, Baden.

Kovári k., Fechtig R. (2000) *Trafori alpini storici in Svizzera. S. Gottardo, Sempione, Lötschberg*, Società per l'arte delle costruzioni, Stäubli AG, Zürich.

Maggi S (2009) „*Tecniche di scavo ed effetti sociali*“, in: Panzera F. e Romano R. (a cura di 2009), pp. 175-194.

Marcacci M. (2008) „*Der Umgang mit Fremden am Gotthard-Südportal. Soziale Verhältnisse in Airolo zur Zeit des Gotthardbahntunnelbaus 1872-1882*“, in: Joris, Rieder, Ziegler (2008, Hgg.) ss. 22-34.

Martinetti O. (1982), „*Minatori, terrazzieri e ordine pubblico*“, Archivio storico ticinese (AST),92, pp.271-332.

Moser R. (1885) *Gottardbahn. Bau der Nordrampe durch di Buagesellschaft Flüelen-Göschenen. Installationen, Hilfsmaschinen, Werkzeuge etc.*, Reprint in: *Gottard-Eisenbahntunnel*, Hgg. von Wyl

E., Kägiswil, 2002.

Panzera F. e Romano R. (a cura di 2009) *Il San Gottardo, dalla galleria di Favre all'AlpTransit*, Quaderni del Bollettino Storico della Svizzera Italiana, 8, 2009, Salvioni Edizioni, Bellinzona.

Peduzzi R.(2009) „*Dal San Gottardo al Sempione: la malattia dei minatori del San Gottardo e la nascita della medicina del lavoro*“, in: Panzera F. e Romano R. (a cura di 2009), pp. 195-209.

Simplon, *100 Jahre SBB*, www.as.verlag.ch, pag.96-97.

Torricelli G.P. „*La circolazione transalpina, la ferrovia e gli effetti sulla città delle Alpi*“, in: Panzera F. e Romano R. (a cura di 2009), pp. 211-224.

Trüb W., Eggermann A., Lanfranconi K.G., Winter P, Kalt R. (1982) *I cento anni della galleria. La ferrovia del San Gottardo*, ed. Trelingue, Porza, (pp.16, 53-54,103-114).

Wägli H. G. (2008) *Louis Favre (1826-1879). Erbauer des Gotthardtunnels*, Verein für wirtschaftshistorische Studien, Zürich.

www.sbbarchiv.ch; <http://aleph.unibas.ch>;
www.staur.ch; <http://www.ti.ch/DECS/dec-su/ac/arcc/>:

Dokuzentrum im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

www.alptransit.ch

RSI / Rete1 Modem, emissione radifonica del 24.09.10 „*Il minatore del secolo e il Signor Gottardo*“, di Giuseppe Bucci.

Ringraziamenti

Si ringraziano le persone e gli enti che ci hanno aiutato a realizzare questo lavoro.

Samanta Pellegrini, Karl Holenstein e collaboratori presso l'archivio SBB a Berna.

Verkehrshaus Archiv, Luzern.

Comune di Airolo.
Comune di Bodio.

Mo Lucchinetti, Airolo.
Giuliano Giulini, Airolo.
Willi Hermann, Imago Film, Lugano.
Monika Knapp, AlpTranit, Faido-Polmengo
Franco Mordasini, Consorzio TAT, Faido-Polmengo e Bodio-Pollegio.

...e il personale dei cantieri visitati, in particolare degli addetti che hanno risposto alle nostre sollecitazioni.