

➔ A MEZZAVIA ARRIVA IL CEMENTO ARMATO



La valle era naturalmente raggiungibile anche prima della costruzione della nuova strada, finita nel 1938, ma con molta più difficoltà. In caso di piene si rischiava l'isolamento per il crollo dei ponti di legno.

➔ TRASPORTO MASSI A TRAZIONE UMANA



Il cantiere fra Villa e Campolasta. Altri tempi: per trasportare le pietre necessarie a realizzare la massicciata stradale ci si serviva di carrelli su rotaia spinti (anche in salita) direttamente dagli operai.

➔ 1935: SI COSTRUISCE PONTE RONCOLO



In questi mesi è in fase di risanamento il ponte sul Talvera sotto Castel Roncolo. Venne realizzato nel 1935 come accesso alla nuova strada statale per Sarentino e il passo Pennes.

LE VECCHIE GALLERIE

Val Sarentino, la storia della statale «italiana»

Realizzata nel Ventennio per scopi militari aprì la valle al turismo. Le vicende della strada ricostruite dall'Associazione Storica del paese.

di Davide Pasquali

BOLZANO

È andata in pensione pochi giorni prima di Natale. È la vecchia statale per Sarentino, costruita a fine anni Trenta per scopi militari. Ma che però, di fatto, aprì la valle

allo sviluppo turistico ed economico.

Per gentile concessione della *Sarner Geschichtsverein*, che le ha raccolte in un agile volumetto acquistabile in valle, pubblichiamo alcune storie legate alla strada. Quelle più «italiane» (in tutti i sensi).

Iniziamo con quella dell'ingegner Giuseppe Stancari, direttore del cantiere in val Sarentina. La racconta Karl Georg Kross, dell'associazione storica sarentinese: «Di fede repubblicana, alla fine dei lavori, nel 1938, si rifiutò di iscriversi al PNF. Per poter continuare a lavorare, fu costretto ad emigrare in Etiopia. La Fondazione

Studi e Ricerche Benetton di Treviso è stata così gentile da mettere a disposizione immagini uniche del cantiere nella gola di Sarentino, dal fondo Stancari. Un piccolo esempio di coraggio e disobbedienza civile contro un regime ingiusto che secondo noi meritava di essere ricordato».

Il ponte dimenticato. Dopo la prima guerra mondiale lo stato delle strade era disastroso in tutto il Tirolo. La strada della val Sarentina venne risparmiata dal passaggio delle truppe austriache sconfitte con i loro pesanti armamenti, ma la mancata manutenzione durante gli anni della guerra si faceva sentire, in particolare nel caso dei ponti in legno. Così accadde che nel 1923 il ponte di legno ormai in rovina nella gola presso la cascata Fingeller minacciava di crollare e interrompere il collegamento con Bolzano. Dal momento che l'Italia, Stato a cui ormai si apparteneva, aveva difficoltà ad aiutare i «vinti», i comuni di Sarentino e Vanga ricostruirono loro stessi il ponte in cemento armato con un rilievo di marmo del santo Nepomuceno che oggi orna il ponte di San Cipriano a Sarentino.

Fascisti per «comodità». Vista la legge elettorale fatta su misura, la vittoria dell'alleanza fascista «Il Listone» alle elezioni per il parlamento italiano del 6 aprile 1924 era solo una formalità. Per questioni di prestigio, Mussolini pretendeva però una vittoria eccezionale: con tutti i mezzi, sia con il terrore che con le grandi promesse. A Bolzano arrivarono squadre di picchiatori, a Sarentino il candidato del Listone, Carlo Barduzzi. I sarentinesi non seppero che cosa farsene della sua promessa di una scuola per l'infanzia, ma invece della promessa di una strada principale migliore sì. Così, su suggerimento del sindaco, Stanislaus Moser, il Listone venne votato anche in valle. L'ingegner Barduzzi divenne onorevole e ai sarentinesi venne promessa la strada, a condizione che se la pagassero.

Strade per colonizzare. A partire dagli anni Trenta anche il sena-

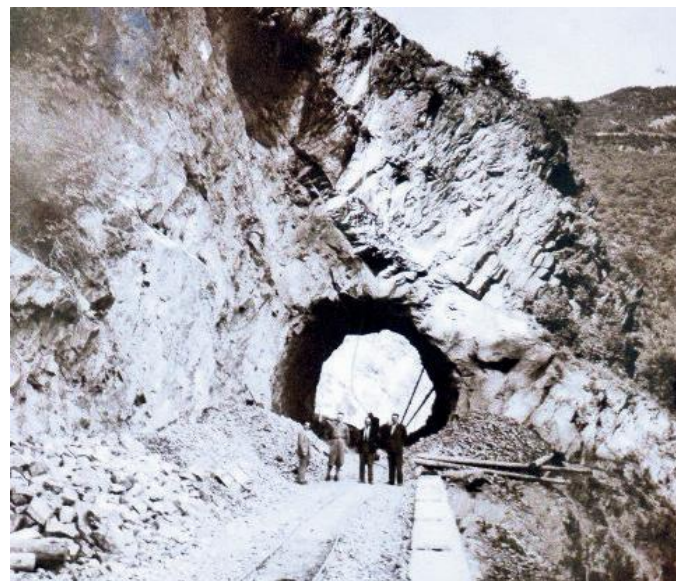


A sinistra l'ingegner Giuseppe Stancari, il direttore lavori in val Sarentina

tore Ettore Tolomei si dovette ricordare: un sarentinese non diventa italiano, nonostante tutti i divieti sulla cultura e sulla lingua. Ma il regime fascista non si arrese, così che una massiccia immigrazione di italiani avrebbe dovuto trasformare in minoranza i tedeschi sudtirolesi e la costruzione di quartieri abitativi e di industrie per i lavoratori italiani e le loro famiglie avrebbe dovuto crearne le premesse.

Anche la sistematica costruzione di strade, come per Castelrotto e per la val Gardena, seguiva questo scopo. Solo lungo la strada verso Sarentino tutto rimase tranquillo perché la burocrazia impediva i lavori: come strada comunale non era di competenza né della Provincia né della nuova agenzia delle strade AASS, poi ANAS.

Il lago di Sarentino. A partire dal 1930 anche l'Italia, come la



Lo scavo di una delle quindici gallerie all'inizio della gola rocciosa

Francia, iniziò a proteggere le proprie frontiere a Nord con una linea di fortificazione. La costruzione della strada attraverso la val Sarentino, per marciare con le truppe verso il Brennero, si accordava perfettamente con questa iniziativa. Idea geniale, si pensava a Roma, e subito il Genio Civile venne incaricato di costruire la strada da Bolzano attraverso la valle fino a Vipiteno. I lavori ebbero subito inizio e allorché fu costruita la parte più difficile in basso, attraverso la gola, con gallerie e ponte... Invece no, tutto da capo: l'ultima relazione del magistrato delle acque a Roma prevedeva proprio in quel tratto un enorme bacino idrico per regolamentare il Talvera. Forse per paura di una rottura della diga o forse per mancanza di denaro, in ogni caso alla fine la valle rimase priva del lago di Sarentino.

Mille operai al lavoro. Il pericolo d'invasione dal Brennero diven-

ne improvvisamente chiaro allorché il 25 luglio 1934 l'amico intimo di Mussolini, il cancelliere austriaco Engelbert Dollfuss, venne ucciso da un nazionalsocialista a Vienna. Mussolini inviò subito quattro divisioni in direzione del Brennero e Hitler comprese: per il momento doveva rinunciare all'Austria. Benito Mussolini invece era avvertito. Vennero investiti immediatamente un maggior numero di mezzi per la fortificazione del confine e venne data un'accelerata alla velocità dei lavori. Anche la fine del cantiere della nuova via di collegamento attraverso la val Sarentina per il Brennero divenne di fatto una priorità: il migliaio di operai italiani bestemmiavano sempre di più per i capisquadra che li sollecitavano. Questi ultimi avevano in previsione dei premi extra per la fine in anticipo dei tratti di strada.

Meravigliosa strada turistica. Allorché a metà luglio del 1938 la



nuova strada di Sarentino venne aperta al traffico, era costata 28.737.000 lire (circa 280 milioni di euro attuali) ed era lunga 63 chilometri. Fu l'unica volta nella storia della valle che i sarentinesi ottennero in un tempo tanto breve una strada senza tante perorazioni e preghiere; larga quanto due corsie di autostrada, ci potevano passare contemporaneamente due camion Carnera (Fiat 634 N, larghi 2,40 metri). I giornali lodavano la

ERA L'ANNO QUATTORDICESIMO



Era l'anno XIV dell'era fascista quando il governo Mussolini diede un'accelerata alla strada per il passo Pennes e Vipiteno come secondo veloce accesso al Brennero in caso di guerra

LE COLONNE FASCISTE A PASSO PENNES

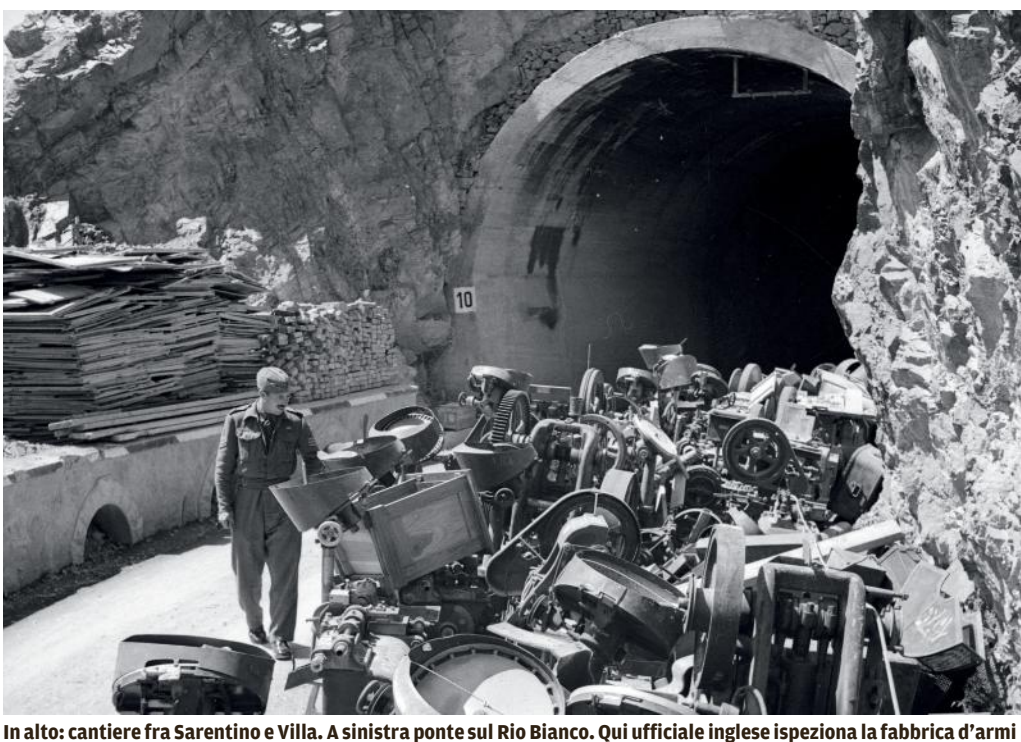


Rimasero in loco almeno fino a inizio anni Sessanta come testimonia questa foto facilmente databile viste le 600 e i Magliolini... Erano le colonne fasciste poste sul colmo del passo Pennes

LA FABBRICA DI ARMI IN GALLERIA



In realtà non entrò mai in funzione perché l'installazione dei macchinari venne terminata soltanto a maggio 1945. È la fabbrica di armi voluta dai nazisti in galleria per evitare le bombe alleate



In alto: cantiere fra Sarentino e Villa. A sinistra ponte sul Rio Bianco. Qui ufficiale inglese ispeziona la fabbrica d'armi

meravigliosa strada che avrebbe permesso di attivare il turismo e l'economia e liberare la valle dall'isolamento. Il vero scopo della strada della val Sarentina divenne però chiaro a tutti agli inizi della guerra nel 1939, allorché le colonne di camion con le truppe e il materiale bellico delle potenze dell'Asse rullarono attraverso la valle.

La fabbrica. Dopo la caduta di Mussolini nel luglio del 1943, e il cambio di fronte del nuovo go-

verno italiano di Badoglio, la Wehrmacht tedesca il 9 settembre occupò l'Italia. L'Alto Adige venne nuovamente amministrato dai tedeschi e dichiarato parte della zona operativa Alpenvorland. I bombardamenti e l'avvicinarsi delle truppe alleate verso l'Italia settentrionale nell'estate del 1944 spinsero la Wehrmacht a posizionare molte fabbriche di produzione di armi sottoterra. Così anche la fabbrica di munizioni Pireotecnico

di Bologna venne spostata nelle gallerie della valle e nella gola venne organizzato un campo di lavoro. Agli inizi di maggio del 1945 tutto era pronto per la produzione ma la guerra finì e le unità britanniche di stanza in Sudtirolo requisirono i nuovi macchinari per la produzione di armi dislocati nelle gallerie, meravigliandosene.

Fermate obbligatorie. L'ossessione dell'Italia di venire invasa dagli stati vicini sparì dopo la se-

conda guerra mondiale di fronte al realismo della ricostruzione. Così la strada della val Sarentina, un tempo strategicamente essenziale, perse la sua importanza diventando una semplice strada provinciale. Che la Provincia di Bolzano avesse pochi soldi per le sue strade si capiva dopo alluvioni o cadute massi: il ripristino si faceva sempre attendere. In quel tempo bisognava tenersi in equilibrio su una passerella di

fortuna, per esempio per attraversare il rio Rosso nel 1962, o arrampicarsi sui detriti rocciosi nell'agosto del 1957 per raggiungere, sull'altro lato della strada, il bus in attesa e poter proseguire il viaggio. Per alcuni viaggiatori lo scendere dalla corriera, notoriamente piena di fumo, costituiva una gradita pausa per respirare un po' d'aria fresca.

In valle sulla strada asfaltata. Agli inizi degli anni Sessanta il

La Fondazione Studi e Ricerche Benetton di Treviso ha messo a disposizione immagini uniche del cantiere nella gola di Sarentino, dal fondo del direttore lavori, l'ingegner Stancari

dato per un'autostrada del Brennero era stato tratto a favore della val d'Isarco: le lettere ai giornali per perorare la causa di un'autostrada "sarentinese" non servirono. Tanto più fu una sorpresa nell'estate del 1966 la classificazione della strada di Sarentino come strada statale numero 508 Val Sarentino-Passo di Vizze. Questa nuova statale avrebbe dovuto essere ampliata per servire come strada sostitutiva del classico tragitto del Brennero nel caso questa dovesse essere chiusa per gli imminenti lavori per la nuova autostrada. I sarentinesi potevano sognare ancora una superstrada attraverso la loro valle, che incrementasse lo sviluppo economico. Divenne realtà soltanto nel 1968: la strada fu completamente asfaltata fino a Vipiteno. Era passato il tempo dei pneumatici bucati da chiodi da maniscalco poco visibili.

La tragedia in galleria. Attenzione, caduta sassi! Chi negli Settanta-Ottanta, di primo mattino, era sulla statale, nella gola si trovava sempre di fronte a sassi, caduti dalle rocce sulla strada durante la notte. Chi andava verso Bolzano più tardi poteva ignorare facilmente questo pericolo. Lontano dagli occhi, lontano dal cuore, perché nel frattempo i sassi erano stati sgomberati dal servizio stradale. Finché la domenica 4 maggio 1980 Johann Hochkofler di Pennes perse la vita seppellito sotto i massi rocciosi della quattordicesima galleria. Il tunnel doveva essere rifatto, cosa che significava la chiusura della strada fino alla fine dell'anno. A nulla valse l'offerta del sindaco Anton Rott che i sarentinesi avrebbero liberato loro stessi la strada.

La rivolta. Dopo la riapertura della strada a fine 1980 sembrava che l'inefficiente Anas a Roma avesse sentito parlare della mano protettrice della madonna a Ponticino e avesse delegato a lei la sicurezza della strada. Allorché nell'ottobre 1982 in parte la 17esima galleria crollò, i sarentinesi non ci videro più. Le proteste della gente, il concorso del Comune, della Provincia e maggiori risorse statali per la costruzione di strade portarono da metà degli anni Ottanta fino al 1989 a quattro nuove gallerie. Non è dato sapere quanto abbiano contribuito gli omaggi floreali e poetici dei sarentinesi al ministro per le infrastrutture Franco Nicolazzi. Il denaro gli sarebbe stato forse più gradito, come si evince dalla sentenza sullo scandalo delle bustarelle per le carceri d'oro del 1992.