

**SILVANO CONTRINI**  
*Direttore responsabile*

## Annuncio

Solo all'inizio del XX secolo potevano avverarsi certi sogni.

Ed infatti un sogno finalmente si avverò.

La Gardesana occidentale, ardita strada a picco sul lago di Garda, metteva fine al passato di commerci sulla via d'acqua e su rischiosi sentieri esposti sugli strapiombi rocciosi.

Ma assieme ad una grande impresa umana, c'è anche una storia segreta e sinistra: quella di un progettista che mise in conto di "pagare" il proprio eventuale fallimento.

Altri tempi, diversi dall'oggi dove le colpe sono sempre degli altri.

**LA REDAZIONE**

### **Tre anni di lavoro, otto chilometri di traforo, 11 vittime LA GARDESANA: L'OPERA DIVENUTA LEGGENDA con una pallottola in canna per il progettista**

#### **Buio totale**

Ho tuttora un ricordo indelebile legato alla Gardesana Occidentale: risale all'estate 1964.

Con un affiatato gruppetto di amici domenicali era stato deciso il giro del Lago di Garda in bicicletta.

Ovviamente pedalavo in ultima posizione ben distanziato dai miei amici più scattanti ed allenati.



Ho ancora vivissimo il ricordo del buio totale mentre arrancavo nella galleria più lunga senza poter scorgere la luce né dell'inizio né della fine.

Furono providenziali i fari di una vettura spuntata d'improvviso in senso contrario ad illuminare la parete rocciosa verso cui ero diretto dopo aver perso del tutto l'orientamento.

Solo più tardi leggendo la storia suggestiva ed appassionante della Gardesana Occidentale collegai la paura di quel momento all'incubo che accompagnò per tre lunghi anni i sonni agitati del suo progettista l'ing. Riccardo Cozzaglio.

Ma forse è meglio andare per gradi...

### **La strada che mette fine a sentieri e rotte sul Lago**

La Gardesana occidentale è quella strada con 70 gallerie a picco sul lago che ha forato la montagna collegando Riva del Garda a Gargnano.

Questo collegamento essenziale tra il Trentino e la Lombardia ha rivoluzionato il traffico che per secoli separava le due terre e fino al 1918 il Regno d'Italia a sud e l'impero austro-ungarico a nord.

Prima di allora i collegamenti non consentivano molte alternative. C'era solo la via d'acqua con vecchi battelli a vapore o barconi a vela oppure i sentieri impervi con strapiombi vertiginosi e strappi improvvisi lungo i costoni rocciosi. Tra tutti, il sentiero dei contrabbandieri che ora è frequentato da alpinisti esperti, equipaggiati di tutto punto e privi di vertigini.

### **Grandi opere dell'epoca**

Erano sicuramente altri tempi quelli cui risale l'iniziativa. Nonostante i mezzi limitati, l'opera fu concepita l'11 agosto 1928 con la creazione del Consorzio ed ultimata il 18 ottobre 1931 con l'inaugurazione, cioè soli tre anni dopo.

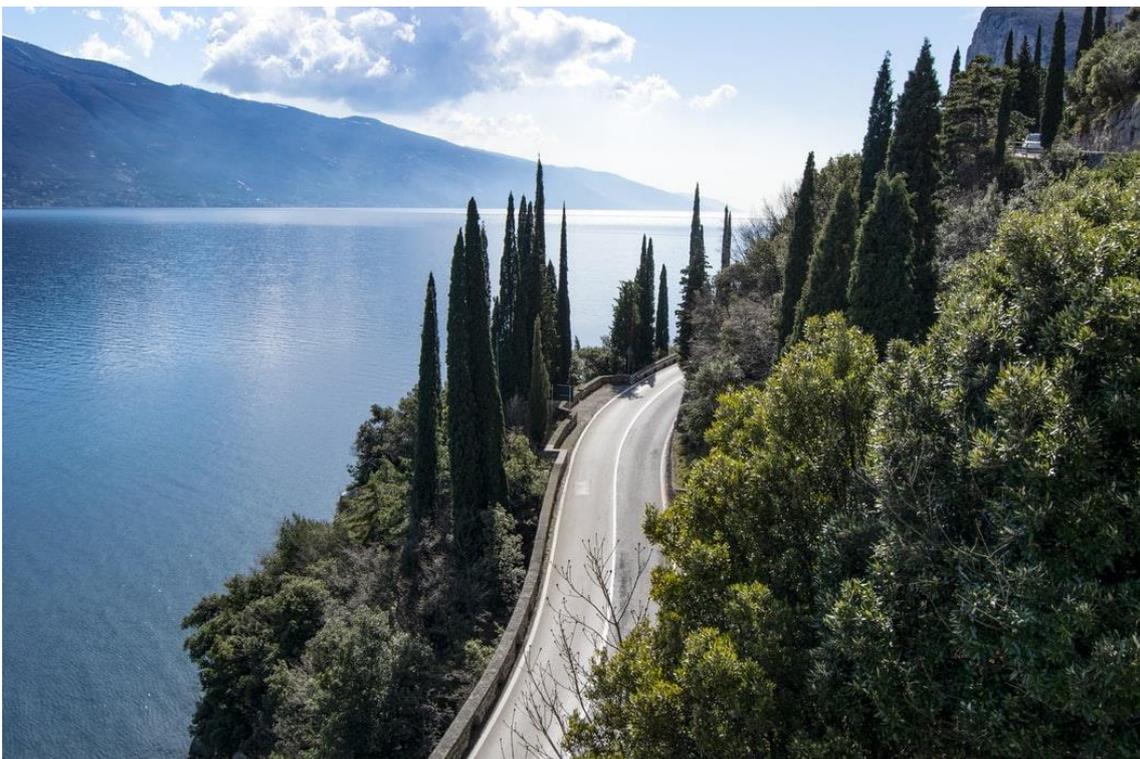
Altri tempi davvero se soltanto pensiamo che oggi la semplice realizzazione di un ponte richiede 10 anni di discussioni e polemiche, 5 anni per la

progettazione ed altri 8 per l'appalto ed i conseguenti ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato.

L'opera rientrava nell'ambizioso programma in cui lo Stato italiano era impegnato per potenziare la rete viaria fino a 26.000 chilometri con strade larghe al massimo 7 metri e pendenza massima del 5% (esclusi i percorsi di montagna tra il 5 ed il 15%).

### **Tra miti e poesia**

Al netto dei brividi che si provano nell'incrociare centauri suicidi che tagliano le curve, oggi viaggiare sulla Gardesana suscita sempre una forte emozione per il paesaggio mutevole, alternato a scorci abbacinanti sul blu del lago oppure a



luci e colori sempre diversi.

L'opera stradale è perfettamente intagliata tra un traforo e l'altro pressoché mimetizzata nelle altissime pareti rocciose.

L'aspetto paesaggistico fu curato nei minimi particolari, infatti a fine lavori, tra il 1932 ed il 1936, l'ing. Giulio Angelini ha curato la piantumazione di 250.000 alberi: pini neri sui pendii e cipressi lungo le rive.



Un tocco di poesia lo ha voluto lasciare anche l'ing. Cozzaglio attribuendo un nome a ciascuna delle 70 gallerie, attingendo dalla mitologia i nomi di Circe, Eros, Amaltea, Elidi e tanti altri.

### **Sudore e vittime**

L'opera ultimata è sicuramente il risultato ambizioso di un azzardo della tecnica e dell'architettura paesaggistica.

Non si può – comunque – trascurare il ricordo di un prezzo molto alto pagato in vittime umane: gli undici operai con i nomi scolpiti sul monumento eretto al confine tra le due regioni.

Tra loro, due giovanissimi, quasi ragazzi: Luigi Zanelli di Limone di 17 anni e Giacomo Bonazi di Tignale di soli 16 anni.

### **L'ing. Cozzaglio: personaggio da leggenda**

Altri tempi davvero per le grandi opere: sicuramente meno corruzione, meno burocrazia, pochi dirigenti, mezzi limitati e molta manodopera.

In questo scenario d'altri tempi passa alla storia l'ing. Riccardo Cozzaglio, progettista e direttore dei lavori.

Sulla sua testa una responsabilità enorme ed un azzardo nella sfida contro la forza di gravità dei milioni di tonnellate di roccia, in condizioni estreme di spinta e fratturazione per la presenza di strati sottili in gallerie prive di rivestimento.

Secondo certe indiscrezioni quasi sinistre, si seppe che l'ing. Cozzaglio era già pronto a pagare di persona i propri errori, per un eventuale improvviso cedimento della montagna sulle centinaia di operai al lavoro.

Per tre anni dormì sonni sicuramente agitati con una pistola sotto il cuscino pronto a togliersi la vita per pagare errori di troppa spavalderia.

Di sicuro altri tempi, nei quali non si pensava ad una fuga nei Paesi offshore in caso di qualche contrattempo.