

8 quintali di esplosivo nella botte dei liquami

Ore 1, notte del 29 dicembre 1943, salta il ponte dell'Arnodera

Una straordinaria operazione partigiana sulla linea ferroviaria Torino-Modane. All'attacco i combattenti della Val di Susa. L'ingegnere e "Don Dinamite"

L'importanza strategica della Val Susa era legata principalmente alla sua posizione ed alla linea ferroviaria Torino-Modane, a doppio binario, che dopo l'8 settembre rappresentò per il comando germanico la più breve, comoda e sicura via di comunicazione tra la Germania e le zone occupate dell'Italia settentrionale e della Francia sudorientale. Per tale motivo i tedeschi si preoccuparono costantemente di mantenere in funzione questa ferrovia sulla quale ogni giorno facevano transitare più di venti treni merci diretti in Francia, carichi di deportati, di macchinari, bestiame e di quanto riuscivano a razziare nell'Italia occupata, ed altrettanti ne facevano arrivare, carichi di carri armati, cannoni, munizioni e truppe.

Per riattivare senza perdita di tempo la circolazione interrotta dai frequenti atti di sabotaggio, tenevano sempre pronto a disposizione, nel deposito ferroviario di Bussoleno, un treno-cantiere composto da tre carrozze, destinate all'officina, alla cucina ed all'alloggiamento di un gruppo di tecnici. Poiché l'intenso traffico ferroviario nemico aggravava sempre più la situazione economica e militare italiana, era indispensabile interromperlo ad ogni costo.

La necessità di impedire al nemico l'uso della linea ferrata era già stata felicemente intuuta da un ufficiale del Genio militare italiano che, di propria iniziativa, aveva fatto saltare un tratto della galleria del Frejus nei giorni che seguirono l'armistizio (8 settembre 1943) bloccando per oltre 22 giorni le comunicazioni ferroviarie del nemico, che lavorò febbrilmente per ripristinare l'uso della ferrovia al più presto possibile. Quando i treni ripresero a viaggiare regolarmente, intervenne pure l'aviazione alleata che tentò di bloccare il traffico con violenti bombardamenti, danneggiando enormemente la cittadina di Modane, provocando vittime

e distruzioni senza però raggiungere gli scopi prefissati.

A questo punto il Comitato militare del CLN piemontese, seriamente preoccupato per la situazione, convocò a Torino il Comando militare unificato della Valle che ricevette dal generale Perotti le direttive e le istruzioni per l'organizzazione delle azioni di sabotaggio. L'ordine del CMRP di interrompere a qualunque costo il traffico avversario sulla ferrovia di Modane venne eseguito in un primo tempo da un gruppo di partigiani di Villar Dora, sotto la guida diretta dell'ing. Bellone usando granate dell'artiglieria contraerea (unico esplosivo a disposizione in quel momento) preso alla Seia di Villar Dora nella prima quindicina di novembre fecero saltare continuamente i binari tra le stazioni di Rosta e Condove. Ma erano azioni cui i tedeschi ponevano celermente rimedio.

Dopo il "colpo di mano" alla polveriera del Villarfocchiardo, i partigiani tentarono di far saltare il ponte dell'Aquila, a metà strada fra Exilles e Salbertrand. La decisione di far saltare il ponte dell'Aquila fu presa a conclusione di una riunione tenutasi a Villar Dora tra l'ing. Bellone, don Foglia, il tenente Ratti, Vittorio Blandino e Carlo Carli.

I preparativi, l'impegno profuso da parecchi uomini, le peripezie per riuscire a mettere insieme l'azione, complicata e rischiosa, meritano un racconto a parte. Ma la conclusione dell'operazione fu una delusione enorme per tutti poiché, dopo tanta fatica e tanto rischio, le micce - inumidite - non esplosero.

Questo insuccesso ebbe ripercussioni estremamente sfavorevoli sul morale dei partigiani. Tuttavia l'attività di sabotaggio non venne interrotta e così ai primi di dicembre Guido (Bobba) fece saltare i ponti di San Valeriano, tra Borgone e S. Antonino e, nella notte del 14-15 dicembre, i partigiani Alessio Maffiodo, Remo Bugnone, l'ing. Bellone, Vittorio Blandino, don Foglia, Cristoforo Giorda, Bruno Carli, Livio Richetto e Giuseppe Giorda decisero di far saltare il ponte della ferrovia della Perosa, situato tra Rosta e Alpi-

■ I quattro dinamitardi che fecero saltare l'Arnodera: da sinistra, Bellone e Blandino; sotto, sempre da sinistra, don Foglia e Bugnone.



gnano. Ma anche in questo caso i tedeschi eseguirono i lavori di riparazione in una quindicina di giorni. Nonostante tanti sforzi non si era ancora raggiunto lo scopo che tanto stava a cuore al generale Perotti. Occorreva procedere ad un sabotaggio in grande stile, tale da fermare i tedeschi per lungo tempo. Per il nuovo colpo decisivo venne quindi scelto, dopo parecchi giorni di sopralluoghi estenuanti e pericolosi effettuati dall'ing. Bellone e da don Foglia, il viadotto dell'Arnoderà, costruito su un profondo torrente, all'uscita di una galleria poco a monte di Meana, con pianta leggermente in curva ad unico binario, in muratura ben conservata, lungo circa 80 metri, a quasi cinque arcate poggiate su quattro pilastri, dei quali quello centrale alto quasi 30 metri.

L'ing. Bellone compilò un vero e proprio progetto tecnico di distruzione, affinché nulla fosse abbandonato al caso od alla improvvisazione.

L'operazione ebbe inizio ancora a Villar Dora. L'esplosivo fu trasportato verso Mompantero per ben tre volte da diversi partigiani, ma senza successo: per due volte il viaggio si interruppe appena iniziato per la presenza in zona di colonne tedesche. La terza volta l'addetto al trasporto, il partigiano Nino Rulfo, riuscì ad arrivare sino a Novaretto e poi desistette per la forte pressione nemica.

In effetti il primo tremendo problema da risolvere era quello di riuscire a portare fino al ponte dell'Arnoderà il micidiale carico di esplosivo: i vari presidi nazifascisti in zona, i movimenti continui di blindati, la presenza di spie locali parevano intoppi insormontabili ed i tre tentativi falliti ne erano la riprova. Solo una carica di eccezionale sangue freddo, qualche idea particolarmente astuta per limitare i rischi di essere scoperti (e sicuramente passati per le armi all'istante) e una certa dose di buona fortuna avrebbero potuto far intravedere la possibilità di un successo tanto importante. Si riordinarono le idee ancora una volta e ne uscì un progetto, del tutto particolare, che comunque si rivelò poi quello giusto. L'incarico di trasportare il carico

impressionante di esplosivo fu affidato a Vittorio Blandino: la scelta, anche di Vittorio, fu di muoversi da solo. In tempi meno rischiosi lo stesso Vittorio aveva già compiuto due trasporti di esplosivo in Valle andati a buon fine. Ora la situazione era ben più pericolosa e tutti, in coscienza, lo sapevano, nonostante il mitico don Dinamite (don Foglia) invitasse ad avere anche un po' di fiducia in più nell'aiuto del Signore.

Anche Vittorio, più ancora che non gli altri, si rendeva conto del fatto che, in questo caso, di mezzo poteva esserci anche la rilevante probabilità di lasciarci la pelle. Lo stesso Vittorio Blandino ricorda che si preparò scrupolosamente: in particolare si mosse a controllare di persona i movimenti di truppe e blindati in zona, cercando anche di capirne bene gli spostamenti immediatamente conseguenti. Durante uno di questi sopralluoghi per strada, incontrò il fotografo di Avigliana, tale Farioli, che conosceva bene. Gli chiese se fosse possibile farsi fotografare e avere in fretta la propria, fotografia. Fu possibile, e Vittorio andò a trovare la madre, a Drubiaglio, e prima di partire lasciò la fotografia. Quando se ne andò, la madre e le anziane nonne si guardarono piangendo: capivano che quel figlio, sprezzante del pericolo, aveva in mente di fare qualcosa di molto rischioso. A Villar Dora ben otto quintali di dinamite sciolta furono collocati in una botte ovale, di quelle che erano destinate al trasporto dei liquami. L'esterno della botte venne letteralmente coperto di liquame da pozzo nero, con un odore talmente nauseante da infestare l'aria circostante. La botte e il mulo, uno dei più resistenti della zona, furono messi a disposizione da Giovanni Calliero. Il micidiale carico, con Vittorio in testa, arrivò sino a Caprie senza inconvenienti. Là sopraggiunse una colonna di autoblindati tedeschi impegnata, mentre marciava, a mitragliare qua e là il versante della Sacra di S. Michele. Il bravo mulo spaventato dalle raffiche, cominciò ad imbizzarrirsi, ma venne energicamente

domato da Vittorio. Passata la colonna e le autoblindate, il viaggio riprese, non senza aver valutato l'opportunità di tornare indietro. A Borgone il passaggio obbligato era alle Casermette, sede del presidio tedesco e lì il carro venne bloccato ed accerchiato da otto tedeschi armati. L'odore tremendo del liquame fece, sugli otto, uno strano effetto: li imbestialì a tal punto da dare in escandescenze con pesantissimi ordini a Vittorio di togliersi velocemente di mezzo con tutto il suo carico. Il momento tragico fu quando agli imperativi "raus" si aggiunsero diversi colpi di



■ Qui e nella pagina seguente, il ponte dell'Arnoderà appena saltato, ripreso da diverse angolazioni.

mitraglietta, sparati per fortuna verso l'alto e non sul carro. Dopo questo secondo brutto incontro, Vittorio decise di continuare con maggiore determinazione (la fortuna sembrava quindi aiutarlo) e decise di approntare e tenere a portata di mano, in un angolino del carro, un candelotto con miccia pronta per l'uso: deciso a far saltare tutto al prossimo incontro con i tedeschi che, cosa probabilissima, non si fosse conclusa felicemente come i precedenti. A Bruzolo il carro si trovò nel bel mezzo di due colonne tedesche in procinto di incrociarsi.

Una serie di incomprensioni tra i capi colonna, tra grida ed imprecazioni durante gli spostamenti dei mezzi pesanti per consentire agli stessi di incrociarsi senza uscire di strada portò ad un'altra pericolosissima situazione: nel trambusto delle manovre in corso fuori strada, giù per la scarpata, sbalzato da uno dei mezzi pesanti, finì il carro di Vittorio. Nella confusione generale qualche tedesco particolarmente nervoso ebbe, probabilmente, l'impressione, che fosse in corso un attacco partigiano. Partirono alcuni colpi diretti verso la montagna ed immediatamente seguì una fitta

sparatoria in ogni direzione: i tedeschi sembravano impazziti e non si rendevano conto che non si trattava di un attacco partigiano ma bensì che a sparare erano solo loro. Per Vittorio fu un momento tragico: diversi colpi raggiunsero la botte piena di dinamite, tranciandone di netto il bocchettone d'apertura e facendo saltare una delle fasce di ferro che cingevano la botte. Sembrava fosse giunta la fine di tutto, poiché se un solo colpo avesse perforato la botte e raggiunto la dinamite, il carro, il mulo, Vittorio ed anche tutti i tedeschi circostanti sa-

rebbero letteralmente saltati in aria. Fu un quarto d'ora di vero e proprio inferno. Il mulo sembrava impazzito, tentava in ogni modo di svincolarsi dal carro, impennandosi e scalciano in ogni direzione. Vittorio, con la forza della disperazione, appioppò al mulo un pugno tremendo in pieno muso, facendolo barcollare e poi cadere: rimase, quasi miracolosamente, fermo e intontito, incapace di rialzarsi o timoroso di ricevere un altro colpo da Vittorio.

L'inferno cessò, i colpi d'arma pesante e delle mitragliette si diradarono e Vittorio, che dopo aver "abbattuto" il mulo, si era riparato dietro ad un monumento posto ancor oggi sul fianco della strada, si avvicinò al mulo accarezzandolo e spronandolo a rialzarsi. Arrivò trafelato un vecchietto in bicicletta e, su richiesta di Vittorio, si prestò a dargli una mano a tirare su il carro ancora per metà bloccato nella scarpata. Mentre sbuffava per lo sforzo, riprese Vittorio con dure parole: «Come si fa a stare qui, in questo inferno. Di pelle ne hai una sola. Non sai che il liquame non va in malora... Vai a casa che è meglio». Vittorio lo ringraziò: non poteva certo confidargli che il problema non era il liquame, bensì gli otto quintali di dinamite. Il viaggio riprese. A Foresto una ventina di tedeschi si affannavano a far cenno a Vittorio, ad una certa distanza, di affrettare la marcia per non interferire con i movimenti in corso di un'altra colonna che transitava in zona.

Altro pericolo superato con una sosta, sospirata, di un'ora nei pressi del camposanto di Foresto. Transitata la colonna, il carro ripartì e la mèta tanto ambita, Mompantero, fu raggiunta. Lì diversi partigiani attendevano Vittorio e il suo micidiale carico. Quel carico ebbe, due giorni dopo, l'onore di distruggere il ponte dell'Arnoderà.

Nei due giorni successivi all'arrivo a Mompantero, e precisamente il 27 e 28 dicembre, l'esplosivo venne trasportato da Remo Favro e Battista Bianco Dolino da Mompantero alla chiesa di S. Saturnino, a soli 500 metri dal ponte dell'Ar-

nodera, e nascosto nella boscaglia. La sera del 28, Vittorio Blandino (dopo aver riportato a Villar Dora il mulo e il carro che aveva trasportato l'esplosivo) tornò a Mompantero con Remo Bugnone e qui si unì alla squadra di partigiani composta di diciotto uomini ai quali si aggiunsero l'ing. Bellone e don Foglia. Venne bloccato l'ingresso della galleria per proteggere gli uomini al lavoro dal probabile sopraggiungere di qualche pattuglia di sorveglianza ferroviaria, mentre Vittorio Blandino, con alcuni uomini, occupava il vicino casello ferroviario, interrompendo le comunicazioni telefoniche e bloccando i casellanti. Intanto, gli altri partigiani - nonostante la rigidezza del clima e la fitta oscurità - lavorarono intensamente per tre ore per scavare le buche nelle quali collocare le cassette di esplosivo.

Il tenente degli alpini Vittorio Moroni, che comandava la squadra dei partigiani di Mompantero aveva in precedenza contattato il comandante della tenenza dei carabinieri di Susa, l'allora tenente Dante Adami, concordando che gli stessi carabinieri, che di solito controllavano periodicamente il ponte si tenessero a distanza dal ponte stesso in modo da ignorare le operazioni in corso.

Sulla massicciata stradale furono aperte sette profonde camere, sino a scalfire la muratura del ponte, disposte nei punti prestabiliti delle quattro arcate a monte (l'ultima arcata, quella rivolta a valle, verso Meana, venne risparmiata); una ottava camera, più profonda delle precedenti, fu ricavata al piede del pilastro centrale entro il greto del torrente gelato. In ogni camera fu deposta una carica di dinamite, che venne poi intasata accuratamente con della terra mista a neve e pietrame.

Terminate le operazioni di scavo, i partigiani di Mompantero ritornarono alle loro basi lasciando sul posto quattro uomini (don Foglia, l'ing. Bellone, Vittorio Blandino e Remo Bugnone) che dovevano far brillare le mine. Essi munirono ogni cassetta già innestata con due detonatori al fulminato di mercurio, di due spezzoni di miccia a lenta combustione della lunghezza di

2 metri ed all'estremità di ciascuna miccia infilarono, per facilitare l'accensione, una bocchetta di balistite. Quindi, all'una del 29 dicembre, accesero le sedici micce che esplosero tutte regolarmente a ritmo serrato, distruggendo il ponte per una lunghezza di oltre 62 metri, mentre il pilastro centrale venne letteralmente polverizzato. I materiali vennero lanciati a notevole distanza, mentre il rumore dell'esplosione si propagò nella valle sino a 15 chilometri di distanza.

Il risultato ottenuto grazie alla scrupolosa organizzazione partigiana ed alla perfetta collaborazione tra esperti tecnici e gruppi di militari fu davvero eccellente: il comando tedesco di Torino definì il colpo "opera d'arte", riconoscendolo come il più importante sabotaggio ferroviario sino allora compiuto dai partigiani nell'Europa occupata e l'eccezionale importanza di questa azione fu pienamente riconosciuta anche dagli alleati.

Per circa tre mesi tutto il traffico ferroviario dei tedeschi fu interrotto sulla linea Torino-Modane, perché la ricostruzione del ponte – pur essendo intrapresa dal Genio militare germanico pochi giorni dopo l'esplosione – si protrasse fino al mese di marzo 1944.

L'operazione fu dunque di enorme importanza; tre mesi di totale interruzione della linea significarono un respiro lunghissimo del movimento partigiano almeno sul fronte ferroviario, la possibilità di riorganizzazione delle strutture del mo-



vimento e l'attivazione di azioni di guerriglia diversificate sul territorio, oltre alla salvezza di 30/35 mila persone.

Per rendersi conto dell'importanza dell'*operazione Arnoder*, sotto l'aspetto logistico basti pensare che ogni giorno in Italia entravano, su quella linea ferroviaria, da 3.500 a 4.000 soldati tedeschi, centinaia di carri armati e mezzi pesanti. Per capire la difficoltà enorme di portarla a termine, si tenga a mente che tutte le stazioni ferroviarie da Collegno a Bardonecchia erano occupate e controllate dai tedeschi e soltanto a Susa, a pochissima distanza dal Ponte, stazionavano 800 tedeschi e trenta carri armati. Inoltre truppe con armamenti pesanti erano presenti ovunque, al dinamitificio Nobel di Avigliana, alla Monce-

nasio di Condove, a Bussoleno, a Rivoli ecc.

Il botto tremendo di fine anno al ponte dell'Arnoderà ridiede entusiasmo ai partigiani e animò oltremodo la guerriglia nella convinzione che, applicando la perizia, la perfetta organizzazione ed il sangue freddo dimostrati nell'esecuzione di quell'azione, altri notevoli successi sarebbero stati ottenuti.

Nel cinquantesimo anniversario dell'azione, si è spento in Germania don Francesco Foglia, uno dei protagonisti: a salutarlo e deporlo, con amore fraterno, nella terra della sua Novalesa c'erano – fra la tanta gente presente – i compagni di quel colpo, la squadra di Mompantero e i partigiani di tutta la Valle.

Nel tristissimo giorno dell'addio al grande amico prete partigiano, ricordò il Comandante "Vittorio" che appena prima di accendere le micce nella notte dell'Arnoderà, i quattro sabotatori (don Foglia, Bellone, Bugnone e "Vittorio") incrociarono gli sguardi... don Dinamite tradusse il pensiero di tutti di quell'attimo e, rincuorando se stesso e gli altri, disse: «potrebbe sembrare un peccato distruggere un'opera tanto bella e imponente fatta col sudore di centinaia di uomini, alcuni dei quali sono anche morti per costruirlo ... ma, adesso, non è un peccato, è un dovere verso l'umanità, il nostro dovere!».

E le micce, quella notte, non fallirono. ■

