

Intervista a **MARCELLO MAZZOLDI** di Nago
nato nel 1937

a cura di Donato Riccadonna, Sabrina Buscè e Tullio Rigotti – 2 febbraio 2013

Meccanico dei Dumper al cantiere di Torbole dal gennaio 1956 al dicembre 1959



Dopo il Natale del 1955 mi sono presentato al cantiere di Torbole della Farsura per cercare lavoro come meccanico: mio cugino aveva già fatto il mio nome al capo cantiere, un certo Veraldi. Mazzoldi aveva concluso l'apprendistato nell'officina meccanica Santorum di Riva del Garda. Quindi fece 15 giorni di prova e a gennaio del 1956 venne assunto come meccanico dei Dumper.

Andavo a lavorare in bicicletta e mi portavo il mangiare, perché la mensa del cantiere era solo per quelli che erano da via e dormivano lì. Il mio orario era di 8-10 ore al giorno a turni: all'inizio ero da solo e quindi per 4-5 mesi ho fatto il turno di notte. Comunque c'erano le indennità e si prendeva bene.

I Dumper erano di proprietà della SIMEA di Roma ma dopo poco furono acquisiti dalla Farsura e alla fine a Torbole ce ne saranno stati venti. Potevano trasportare 6 metri cubi di materiale ed avevano un motore tedesco Deutz di 4 cilindri ad aria che funzionava a nafta. Non mi ricordo la cilindrata, ma erano motori grossi. Il posto di guida era a sinistra e quindi per la visuale anche il senso di marcia era a sinistra: gli autisti erano spericolati e viaggiavano a gran velocità visto che prima uscivano dalla galleria e prima finivano il turno di lavoro, che era di 4 ore. I Dumper potevano fare anche i 50-60 chilometri orari.

Noi lavoravamo sotto una tettoia e mi ricordo alcuni colleghi, come Pierino Tonetta di Nago, Fabio Negri di Chiarano, Luciano Malossini di Pranzo. A fianco della nostra tettoia c'era l'officina delle pale meccaniche (la vecchia costruzione della Federici Galluppi) e vicino

c'era la pompa della nafta: mi ricordo alcuni meccanici delle pale, come Giambattista Merighi e Bruno Malossini.

I Dumper erano sempre rotti: si dovevano sostituire o aggiustare cuscinetti, balestre, sterzo. Non parliamo poi dei fanali, dei copertoni e dei freni che praticamente non funzionavano mai vista l'acqua e il fango che c'era in galleria. Un discorso a parte va fatto per i copertoni che erano continuamente a rischio rottura: sulla parte esterna era stata messa una lamiera di metallo di 2 centimetri di spessore. L'unico Dumper che aveva il servo sterzo era quello della betoniera, ma era comunque difficile girarsi. Allora per uscire venivano in retromarcia, ma quando erano molto dentro la galleria erano troppi chilometri da percorrere e così si girava con 4 o 5 manovre.

Chi era addetto all'avanzamento per entrare e uscire utilizzava una corriera che veniva trainata come un rimorchio da un Dumper: aveva un gancio davanti e uno dietro e aveva le ruote sterzanti sia davanti che dietro. I vetri erano tutti rotti ed anche i sedili erano tutti bruciati e non c'erano più.

I nostri interventi potevano essere fatti direttamente in galleria e allora guidavo i Dumper fino all'officina: una volta uscendo ho tamponato un altro Dumper che era fermo in galleria perché era rotto e l'autista lo aveva abbandonato. Il camion che guidavo io era senza freni e la visibilità era scarsa, visto i fanali sempre rotti. Per fortuna Marcello in quell'occasione ha preso solo delle gran botte e in pratica non si era fatto nulla, anche se ha rischiato di lasciarci le gambe.

Nel 1960 Mazzoldi è andato a lavorare per un anno all'officina della SISMA, la centrale idroelettrica di Torbole e poi si è dedicato sempre alla sua campagna.