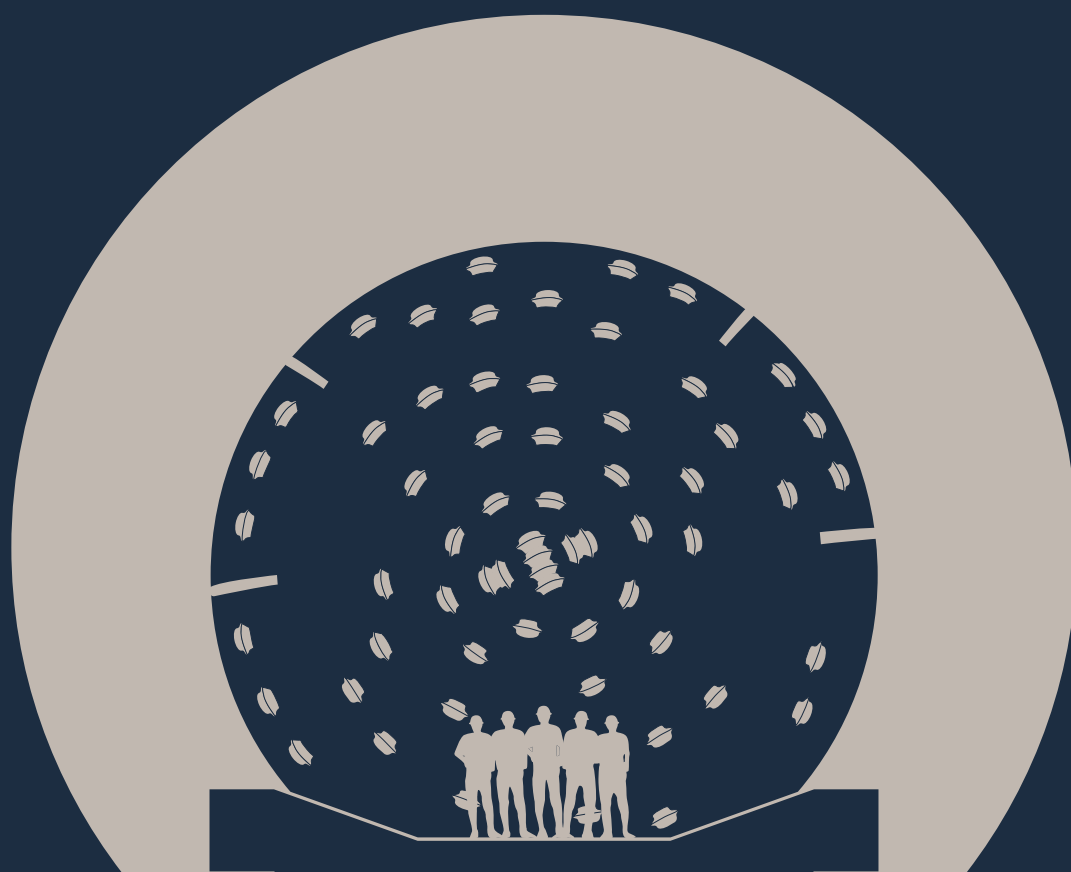


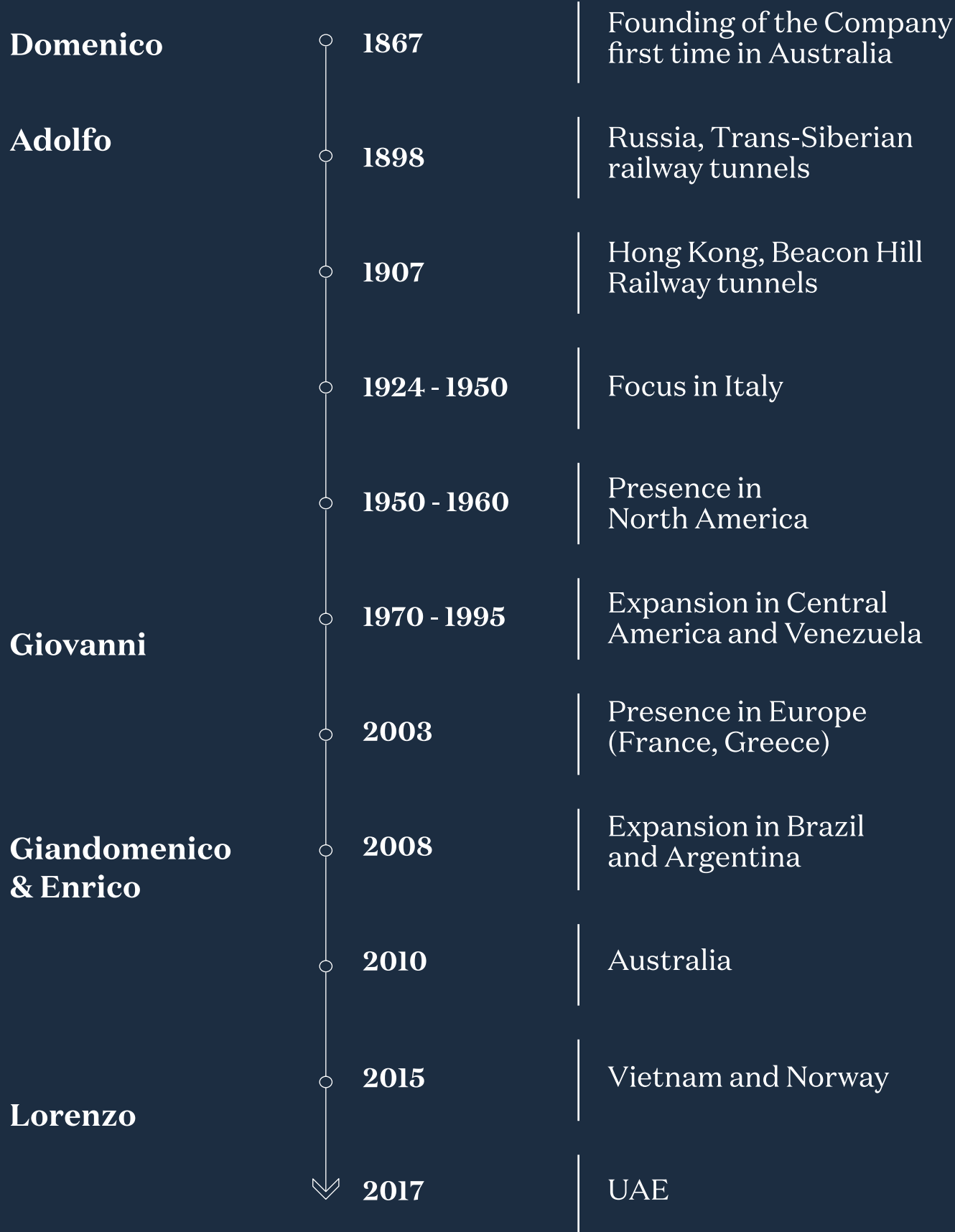
GHELLA

CINQUE GENERAZIONI
DI ESPLORATORI E SOGNATORI



Eugenio Occorsio

con la collaborazione di Salvatore Giuffrida



1837

DOMENICO GHELLA

Il capostipite

Milano, giugno 1837.

A capo della città c'è un nuovo podestà, Gabrio Casati.

È stato nominato il 2 gennaio, stesso giorno in cui Alessandro Manzoni sposa in seconde nozze Teresa Borri, dopo la morte di Enrichetta Blondel. L'epidemia di colera che l'anno precedente aveva provocato più di 1500 morti è ormai conclusa e la città riparte: in febbraio l'imperatore Ferdinando d'Austria dà il via alla costruzione della ferrovia che collegherà Milano con Venezia, ma in città non si fa che parlare dell'arrivo di Honoré de Balzac, trasferitosi nel capoluogo meneghino per una eredità e anche, pare, per sfuggire ai debiti accumulati a Parigi.

Intanto l'onda lunga dei tumultuosi moti rivoluzionari del 1830 fa sentire i suoi effetti. Il nuovo comandante militare di Milano è il maresciallo Radetzky, che controlla con il pugno di ferro qualsiasi spinta rivoluzionaria azzerando, anche con le inchieste del magistrato trentino Paride Zajotti, l'ala milanese della Giovine Italia, il movimento insurrezionale fondato da Giuseppe Mazzini a Marsiglia: il leader meneghino Luigi Tinelli è mandato in esilio negli Usa e anche Garibaldi, entrato in contatto con i mazziniani, deve rifugiarsi in Sudamerica. Sono mesi difficili a Milano. Duecento chilometri più a sud c'è il porto di Genova. Da qui partono senza sosta i piroscafi pieni di rivoluzionari in fuga, galeotti e avventurieri: destinazione, le Americhe e l'Australia.

A quel tempo a Milano vivevano circa 500mila abitanti, inclusi i sobborghi della cintura periferica. Uno di questi è Noviglio, frazione rurale nella parte sud della città.

Qui nasce il 26 giugno 1837 Domenico Ghella. Lontano dal centro, dalla vita politica e dai salotti culturali dell'aristocrazia, Noviglio è noto per le cascine, le mondine e le cicogne che da maggio a luglio nidificano sui campanili delle chiese. Uno spaccato contadino di poche centinaia di anime, ai margini della grande città. Qui Domenico trascorre gli anni della sua infanzia, poi all'età di **13 anni va in Francia, a Marsiglia, dove lavorerà come minatore per dieci lunghi anni**. Non sarà facile per un ragazzo di Noviglio: sono gli anni successivi agli esperimenti della Comune di Parigi e di Marsiglia, la costa francese ribolle per le tensioni sociali che si fanno sempre più acute con lo sviluppo industriale nella regione. Marsiglia è meta di immigrati italiani in cerca di lavoro nelle miniere e nell'industria olearia, dove nascono e trovano sempre più forza le prime idee socialiste e della lotta di classe. Ma nascono anche i primi sentimenti di sciovinismo e xenofobia, che porteranno qualche anno dopo a incidenti e manifestazioni contro gli italiani, come i "Vespri marsigliesi" del 1881: i morti saranno tre, i feriti almeno quindici.



Domenico capisce in anticipo che gli eventi precipiteranno e saluta la “caldera” francese prima degli incidenti. Ha imparato la lingua, sa come muoversi nell’ambiente di Marsiglia e viene a conoscenza che in Egitto la Compagnie du Canal Maritime, alla guida dell’ambasciatore De Lesseps, sta costruendo un’opera che avrebbe cambiato la storia: il Canale di Suez. Deve partecipare anche lui, sa che può cambiare il corso della sua vita. Ma deve sbrigarsi: nel mese di febbraio 1867 le tratte a nord e a sud del Lago Amaro sono state aperte alla navigazione e mancano solo gli ultimi lavori di messa in sicurezza, da fare con l’aiuto di imprese esterne. **È questa l’occasione da prendere al volo.**

SOPRA 1867 - Primo cantiere della famiglia Ghella

Domenico si imbarca da Marsiglia con il primo piroscalo disponibile e appena sbarca a Port Said si propone al baffuto diplomatico francese. Domenico ha trenta anni, esperienza da vendere e la sicurezza di chi sa come muoversi in qualsiasi situazione, anche le più difficili come le dure miniere di Marsiglia; e un po’ aiutano i trascorsi d’infanzia del “Grande francese” a Firenze, dove il padre, il conte Mathieu de Lesseps, prestava servizio come console generale.

Domenico ottiene l’incarico e **lavora al Canale di Suez fino al 1871**, per tre intensi anni: daranno a tutta la sua vita una forte vocazione internazionale che trasmetterà ai figli. Intanto il mondo sta cambiando: l’Europa saluta due nuove nazioni, l’Italia e la Germania, mentre la Gran Bretagna si chiude nella sua splendid isolation e gli imperi austro-ungarico, ottomano e russo iniziano il loro rapido declino.

A Istanbul, nel frattempo, il sultano sta costruendo una linea funicolare sotterranea.

La rivoluzione industriale esalta la scienza, velocizza i cambiamenti e accorcia le distanze: se prima si andava a piedi, ora si va in macchina o in treno. Aumentano le esplorazioni, crescono le opportunità ma si inaspriscono anche i conflitti sociali latenti e le grandi ideologie di massa che saranno all’origine delle tragedie del Novecento: nel 1871 Charles Darwin pubblica “L’origine dell’uomo”, nel 1873 Michail Bakunin scrive “Stato e Anarchia” e Jules Verne pubblica “Il giro del mondo in 80 giorni”.

Nasce un “uomo nuovo” che deve trovare un equilibrio e un ruolo all’interno della nuova società industriale, dove tutto è messo in discussione. Domenico diventa una figura a metà tra l’imprenditore, il tecnico e l’avventuriero: nel 1871 lascia Port Said ma rimane dentro l’Impero Ottomano. **Ha saputo che a Istanbul il sultano sta costruendo una linea funicolare sotterranea**, che collegherà i due quartieri centrali di Beyoglu e Karakoy, l’antica Galata, il nucleo storico della città, sulla parte europea.

Il Tünel, come lo chiamano oggi in Turchia, sale lungo la collina di Eyup sul Corno d’oro per 573 metri: solo la metropolitana di Londra, inaugurata nel 1863, superava in grandezza un’opera del genere.

Domenico inizia nel 1871 a scavare per realizzare quella che ancora oggi è la seconda linea sotterranea urbana più antica al mondo: una unica galleria in mattoni lunga 554 metri, larga 6,7 e alta quasi 5 metri, che arriva a 61 metri sul livello del mare con una pendenza che va dal 2% al 15%. A quel tempo due coppie di carrozze, con motore a vapore, percorrevano il Tünel, una per merci e animali, una per i passeggeri: ogni giorno era percorsa da almeno 40mila persone.

Il lavoro realizzato a Istanbul regala a Domenico esperienza e anche una certa fama nell’ambiente che conta. E dopo cinque anni alla corte del sultano, Domenico torna in Italia: ha ottenuto un nuovo incarico, in Piemonte, sulla tratta Novi-Acqui-Ovada, terra di ciclisti, dove realizzerà alcuni pozzi e impianti. Proprio in Piemonte, a Colleretto Castelnuovo, nascerà il primogenito Adolfo Ghella, il 17 agosto 1877.

L’anno cruciale, però, sarà il **1894: Domenico fonda la società Ghella**. Nello stesso anno muore all’età di 57 anni.

A portare avanti la società e il percorso dei Ghella, sarà proprio Adolfo, anche lui a metà tra imprenditore, ingegnere e avventuriero. **Anche lui, come il padre, lascia la terra natia a 13 anni non solo per lavoro ma anche per spirito di avventura**: il lavoro: seguirà il padre nei cantieri e ben presto **acquisirà una esperienza e una visione che lo porterà in tutti gli angoli del mondo, dalla Australia alla Russia**.

1877
-
1908**ADOLFO GHELLA**

La seconda generazione



Adolfo nasce il 17 agosto 1877 a Colletterto Castelnuovo, comune di poche centinaia di anime, al fianco di un bosco di frassini e betulle che domina la campagna del Canavese e la pianura torinese.

È qui che la rivoluzione industriale inizia a dare i primi risultati anche in Italia: fra pochi anni, nel 1899, Giovanni Agnelli fonderà a Torino la Fiat e a poche decine di chilometri, a Ivrea, Camillo Olivetti fonderà nel 1903 la fabbrica di macchine da scrivere seguendo i modelli di gestione e organizzazione appresi negli Usa da Thomas Edison.

Nasce una nuova generazione di imprenditori visionari di cui Adolfo fa parte a pieno titolo: già all'età di 13 anni segue il padre nei cantieri e impara sul campo a costruire e realizzare pozzi, gallerie, ponti. Ma non basta. I tempi sono cambiati e per stare al passo con le nuove scoperte tecnologiche è necessario studiare e unire la pratica con la teoria. Alla morte del padre, Adolfo eredita duemila lire. Sa già come investire la somma e torna a casa per finire gli studi presso l'Istituto di Pinerolo, dove nel 1896 ottiene il diploma di geometra. È il punto di partenza per Adolfo, che lo stesso anno parte per l'Egitto. Vuole visitare le opere più famose costruite dal padre: il Canale di Suez e il Tünel di Galata a Istanbul. Ma la "Sublime Porta" non è più quella città dinamica e attiva che venticinque anni prima aveva accolto il padre Domenico.

Vuole visitare le opere più famose costruite dal padre: il canale di Suez e il Tünel di Galata a Istanbul

L'Impero Ottomano è in piena crisi: il Tanzimat, il programma di riforme volute dai sultani per modernizzare l'Impero e investire in nuove tecnologie e infrastrutture come il Tünel costruito da Domenico, è sostanzialmente fermo e anche le nuove misure liberali introdotte dal sultano Abdul Hamid II, salito al trono nel 1876, non riescono a risollevare l'Impero. Le conseguenze della disastrosa guerra con la Russia nel 1878 si fanno ancora sentire e dopo gli sforzi del sultano di coinvolgere i musulmani contro Mosca, si inizia a parlare con insistenza della Umma, la grande nazione islamica: Istanbul è ormai considerata il faro dell'Islam e Abdul Hamid vuole unire arabi, albanesi e turchi in una unica identità di chiara matrice religiosa.



Il governatore delle Indie Orientali avvisa direttamente il Foreign Office: il rischio di una guerra santa è concreto e controllare la Sublime Porta diventa un obiettivo strategico per il Foreign Office. Gli eventi non tardano a precipitare. A Istanbul tira una brutta aria: nel 1896, quando Adolfo arriva in città, il sultano inizia la guerra contro la Grecia per tentare di mantenere il controllo su Creta, che comunque perderà in pochi mesi. Nello stesso anno aumentano i disordini e le repressioni della polizia ottomana contro la comunità armena che reclama le riforme e le garanzie promesse nel 1878 dall'accordo di pace di Berlino dopo la guerra contro la Russia.

SOPRA 1914 - Ritorno in
Russia dagli zar

Ma non c'è niente da fare per i due milioni di armeni cattolici che da secoli vivono in Anatolia: la situazione a Istanbul degenera in fretta. Il 26 agosto 1896 un gruppo di rivoluzionari armeni fa irruzione nella sede centrale della Banca ottomana a Istanbul per attirare l'attenzione della comunità internazionale sulle rivendicazioni della comunità.

Le guardie vengono uccise e più di 120 impiegati sono presi in ostaggio. La risposta di Abdul Hamid è talmente dura che il sultano si guadagna il soprannome di "sanguinario". Migliaia di persone a Istanbul e nell'Impero sono massacrati in un pogrom senza fine, secondo lo storico francese Pierre Renouvin vengono uccisi almeno 250mila armeni in pochi giorni. In questa atmosfera di sangue c'è ben poco da fare per Adolfo che nel 1898, appena due anni dopo la sua partenza da Collettero Castelnuovo, torna in Italia.

*Appena dopo due anni,
Adolfo, torna in Italia.*

Presto trova una nuova opportunità: un lavoro come praticante nello studio del geometra Maddio, uno dei più importanti di Castellamonte, comune di diecimila abitanti alle porte di Torino. **Siamo alla fine del secolo, sono anni decisivi per l'Italia.**

Nasce il capitalismo industriale su grande scala anche in settori nuovi come siderurgia, energia, tessile. Tra Milano, Torino e Genova si forma il triangolo che sarà il cuore dell'industria nazionale. Lombardia, Piemonte e Liguria disponevano di infrastrutture avanzate: la linea ferroviaria del Gottardo collega il Nord Italia con la Svizzera e la Germania, il Moncenisio con la Francia e il Brennero con l'Austria. Milano diventa il polo finanziario del paese, Genova è il primo porto d'Italia e Torino è il cuore dell'industria operaia.

In questo contesto **Adolfo, che a 23 anni poteva già vantare esperienze all'estero e una buona conoscenza di francese e inglese**, non tarda a diventare uno dei dipendenti più importanti dello studio Maddio. Il titolare lo manda spesso in missione a Genova. La città è in fermento.

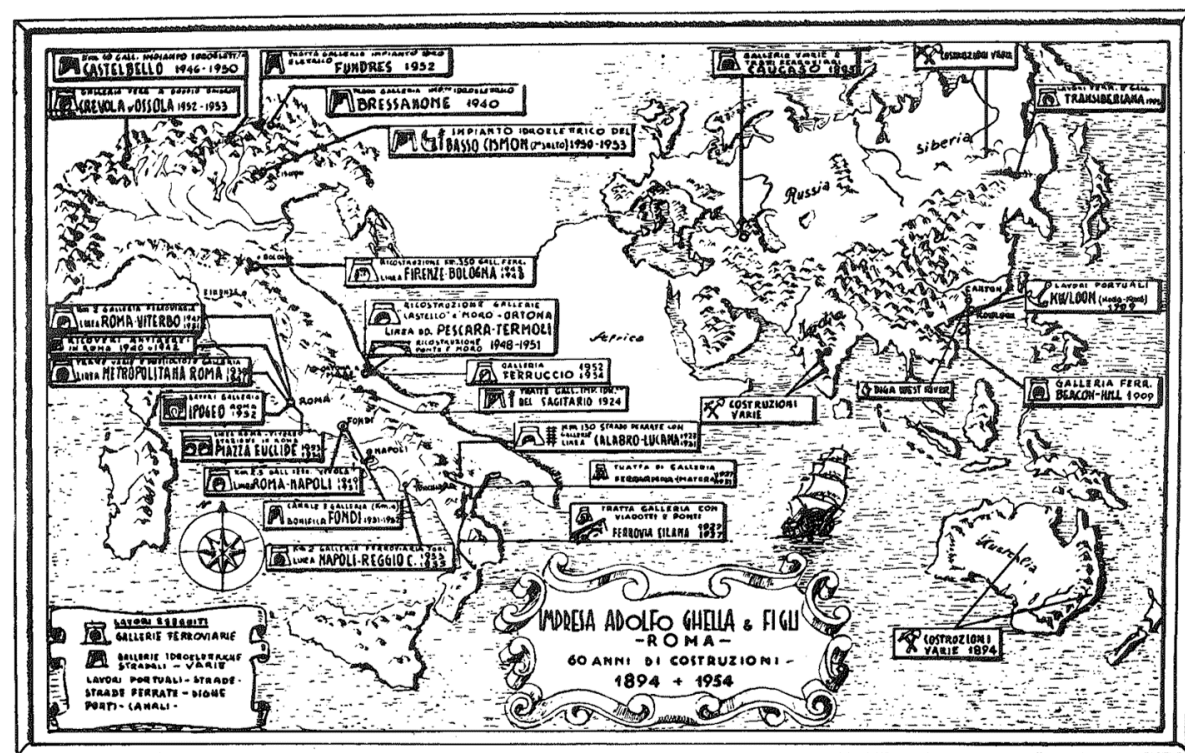
Adolfo mangia al porto, vive l'atmosfera magica dei carruggi, respira le storie della città, degli emigranti e di paesi lontani: sarà proprio da questo porto che, fra venti anni, Mario Bergoglio e la moglie Maria Sivori, genitori del futuro Papa Francesco, partiranno alla volta di Buenos Aires.

*Pionieri in cerca di fortuna:
è il boom della corsa all'oro e ai diamanti.
Adolfo è tra questi.*

Ogni giorno i piroscafi partono per le Americhe e l'Australia, sempre più numerosi, di mattina e di sera. **Adolfo** li osserva allontanarsi con il loro carico di speranza, nostalgia e mistero: **è un imprenditore, ma anche un avventuriero e un sognatore**. Al di là del molo c'è un mondo da scoprire, e lui non resiste. Lascia lo studio Maddio e nel 1901, **a 25 anni, si imbarca per l'Australia**. A quel tempo era ancora la meta di coloni e detenuti inglesi ma proprio in quegli anni iniziano ad arrivare molti emigranti cinesi, italiani, irlandesi e greci. E anche tanti pionieri in cerca di fortuna: è il boom della corsa all'oro e ai diamanti. Adolfo è tra questi.



In Australia si inventa boscaiolo, pastore, attraversa in lungo e largo il paese e si ferma a Victoria a cercare l'oro nei giacimenti di Beechworth, Ballarat e Kalgoorlie, un burbero villaggio che deve il nome al kalgooluh, una pianta rampicante chiamata silky pear ("pera di seta") capace di vivere anche nel deserto: gli aborigeni mangiano il frutto e il nettare del fiore.



Ma ai coloni non vanno a Kalgoorlie per la silky pear. A Kalgoorlie c'è il "golden mile", il miglio con il filone aurifero più ricco di tutta la terra. Ma quella del cercatore d'oro è una vita dura, di frontiera. Dopo le baracche, il vuoto: la strada, la Highway 94, corre dritta per migliaia di chilometri attraverso il "Nullarbor plain", una regione da 200mila chilometri quadrati che prende il nome dal latino "nullus arbor": neanche un albero in questa spianata piatta e pelata grande otto volte l'Italia che si allunga nella parte centrale e meridionale dell'Australia. Di giorno si scava sottoterra alla luce delle lampade a olio, la sera si va al pub a passare il tempo tra alcol, pinte di birre e la rissa di turno: i miners non vanno per il sottile, barbe lunghe, poche parole e coltelli facili.

SOPRA 1901 - Partenza per l'Australia

Molti campi sono in realtà carceri all'aria aperta dove oltre ai pionieri come Adolfo, si trovano le anime perse di tutto il mondo: galeotti deportati, rivoluzionari in fuga, ciarlatani, prostitute. E tanti cinesi in cerca di fortuna: sfruttati, malvisti e spesso vittime di persecuzioni, additati ingiustamente di fomentare disordini e violenze. Forse perché rispetto ai miners occidentali sono più operosi, diligenti e disciplinati.

Adolfo entra in contatto con la loro cultura e apprende le prime parole di mandarino. Sa come muoversi, sa come gestire ogni situazione, anche le più delicate. Ma capisce che l'Australia è un paese che deve ancora prendere forma.

Proprio nel 1901, anno del suo arrivo in Oceania, nasce il Commonwealth britannico: l'Australia è un dominion di Sua Maestà ma al di fuori di Sydney e Melbourne, dove già si contano le prime comunità di italiani, irlandesi e greci, c'è il vuoto. È ancora presto per pensare di realizzare autostrade, ponti, tunnel, gallerie. L'Europa è ancora al centro del mondo e, dopo tre anni, Adolfo torna in Italia.

Le opportunità non mancano e **nel 1904 Adolfo lavora alla costruzione del traforo del Sempione tra Italia e Svizzera**. Ma durerà poco.

Le esperienze internazionali gli danno una spinta in più e in poco tempo il suo nome entra nel giro delle grandi società di costruzione. Una di queste, la francese Cfi (Chemins de Fer de l'Indochine), sta realizzando una grande ferrovia nella regione del Tonchino, nell'attuale Vietnam, a quel tempo la regione più a nord dell'Indocina francese. E offre la direzione dei lavori a Adolfo. Che manco a dirlo, accetta subito e **nel 1905 arriva a Hanoi**: in due anni Adolfo passa dal Nullarbor Plain alle vallate svizzere e all'Indocina. Non sarà facile.

Il Vietnam di inizio secolo non è quello di oggi. La vita scorre lenta nei villaggi, ciascuno con le proprie leggi, tradizioni, usi e costumi. A controllare il potere è la persona più anziana del Consiglio, che presiede il Dihn, la casa comune, dove sono esposte e risolte le controversie legali e vengono prese le questioni più importanti per la comunità. Il tempio è il centro della vita spirituale, sostanzialmente il punto di riferimento per gli abitanti del villaggio, che coltivano il culto degli antenati e degli spiriti in una fusione particolare tra buddhismo, confucianesimo e taoismo.

A scandire i ritmi della vita è il lavoro nelle risaie: alcune hanno un ciclo produttivo di 5 mesi, altre di dieci. **Il mezzo di trasporto più usato è l'elefante**, utile anche per tenere lontano gli attacchi delle tigri. Anche Hanoi, che i francesi hanno fatto capitale dell'Indocina da pochi anni, è molto diversa da oggi.

La città è un importante centro commerciale, i suoi quartieri sono divisi per mestieri e a ogni via la scena cambia: vetrai, fabbri, fabbricanti di stuoie, sartorie, negozi di coloratissime sete destinate all'esportazione, antiche erboristerie che profumano di erbe e spezie. Ancora oggi nel quartiere vecchio di Hanoi le vie sono indicate con il termine hang (merce).

Sulla strada gli edifici sembrano piccoli ma in realtà al loro interno si sviluppano corridoi e passaggi lunghi anche più di cinquanta metri, che sfociano in ampi cortili aperti e collegati tra loro, dove si svolge la maggior parte della vita familiare. La cucina è al pianoterra, al primo piano le stanze servono solo per dormire. La luce filtra nei cortili ed è amplificata dal tipico colore giallo delle vecchie case di Hanoi.

Un ambiente ideale per cospirazioni, segreti e miti popolari. Adolfo arriva in una città affascinante, suggestiva ma anche misteriosa e ambigua. A ogni vicolo, quasi nascosti da porticine appena impercettibili, sbucano le fumerie d'oppio con il loro bagaglio di perdizione e cospirazione.

Non è facile passare dai rozzi miners di Nullarbor Plain al fascino mellifluido e umido di Hanoi. Adolfo si butta a capofitto nella nuova avventura e inizia a lavorare appena arriva in città.

La Chemins de Fer de l'Indochine sta costruendo la ferrovia che collegherà tutta l'Indocina da Hanoi a Saigon, oggi Ho Chi Minh City, per una lunghezza di oltre 1.700 km. I lavori erano iniziati nel 1899: all'arrivo di Adolfo bisogna completare la tratta fino a Vinh, 300 km da Hanoi. Adolfo dirige il cantiere al km 100, in piena campagna, in condizioni igienico sanitarie precarie. I lavori procedono al rilento ma il pericolo principale sono le malattie tropicali. Dengue, tifo, febbre gialla. E soprattutto malaria.

Le pestilenze non si contano più e i coolies, gli immigrati dalle aree più povere usati per fare i lavori che nessun altro era disposto a fare, muoiono come mosche. Al punto che presto, già nel 1907, la Cfi è costretta a sospendere l'opera. Semplicemente non ci sono più operai a sufficienza.

Adolfo torna ad Hanoi, i suoi assistenti rientrano in Italia ma lui rimane. Nella capitale indocinese lo attende già una nuova offerta, più importante e sicura: Hong Kong, a quel tempo colonia britannica, dove Adolfo arriva, da solo, nel 1908.

1908
-
1914

ADOLFO GHELLA

Dalla Cina alla prima guerra mondiale

Dal 1842 Hong Kong era una colonia dell'Impero inglese, il primo a espandersi in Cina usando il monopolio del commercio dell'oppio. In pochi anni la Compagnia britannica delle Indie orientali e le imprese della Corona avevano preso il controllo dell'economia cinese, messo in ginocchio le casse dell'imperatore Yongzheng e creato un serio problema di tossicodipendenza soprattutto nelle grandi città. Ma soprattutto, avevano stravolto le secolari tradizioni e i codici spirituali della società cinese.

La rabbia contro lo straniero crebbe a dismisura e quando nel 1839 la polizia cinese confiscò ventimila casse di droga nel porto di Canton, il conflitto con Londra divenne inevitabile: scoppiava la guerra dell'Oppio. Non era la prima volta nel mondo che gli interessi commerciali portavano a una guerra coloniale contro l'impero britannico: già sessantasei anni prima, nel Nuovo mondo, i "sons of Liberty" bruciarono le casse di tè di Sua Maestà ancorate nel porto di Boston, dando il via alla Rivoluzione americana. I cinesi non furono così fortunati.

La guerra dell'oppio finì male per Yongzheng, che dovette cedere agli inglesi la penisola di Hong Kong, letteralmente "porto profumato", a quel tempo un agglomerato di un centinaio di pescatori che vivevano in palafitte nella baia di Tai O.

L'Impero britannico aveva la sua testa di ponte. In pochi anni gli inglesi presero il controllo commerciale di Shanghai e altri porti strategici e in breve tempo consolidarono la supremazia economica in Cina. Hong Kong divenne la base dell'impero coloniale in Asia e subito i suoi confini si allargarono.

Nel 1860 la colonia acquisì la penisola di Kowloon, nel 1898 secondo i termini della Convenzione per l'estensione del territorio di Hong Kong, la Gran Bretagna ottenne la cessione per 99 anni dell'isola di Lantau e le terre settentrionali adiacenti, che divennero note come i Nuovi Territori in pieno continente asiatico. Da allora ad oggi i confini di Hong Kong sono rimasti gli stessi.

Da Londra arrivavano fiumi di sterline e migliaia di imprenditori in cerca di fortuna: nei primi anni del Novecento Hong Kong era una diventata una città moderna, in pieno sviluppo e ricca di opportunità. Così vicina e così lontana dalle fumerie, dai vicoli e dai misteri di Hanoi. **Hong Kong sarà il punto di svolta per Adolfo**, chiamato dagli inglesi a realizzare le nuove ferrovie che il colonial administrator di Hong Kong voleva costruire nel sud della Cina. Il governo di Sua Maestà era preoccupato per le mire commerciali di altre potenze europee: l'immenso impero cinese faceva gola soprattutto alla Francia che dall'Indocina premeva per acquisire nuovi mercati e affari in tutto l'impero di Mezzo.

Gli inglesi, pragmatici e forti della supremazia economica, non persero tempo e costrinsero l'imperatore Yongzheng a firmare un accordo per costruire e gestire alcune linee ferroviarie strategiche per controllare lo scambio di merci e il trasporto di passeggeri: nasce così la British and Chinese corporation, una società formata dalla compagnia Jardine Matheson & Co e la banca di Hong Kong e Shanghai. È questa la compagnia per cui lavora Adolfo.

I cantieri per la prima linea ferroviaria tra Hong Kong e Canton, il porto più importante del sud della Cina, iniziano nel 1907: ha una distanza di 100 km e oggi è ancora attiva con il nome di East Rail Line. Parte dalla stazione di Kowloon a Hong Kong, passa per i Nuovi territori, attraversa una giungla di bambù per trenta chilometri e arriva alla stazione di Lok Ma Chau, dove si entra a Shenzhen, in territorio cinese. **Alla sua inaugurazione, nel 1910, il treno era alimentato a vapore ma in pochi anni fu dotato di un locomotore a diesel, il primo in Asia.** Era una opera all'avanguardia, ma costruirla non fu affatto facile. Adolfo arriva in cantiere nel 1907.

A LATO 1907 - Operai cinesi
alla galleria di Beacon Hill,
Hong Kong



I lavori erano già iniziati nella parte sud di Hong Kong, nella zona di Tai Po Kau. Ma ben presto subiscono una battuta d'arresto: il progetto prevede la costruzione di un tunnel di due chilometri sotto la collina di Beacon Hill, tra le stazioni di Kowloon Tong e Tai Wai, quasi al confine con la Cina. L'opera si rivela più difficile del previsto. Già nel 1905 un team di ingegneri aveva proposto una soluzione alternativa: deviare la linea ferroviaria per Castle Peak Bay, ma così il percorso si sarebbe allungato di molti chilometri. E i soldi non sarebbero bastati.

Adolfo non si perde d'animo. Dalla sua ha gli anni di esperienza acquisiti vedendo il padre all'opera nei cantieri realizzando pozzi e gallerie sulla linea ovi-Ovada e il Tunnel di Istanbul. Propone al capo dei lavori, l'ingegnere Graves Eves, di costruire un pozzo all'estremità della galleria per scavare meglio sotto la terra rocciosa di Hong Kong.

Eves accetta, vuole vedere di cosa è capace quell'italiano che sa parlare alla perfezione il mandarino e l'inglese dei minatori australiani, ma l'impresa è ardua, la terra di Hong Kong è particolarmente dura e ogni giorno **Adolfo deve convincere gli operai a lavorare sotto terra, contro i principi del Feng Shui**, la filosofia taoista che a Hong Kong regola ancora oggi la vita sociale di milioni di cinesi.

Adolfo è convinto che l'opera si possa fare e vince la scommessa.

Ma Adolfo è convinto che l'opera si può fare: recluta altri coolies tra gli immigrati indiani, che non credono nel Feng Shui, raccoglie i bond emessi dalla banca per un valore di 300mila sterline, risolve i problemi di aerazione dovuti alla pendenza del terreno, riesce a scavare la galleria e a realizzare i binari. **La scommessa è vinta, la ferrovia è salva: è la più grande opera ingegneria civile mai realizzata in Asia in quell'epoca.**

Intanto in Cina il clima si fa sempre più rovente. Nove anni prima, nel 1901, la rivolta dei Boxer si era conclusa con la completa vittoria della coalizione internazionale formata da Gran Bretagna, Germania, Russia e Italia. Ma la rabbia dei cinesi contro gli stranieri è ancora forte e i disordini sono all'ordine del giorno.

L'Impero era di fatto nelle mani delle compagnie occidentali e giapponesi: i francesi avevano già acquisito il Vietnam nel 1885, il Giappone aveva preso la Corea e Taiwan nel 1895, gli inglesi controllavano il bacino del Yangzhiang e dello Yunnan e tutto il sud della Cina fino a Hong Kong.

Le conseguenze erano devastanti soprattutto dal punto di vista sociale: gran parte delle tradizioni e delle regole di comportamento cinesi erano stravolte e la rabbia montava soprattutto tra gli studenti delle scuole di kung fu, chiamati a torto dagli occidentali "boxer", pugili. Furono loro a dare il via ai primi pesanti disordini contro gli stranieri.

I boxer bruciavano tutto ciò che era considerato "occidentale": macchine, aziende, persino violini, sabotavano i ferries sui fiumi e i macchinari industriali per filare i tessuti. Aggredivano imprenditori e commercianti, linciavano gli odiati padroni inglesi. La guerra fu inevitabile. Germania, Italia, Austria, Russia e Gran Bretagna misero insieme un corpo di spedizione di 20mila uomini e in pochi mesi conquistarono Pechino e la occuparono per mesi, mettendo la città a ferro e fuoco.

Finiva così la rivolta dei Boxer. La Cina di fatto perdeva la sua indipendenza ed era divisa in sfere d'influenza: Canton e il sud dell'Impero in mano a francesi e inglesi, le regioni a nord lungo il fiume Amur e la Manciuria sotto il controllo di Mosca mentre la costa, Taiwan e la Corea erano sotto la pugno di ferro degli odiati giapponesi. L'Italia controllava la provincia di Tientsin, la Germania lo Shandong. I prodotti stranieri, non più gravati da dazi doganali, giungevano in ogni parte dell'Impero. I piccoli artigiani e i contadini cinesi erano in ginocchio, la Cina stravolta.

I porti gestiti dalle compagnie occidentali erano diventati venti e gli insediamenti coloniali degli europei erano più di sessanta: vere e proprie enclave amministrative da governatori stranieri con industrie, banche e corpi di polizia indipendenti. Eppure la Cina si dotava di infrastrutture, porti e ferrovie; in quegli anni viene inaugurata la ferrovia Shanghai-Nanchino e sono costruite più di centomila scuole.

In una di queste, a SiangSiang, uno studente quindicenne di nome Mao Tse Tung inizia i suoi studi ribellandosi al destino e alla volontà del padre che per lui aveva previsto un lavoro nella fattoria di famiglia e un matrimonio già pianificato. Migliora anche l'istruzione: a Hong Kong il governatore Frederick Lugard dà il via alla costruzione dell'università, ancora oggi una delle più prestigiose in tutta l'Asia; infine un editto dell'Imperatore proibisce la vendita di schiave.

Ma la Cina continua a essere dilaniata da forti tensioni sociali e manifestazioni xenofobe. A queste condizioni è sempre più difficile portare avanti i cantieri. Adolfo lascia i lavori alla ferrovia che, dopo la fine della costruzione del tunnel, sarebbero proseguiti in territorio cinese; rimane a lavorare a Hong Kong, nei cantieri aperti dagli inglesi per dotare la città di nuove infrastrutture. La sfida vinta con il tunnel di Beacon Hill lo aveva reso famoso e il governatore gli affida la costruzione del porto di Victoria Harbour, tra la penisola di Kowloon e l'isola di Lantau.



Hong Kong sta diventando la città più moderna dell'Asia. Prima dell'arrivo degli inglesi, era un piccolo villaggio di pescatori e le isole intorno erano il rifugio dei pirati che infestavano il Mar giallo: ancora oggi i bucanieri più famosi, Cheng Pao Tsai e Cai Qian, occupano un posto di rilievo nella cultura popolare di Hong Kong. Gli inglesi ripulirono la città dai pirati e alla fine del secolo il piccolo villaggio di pescatori era diventato una città da più di 300mila abitanti. Il Victoria Harbour era ormai la meta più importante di tutta l'Asia meridionale per immigrati in cerca di lavoro e per il commercio. Adolfo lavora ai docks, ampliando i moli e realizzando nuove strutture: Hong Kong inaugura ben presto nuove rotte verso Singapore, Malesia, Indonesia, San Francisco.

È un altro successo professionale per Adolfo, ma la vita inizia a stargli stretta. Adolfo non è solo un imprenditore: è anche un pioniere figlio della rivoluzione industriale, ma a Hong Kong non trova quello spirito che lo aveva accompagnato nel Nullarbor Plain e ad Hanoi. **Adolfo parla correntemente l'inglese e il cinese**, apprezza la cucina asiatica e conosce bene la cultura e le tradizioni locali e religiose.

Rispetto alla Cina, Hong Kong diventa un melting pot sociale, un mix di costumi e culture, un esperimento sociale unico in Asia. Qui si forma una perfetta fusione di buddhismo, confucianesimo e taoismo, pur essendo gli abitanti di Hong Kong fondamentalmente atei. Ma quello che non avviene è la fusione tra cinesi e occidentali, circa duemila in tutta la città. Ognuno vive per conto proprio, nel suo ambiente, con le sue abitudini, all'interno del suo circuito.

Adolfo frequenta il palazzo del governatorato britannico, le feste e i ricevimenti, trascorre molto del suo tempo libero nel parco che sta proprio di fronte alla sede del governatore, ma tutto rimane molto ovattato, separato dal resto della città, dai mercati, i vicoli, i quartieri cinesi dove gli occidentali sono sempre considerati stranieri, non concittadini. Dopo tre anni, gli stimoli iniziano a venir meno. Il governatore, Sir Frederick Lugard, nato a Madras in India e figlio perfetto dell'Impero coloniale di Sua Maestà, capisce lo stato d'animo di Adolfo, non vuole lasciarlo andare e dopo la fine dei lavori del Waterfront di Victoria Harbour offre al piemontese una importante commessa, la costruzione della diga sul West River, il fiume Xi, affluente del mitico fiume delle Perle. Ma il cantiere si trova a Canton, tra Hong Kong e Macau. Fuori dal territorio britannico. È l'ennesima sfida.

Adolfo accetta ma in Cina le cose si fanno sempre più difficili: il risentimento per la sconfitta dei boxer si è trasformato in nazionalismo e già si vedono i segnali che porteranno fra due anni alla rivoluzione di Sun Yat Sen e successivamente alla guerra civile e al trionfo dei comunisti: Mao non farà mai mistero di attingere all'eredità di Sun yat Sen, il medico che proprio a Hong Kong aveva trovato rifugio e aveva formulato la prima idea della Cina moderna. Adolfo dà comunque il via al cantiere. Ci prova: **ha affrontato l'Outback australiano, i minatori barbudos di Nullarbor Plain, le cospirazioni e le fumerie d'oppio di Hanoi.**

Non è uno che si arrende facilmente. Il fiume Xi è il secondo in Cina dopo lo Yiangtze per capacità idrica e forza delle correnti: non è solo la via commerciale più importante del sud della Cina, è anche il serbatoio di acqua per tutta la popolazione di Canton: Adolfo sa che la diga è un'opera fondamentale ma non c'è tempo da perdere. Alla rabbia per la presenza degli stranieri si era aggiunta la disperazione per la mancanza di lavoro e le tasse sul riso.

Il governatore, Sir Lugard capisce lo stato d'animo di Adolfo e gli affida un'altra sfida.

Disordini e manifestazioni erano all'ordine del giorno. Il 12 aprile un gruppo di contadini prende d'assalto banche, negozi e i consolati giapponesi e tedeschi. La rabbia si incendia. In poche ore prende fuoco. Una folla impazzita di migliaia di cinesi scende in piazza al fianco dei contadini e mette a ferro e a fuoco la città di Changsha, nella provincia di Hunan. Le guardie imperiali, impotenti, stanno a guardare.

A Canton, dove lavora Adolfo, la tensione sociale non è da meno. Una rivolta armata è soppressa nel sangue, ma una serie di inondazioni provoca un'altra ondata di manifestazioni e disordini. Anche in questo caso sono i contadini a prendere le armi, ma pure i soldati vivono condizioni di estrema povertà e danno vita a numerosi scontri con la polizia. Non solo: l'Imperatore cinese sopprime in via definitiva il commercio dell'oppio e subito esplode il mercato nero di eroina e morfina controllato dalle prime forme di criminalità organizzata, la mafia cinese.

Questa, impiega davvero poco tempo, in una Cina in totale dissolvenza, a prendere possesso di interi territori dove lo stato è assente. Il polo ha bisogno di qualsiasi cosa, lavoro e cibo in primo luogo. Anche in politica c'è fermento e iniziano i primi passi politici verso la rivoluzione del 1912. I delegati provinciali dell'Imperatore si riuniscono a Shanghai per formare il primo parlamento della Cina nazionalista, Chang kai Scek vede Sun yat Sen a Tokyo e l'esercito si spacca in due; solo una piccola parte sta con l'Imperatore, che annuncia la formazione di una assemblea nazionale. Ma le pressioni per una nuova costituzione si fanno sempre più forti e alla fine l'Imperatore cede: entro il 1913 sarà approvata una nuova Carta.

Adolfo non rimane ad aspettarla. Conclude il progetto per la diga sul fiume Xi, ma continuare a lavorare in Cina è diventato impossibile.

Il paese è in una fase di transizione drammatica che sarà lunga, cruenta e porterà alla guerra civile tra i nazionalisti di Chang kai Scek e i comunisti di Mao. In più, **Adolfo è in Oriente da ormai tre lunghi anni**, senza mai fare ritorno in patria. La nostalgia per l'Italia e la famiglia si fa sentire. Tanto più che ora non può fidarsi dei suoi lavoratori cinesi, le rivolte sono all'ordine del giorno e arrivano da un momento all'altro. E le cospirazioni dei boxer, seppur sconfitti, sono ancora pericolose e non vanno per il sottile.

I disordini sono molto cruenti, il sangue scorre impazzito: nei disordini di studenti, contadini e boxer, gli stranieri sono linciati e i loro beni dati alle fiamme. **Rimanere non vale più la pena e nel 1910 Adolfo decide: torna a casa, in Italia.**

In Piemonte Adolfo riprende la sua vita tra le dolci campagne del Canavese, circondate a est dal lago di Viverone e a nord dal massiccio del Gran Paradiso. La Cina è lontana, i boxer e le tensioni fra i coolies sono ormai un ricordo. Una volta tornato nella sua città natale Adolfo si sposa con Domenica Bertoglio. Classe 1895, dotata di grande acume, nota per la sua intelligenza e lo stile di vita frugale, Domenica è figlia di Ernesta e Giovanni Bertoglio, che nel 1958 dirigerà la Biblioteca nazionale del Club Alpino Italiano: arriverà a raccogliere più di diecimila volumi, venti atlanti e oltre 3500 carte geografiche.

Già nel 1910, subito dopo il matrimonio della figlia, Giovanni inizia a seguire Adolfo e documenta i suoi lavori, i cantieri e viaggi con diari, cartoline e fotografie. La famiglia si allarga. Nel 1912 nasce Domenico, primogenito di Domenica e Adolfo, che all'inizio del 1913 deve ripartire per la Cina, dove arriva il 14 febbraio. Due mesi dopo nasce Giovanni, il secondogenito e Adolfo decide di fare ritorno in Italia.

Ma ripercorrere il continente asiatico via terra è ormai troppo pericoloso. La Cina era in preda all'anarchia. L'imperatore era stato depresso nel 1911 e il primo gennaio 1912 Sun Yat Sen era diventato presidente del consiglio provvisorio della neonata repubblica. Nel frattempo la Mongolia si era resa indipendente, il Tibet e lo Xinjiang si erano staccati da Pechino ed erano ormai regioni autonome. Rivolte e conflitti tra soldati, contadini e polizia si allargavano a macchia d'olio. Iniziava di fatto il periodo dei signori della guerra: era già nato il Guomintang, partito nazionalista, con Sun Yat Sen alla guida.

In meno di sei mesi Adolfo e Giovanni hanno fatto il giro del mondo, partendo da Collettero e arrivando a New York.

Di lì a poco il Giappone avrebbe iniziato la sua espansione in Cina con le "21 richieste" a Pechino e nel 1921 a Shanghai, sarebbe nato il partito comunista che dieci anni più tardi, con Mao Tse Tung, avrebbe proclamato la repubblica sovietica cinese dando vita per la prima volta al concetto di dittatura del proletariato. E così, mentre nel 1910 la Cina si avviava verso la sua tragica storia moderna, Adolfo e Giovanni decidevano di solcare il Pacifico e di imbarcarsi sul primo piroscafo da Shanghai per gli Stati Uniti. Destinazione San Francisco.

Ci sono tracce del loro passaggio sul quotidiano **The San Francisco Call, il 29 Marzo 1910, dove si parla di Adolfo Ghella come colui che ha realizzato uno dei tunnel più complessi di Hong Kong**, quello appunto di Beacon Hill. E' stato infatti l'unico a concluderlo dopo che altre cinque imprese avevano dovuto, una dopo l'altra, abbandonare i lavori per le grandissime difficoltà incontrate.

Adolfo ritorna a essere il pioniere di Nullarbor Plain, torna a respirare la vita di minatori, cercatori d'oro e avventurieri. Insieme a Giovanni attraversa il Far West, a quel tempo casa di bisonti, carovane, indiani e rivoluzionari come Pancho Villa, bounty hunters e fuorilegge come Buffalo Bill. Arrivano sulla costa est alla fine dell'estate, quando il sole del Maine e del Connecticut si confonde con l'arancione dei tramonti e il marrone delle foglie che iniziano a cadere.

Prendere un piroscafo da New York alla volta del vecchio continente è un gioco da ragazzi; in meno di sei mesi Adolfo e Giovanni hanno fatto il giro del mondo, partendo da Collettero e arrivando a New York. Ora salutano Ellis Island, si lasciano alle spalle la Statua della Libertà e ripercorrono a ritroso la rotta degli immigrati che ogni giorno sbarcano numerosi da Italia, Germania, Irlanda, Grecia, Polonia.

In Europa sono anni difficili, incerti e cupi: finisce il 1913, la prima guerra mondiale è alle porte.

1913
-
1924

ADOLFO GHELLA

Dalla prima guerra mondiale al fascismo

Nel 1913 l'Italia non è più il paese che Adolfo aveva lasciato nel 1901. **Negli ultimi tredici anni aveva vissuto in Australia, Vietnam, Cina e Stati Uniti**, con una breve parentesi, dal 1910 al 1912, in Italia.

Ma le cose erano cambiate. La rivoluzione industriale aveva portato ricchezza e una nuova generazione di capitani di industria, ma anche disequilibri e tensioni sociali, soprattutto tra le classi operaie del nord. Dopo gli anni tumultuosi del colonialismo e di Francesco Crispi, uomo forte della politica di inizio Novecento ma anche della disfatta di Adua, l'Italia è un paese alla ricerca di sé stesso: mentre l'Europa corre verso la prima guerra mondiale, il paese scopre di essere diviso tra interventisti e pacifisti, capitalisti e socialisti, irredentisti e anarchici, repubblicani e monarchici.

Scoppia la violenza sociale e si moltiplicano gli scioperi antigovernativi che spesso si concludono con vittime tra i manifestanti: succede a Parma, Ancona, Roma ma anche a Ragusa, nel sud latifondista. E c'è chi soffia sul fuoco: il nuovo direttore dell'Avanti, Benito Mussolini, firma un editoriale dal titolo eloquente "Assassini di stato" e inizia una campagna contro il governo e gli "eccidi proletari" causati dai governi di Giolitti e di Antonio Salandra. Pochi mesi più tardi, il 7 giugno, durante uno sciopero ad Ancona, la morte di tre manifestanti provoca una serie di rivolte antigovernative che passeranno alla storia come la settimana rossa.

Salandra riporta la calma, ma non risolve le divisioni sociali che dieci anni più tardi, porteranno Mussolini al potere. Anche Torino, capitale industriale dell'Italia, era sconvolta da manifestazioni e disordini e in questo clima è difficile mettere in pratica le esperienze acquisite a Hong Kong o sperimentare le novità apprese negli Stati Uniti. Non c'era posto per l'ingegneria né per nuovi cantieri. Ma dopo pochi mesi arriva una chiamata per Adolfo dallo zar di Russia: il progetto è di **costruire la ferrovia Transcaucasica**.

Adolfo accetta subito e parte con la famiglia: destinazione Tbilisi, capitale della Georgia, occupata dalla Russia zarista. La città, che si chiamava ancora Tiflis, non era solo il centro più importante del Caucaso; era diventata in pochi anni il punto di riferimento del commercio tra Europa e Asia grazie ai massicci investimenti di San Pietroburgo per costruire infrastrutture e reti di trasporto.

Adolfo, imprenditore e ingegnere ma anche visionario e avventuriero, **arriva a Tbilisi per costruire la tratta fra Erzurum e Kars** della ferrovia Transcaucasica, la prima via del petrolio caucasico che collegava il porto di Poti sul mar Nero con Baku sul Mar Caspio, iniziata dallo zar Alessandro II "il Liberatore" e portata a termine nel 1883 dallo zar Alessandro III "il Pacificatore". Sui binari viaggiavano merci, tappeti, vettovaglie e tanto petrolio, che da Baku arrivava al Mar Nero e da lì raggiungeva le case e le industrie della Russia. Ma la ferrovia aveva un chiaro obiettivo militare: controllare il riottoso Caucaso, terra mai doma in mano ai signori della guerra, e favorire le guerre con l'Impero Ottomano.

Servì al suo scopo. La Transcaucasica diventa subito una base di retrovia strategica per portare nel 1914 i soldati russi alla vittoria sulle truppe ottomane a Kars, in pieno territorio turco. Per lo zar è un'opportunità da non perdere per dare un colpo decisivo al già moribondo impero ottomano: estendere la Transcaucasica è l'unico modo per controllare il territorio e portare soldati e commercio in tempi rapidi. Esercito e commercio, ma non solo: la ferrovia è decisiva anche per sviluppare le prime piste da sci e le dacie nella regione georgiana di Borjomi e Bakuriani.

Dopo Kars, la Russia conquista anche la città di Erzurum, sulla via di Ankara: la sua posizione è così strategica che quaranta anni dopo, in piena guerra Fredda, sarà soprannominata "The Rock" negli ambienti militari della Nato.

L'importanza della città non sfugge neanche a Nicola II che subito ordina di estendere la Transcaucasica da Kars fino a Erzurum. E ancora una volta affida il cantiere a Adolfo. Nella prima metà del 1914 iniziano i lavori ma, come già successo in Cina, Adolfo deve fare i conti con il precipitare degli eventi: nel 1915 l'Italia entra in guerra contro gli Imperi centrali, Germania, Austria-Ungheria e Impero ottomano. Erzurum è in pieno territorio turco e la famiglia, con Domenico di tre anni e il piccolo Giovanni di neanche 24 mesi, non è più al sicuro. Per Adolfo diventa una scelta di vita: la famiglia deve fare ritorno in patria, ma lui continua a lavorare per lo zar.



Non può fare altrimenti. Adolfo ha 45 anni, tornare in Italia vorrebbe dire perdere tutto e partire per il fronte per combattere una guerra in cui un uomo come lui, ingegnere e avventuriero, non crede. Rimandare indietro la famiglia attraverso l'Europa in guerra non è una decisione avventata. La Grande guerra è l'ultimo conflitto che si combatte al fronte e nelle trincee senza coinvolgere i civili: è ancora possibile viaggiare in carovana o in treno per migliaia di chilometri evitando il fronte o le bande di sbandati. E così **Adolfo mette al sicuro la famiglia e va a Mosca, per parlare direttamente con lo zar.**

Siamo ormai a metà del 1915. La guerra per i russi è iniziata da più di un anno e le conseguenze iniziano a farsi sentire. I soldi sono destinati allo sforzo bellico e Nicola II chiude il cantiere. Ma Adolfo non si perde d'animo. Oltre al cinese e al francese, parla il russo alla perfezione. Sa districarsi bene in un ambiente internazionale, conosce come muoversi con il personale del posto e con il corpo diplomatico. Si presenta all'ambasciatore italiano Andrea Carlotti di Riparbella e l'apprezzamento è subito reciproco: ormai Adolfo parla bene il russo, svolge alcuni lavori importanti per conto dell'ambasciata e investe i profitti nel commercio di lane e tappeti. Ha mantenuto i contatti con il Caucaso e viaggia spesso da Mosca a San Pietroburgo, in un paese sempre più attraversato da fremiti e tensioni sociali.

*Adolfo parla bene il russo e viaggia spesso,
in un paese sempre più attraversato
da tensioni sociali.*

Dopo un anno e mezzo di guerra, manca tutto: cibo, vestiti, medicine. Non solo tra la popolazione civile, ma anche tra i soldati. La guerra va male, nel 1915 la Russia perde, durante la Grande Ritirata, la Galizia e la Polonia. L'anno successivo perde la Bielorussia e buona parte dell'Ucraina. Lo zar, impegnato al fronte con le sue truppe, è sempre più solo e il partito socialista rivoluzionario è ormai pronto a prendere il potere.

A Zimmerwald, in Svizzera, nel corso dell'Internazionale socialista, Trotski introduce il concetto di pace senza vinti e Lenin, più pragmatico, annuncia: "è il tempo di trasformare la guerra imperialista in guerra civile". Ma è il popolo, non i bolscevichi, a ribellarsi. I primi scioperi generali, spontanei, iniziano nel febbraio del 1917 a San Pietroburgo, dove l'esercito si unisce ai cortei e alle manifestazioni.

A scendere in piazza per primi sono le operaie delle fabbriche tessili, poi tocca ai lavoratori delle Officine Putilov (ribattezzate Kirov nel 1934), infine studenti e funzionari pubblici. Per ultimo, l'esercito: la compagnia Pavloski passa dalla parte dei manifestanti, poi è la compagnia "Finlandia" a unirsi alla rivolta, seguita dai marinai della flotta del Baltico. Subito dopo, è la volta di Mosca.

A questo punto i bolscevichi passano all'azione. Lenin torna dalla Svizzera, Trotskij dagli Stati Uniti e Stalin fugge dall'esilio di Kureika in Siberia dove era internato dal 1913, per arrivare a San Pietroburgo. Il 7 novembre (ma in base al calendario giuliano è il 24 ottobre) inizia la rivoluzione rossa.

I soldati di Lenin e Trotskij rovesciano il debole governo provvisorio di Kerenskij e assumono il potere a nome dei soviet di operai e contadini. Ma non hanno un piano: sono forti a San Pietroburgo, ma nel resto del paese stentano: presto scoppiano le resistenze armate e le prime manifestazioni degli operai, che protestano contro Lenin e Trotskij per la confisca dei raccolti, la soppressione dei soviet e la creazione della polizia segreta.

Il paese è nel caos e subito cade nel vortice della guerra civile. Adolfo è bloccato a San Pietroburgo. Sa bene che il commercio di lane è compromesso fin da quando le operaie tessili incrociano le braccia dando il via alla caduta dello zar. Sono mesi di grande caos e incertezza, Adolfo è al sicuro protetto dall'Ambasciata, andare fuori San Pietroburgo sarebbe troppo pericoloso. Nelle campagne si combatte all'arma bianca e lui sarebbe preda di anarchici e bande armate incontrollate.

Quando inizia la rivoluzione d'Ottobre Adolfo capisce che la scommessa del commercio di tappeti è perduta: per la seconda volta in tre anni, da quando è in Russia, deve ricominciare da zero.

Adolfo non si perde d'animo, è un uomo d'azione, ma è bloccato in città e i mesi passano. Sente i comizi di Stalin e Lenin, vede i bolscevichi prendere in mano il potere a San Pietroburgo, giustiziare lo zar e la famiglia a Ekaterinenburg e andare alla conquista delle altre città. E capisce che la guerra per consolidare il potere contro le truppe mensceviche non sarà breve.

Così, alla fine del 1919 Adolfo si decide: torna in Italia. Saluta l'ambasciatore Carlotti, sa che il viaggio non sarà facile: deve avventurarsi senza scorta e non ha neanche l'autorizzazione a lasciare la città, le autorità bolsceviche non controllano le campagne e accompagnarli sarebbe troppo pericoloso.

Adolfo non può andare via terra, deve tornare in Europa via mare e per farlo deve arrivare al porto di Arcangelo, sul mar Baltico: la città stava resistendo ai comunisti ed era diventata la roccaforte antibolscevica dell'Armata Bianca.

Adolfo, bloccato da mesi a San Pietroburgo, decide di tornare in Italia: il viaggio non sarà facile.

È l'unico porto da dove partono ancora le navi mercantili per Londra, ed è l'unica via di salvezza per Adolfo. Non può andare verso sud, troppo pericoloso: potrebbe cadere vittima della guerra civile, degli scontri fra bolscevichi e menscevichi o delle bande che razziano la Russia in preda all'anarchia. Non può usare i treni, perché la rete ferroviaria è in abbandono e i soldati hanno divelto i binari per usarne il ferro. Non può viaggiare nei mesi invernali, troppo freddo. Non può viaggiare di notte, troppo rischioso. **Adolfo si muove a cavallo o a piedi, o nei pochi convogli che incrocia sulle strade ancora praticabili. Impiega due anni per arrivare ad Arcangelo, dove si imbarca sul primo mercantile per l'Inghilterra.**

Nel 1921 arriva a Londra. Da lì torna a Colletterto Castelnuovo, nel suo Piemonte. È senza soldi e deve ricominciare da zero, come venti anni prima quando appena ventiquattrenne lasciò lo studio del geometra Maddio a Castellamonte e si imbarcò per l'Australia. Ora Adolfo ha 45 anni e rispetto a quegli anni è più temprato, **vanta una esperienza conosciuta e apprezzata in tutto il mondo** e può contare su una invidiabile rete di contatti in tutti gli ambienti e settori economici; soprattutto, rispetto a venti anni fa ha una famiglia e due figli a cui pensare.

Ma anche in Italia non sono anni facili. Il dopoguerra porta con sé caos e disordini: la tensione sociale sale alle stelle non tanto per la vittoria mutilata, l'occupazione di Fiume o del Tirolo meridionale, ribattezzato Alto Adige. In realtà, in tutto il paese, ma soprattutto nel Piemonte industrializzato, scoppia la lotta di classe e nelle fabbriche si invoca la rivoluzione bolscevica. Come quella che Adolfo aveva visto nascere in Russia e dalla quale era riuscito a liberarsene.

Iniziano le prime occupazioni, manifestazioni e scioperi: a Torino, Milano, Genova, in tutto il nord i "sovversivi rossi", così definiti dalla borghesia, tentano di dare il via alla rivoluzione. Il caos è immediato. L'economia italiana, già messa a durissima prova da quattro anni di guerra, giunge presto sull'orlo della bancarotta, il debito pubblico aumenta del 300% in un anno e i prezzi dei beni alimentari salgono alle stelle. A queste condizioni, di lavoro neanche a parlarne.

Adolfo non ama aspettare che qualcuno venga a offrirgli un posto e proprio in quei giorni tumultuosi di fine 1921 viene a sapere che un gruppo di commercianti di Biella sta inviando un carico di tessuti a Baku, in Azerbaigian. Adolfo conosce bene il Caucaso, la sua rete di contatti è ancora intatta e decide di rimettere in piedi il commercio di tessuti e pellami avviato a Mosca e San Pietroburgo prima della rivoluzione. Si incarica del convoglio e riparte per la Russia, destinazione Baku. Arriva sul mar Caspio quando in Italia le squadracce fasciste marciano su Roma; ma anche in Caucaso trova caos e l'anarchia.

L'Armata Rossa aveva appena invaso la Repubblica democratica dell'Azerbaigian, la prima repubblica parlamentare musulmana del mondo. Come se non bastasse, in tutta la regione i basmacci, guerriglieri islamici antenati dei mujaheddin che nel 1980 terranno testa all'esercito sovietico, portano avanti la guerriglia contro l'occupante russo e per finanziarsi razziano convogli e carovane di commercianti. E i bolscevichi non sono da meno. Prima bloccano il carico nel porto di Baku, poi autorizzano a stivarlo nella nave e concedono anche una squadra armata per scortarlo nell'entroterra russo. Ma il carico non si muove. E il porto è minato.

Adolfo non si fida dei bolscevichi e capisce che l'affare non andrà a buon fine. In una notte di tempesta, ordina di partire da Baku, disarmare la scorta con uno stratagemma e si dirige in Iran, dove fa ritorno in Italia. È il 1924, per la terza volta Adolfo deve ricominciare da zero.

1924 - 1951

DA ADOLFO A GIOVANNI

La terza generazione,
dal fascismo al dopo guerra

Il 1924 è un anno cruciale, in Italia. Mussolini è al governo dal 1922 ma i disordini e le violenze non si placano: ad agosto del 1923 Giovanni Minzoni viene assassinato a Ferrara, a settembre viene arrestato Togliatti, a dicembre Giovanni Amendola è picchiato a sangue dalle squadracce fasciste. La casa di Francesco Nitti e la tipografia milanese Zerboni, usata dai socialisti, sono saccheggiate e devastate. Non c'è soluzione alla violenza che sconvolge la vita politica del paese. A gennaio il re scoglie le Camere e decide: si va al voto ad aprile. Proporzionale con voto di lista e premio di maggioranza; il partito fascista prende il 65%, De Gasperi del partito popolare il 9%, Matteotti del partito socialista si ferma al 6%.

È il punto di svolta per l'Italia. A giugno Matteotti, il principale oppositore del fascismo, è sequestrato e assassinato dopo aver rivelato i brogli elettorali e poche ore prima di accusare di corruzione del regime nello scandalo delle concessioni petrolifere alla Sinclair Oil; il suo corpo senza vita sarà ritrovato ad agosto in un bosco nel comune di Riano: Mussolini trema ma resiste alle accuse, approfitta dell'Aventino delle opposizioni e dà il via a un regime sempre più autoritario.

ALATO 1946 - Impianto
idrico fiume Adige



Nei mesi successivi scioglierà tutti i partiti e le associazioni sindacali non fasciste, sopprime ogni libertà di stampa, di riunione o di parola, ripristina la pena di morte e crea un Tribunale speciale con amplissimi poteri, in grado di mandare al confino con un semplice provvedimento amministrativo le persone sgradite al regime. Blocca la politica liberista del ministro del Tesoro Alberto De Stefani, rafforza le corporazioni dei lavoratori e inaugura la politica economica fascista, improntata all'autarchia e all'industria pesante: si fa sempre più stretto il rapporto fra la classe politica e i grandi capitani di industria, desiderosi di accedere alle garanzie dello stato, ridurre il rischio imprenditoriale e trovare un mediatore forte con i sindacati.

Adolfo deve ricominciare da zero lasciando da parte il suo spirito da pioniere e guardando agli appalti nazionali.

“Il corporativismo è la pietra angolare dello stato fascista,” dirà Mussolini nel 1930. Il clima si fa sempre più difficile, la rivoluzione industriale del paese perde il suo slancio pionieristico: il triangolo industriale Milano-Genova-Torino ormai è stabile e consolidato ma crollano gli scambi commerciali, i progetti e le commissioni con l'estero. All'improvviso, per un imprenditore privato non ci sono più le opportunità di lavorare in grandi progetti internazionali.

Adolfo non deve solo ricominciare da zero; deve lasciare da parte il suo spirito da pioniere e guardare agli appalti nazionali. Dalla sua ha una carta importante da giocare: da Firenze in giù l'Italia è un paese rurale tutto da costruire, mancano strade, ponti, gallerie, ferrovie. E in questo campo Adolfo ha una esperienza che in pochi, nel paese, possono vantare. Non passa molto tempo senza lavoro.

Già nel 1924 vince l'appalto per la costruzione della galleria dell'impianto idroelettrico di Pettorano, progettato dall'architetto Eusebio Petetti, nelle gole del Sagittario, **in Abruzzo**: i lavori all'impianto, a oltre mille metri sopra il livello del mare, iniziano nel 1924 e si concluderanno nel 1930, ma Adolfo non si ferma all'Abruzzo. **Partecipa alla costruzione delle principali infrastrutture del paese: gallerie, strade e ferrovie.** Nel 1926 vince un altro appalto, questa volta della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la “Mediterranea”, la gloriosa compagnia nata nel 1885 per volere della banca di Roma e dello stato per realizzare le ferrovie del paese e con la quale aveva lavorato anche il padre.

Adolfo accetta una sfida tanto ambiziosa quanto ardua: la costruzione di una rete ferroviaria che avrebbe collegato le principali città del meridione. Bari, Potenza, Lagonegro e, lungo la catena montuosa della Sila in Calabria, Cosenza e Catanzaro, fino a scendere di nuovo al mare, al porto di Gioia Tauro.

Un progetto difficile e di alta ingegneria per tanti motivi: la conformazione geologica particolarmente montuosa in Basilicata e in Calabria costringeva i binari a dispiegarsi in difficili diramazioni trasversali, le tecnologie e le risorse a disposizione non erano certo le più avanzate e infine le condizioni di arretratezza culturale e sociale non facilitavano i lavori: siamo nel 1926, appena otto anni più tardi Carlo Levi veniva mandato al confino proprio nel cuore della Lucania, Eboli. Qui, nel suo *Cristo si è fermato a Eboli*, avrebbe descritto le condizioni di vita disumane dei contadini del meridione d'Italia, dimenticati dallo stato e legati ancora a tradizioni e usanze ancestrali: *“In questa terra oscura senza peccato e senza redenzione, dove il male non è morale ma un dolore terrestre, Cristo non è disceso, Cristo si è fermato a Eboli”*, scrive Carlo Levi.



Proprio in queste terre, davanti gli occhi rassegnati e inespressivi di quei contadini ai quali “neppure la parola di Cristo sembra essere mai giunta”, **Adolfo realizza i suoi progetti di alta ingegneria e, accompagnato dai figli Giovanni e Domenico che percorrono a cavallo i cantieri**, lavora alla realizzazione di opere che ancora oggi sono alla base della rete ferroviaria che unisce le città del sud del paese: per conto delle **Ferrovie Calabro-Lucane**, il 24 maggio 1928 realizza la tratta Ferrandina-Matera e le gallerie di Miglionico, il 16 giugno 1930 porta a termine la tratta Crotona-Policastro, di oltre 40 km con un viadotto sul fiume Tacina a Roccabernarda, crollato in seguito all'alluvione del gennaio 1973; nello stesso anno completa i lavori della galleria di Ferrandina, nel mese di agosto 1931 inaugura la tratta San Pietro in Guarano-Camigliatello, nel 1934 collega Lucania e Puglia con la tratta fra Acerenza, comune in provincia di Potenza a quasi mille metri sul livello del mare, e la città di Altamura, alle porte di Bari.

La vita non è facile, i lavori sono spesso complicati dalla penuria di risorse, dalla difficoltà ambientali e tecnologiche, ma sono anni prolifici e di grandi soddisfazioni: **in meno di dieci anni Adolfo realizza più di 130 chilometri** e aiuta molte città del meridione a uscire dall'isolamento fisico e culturale in cui versavano da sempre.

Il suo lavoro non passa inosservato. Dopo aver completato la ferrovia tra Lucania e Puglia, Adolfo è chiamato a Roma. Erano gli anni del “fascismo costruttore”: il regime puntava sulle grandi infrastrutture per unire il paese e rilanciare l'economia e le Ferrovie dello Stato, dopo il processo di riordino dell'ingegnere piemontese Riccardo Bianchi a inizio secolo, erano una società in grande ascesa.



Gli anni Trenta furono fondamentali per potenziare la rete ferroviaria e stradale dell'Italia: si costruiscono nuove stazioni, nuovi impianti e binari, mezzi di trazione più potenti. In questi anni **si realizzarono due principali tratte dirette del paese, la Roma-Napoli e la Firenze-Bologna:** la prima passava per Formia e riduceva a un'ora e mezza la distanza tra la capitale e la città partenopea.

La seconda attraversava la catena degli Appennini con una galleria che a quel tempo era la seconda più lunga del mondo dopo il Traforo del Sempione: nel 1939, sul percorso Firenze-Milano e per la precisione nel tratto intorno a Piacenza, toccherà il record di 203 km/h.

Era l'antesignano dei treni ad alta velocità. Al fianco delle ferrovie, si sviluppavano anche le prime autostrade, anche grazie all'opera del Touring Club italiano: erano gli anni della Torino-Milano, della Firenze-Mare, Padova-Mestre, Milano-Bergamo-Brescia, la base per l'altro grande periodo di investimenti infrastrutturali, gli anni Sessanta.

Adolfo, lavorando a stretto contatto con il ministero delle Comunicazioni e dei Lavori Pubblici, partecipa alla progettazione di tutte le principali opere, incluso ferrovie e gallerie. Ma le nubi sul futuro del paese si addensano e la guerra incombe: già nel 1936 le sanzioni di Francia e Gran Bretagna contro l'Italia, decise in seguito al conflitto in Etiopia, limitano drasticamente il commercio di benzina e portano il regime a imporre nuove e salate tasse su rimorchi, carburanti e peso delle merci trasportate.

Adolfo vanta un'esperienza unica nel paese, anche nel settore strategico nella costruzione di gallerie e tunnel sotterranee.

Si inizia a parlare apertamente di riarmo, l'epoca degli investimenti nelle grandi opere volge lentamente al termine, **ma Adolfo vanta un'esperienza unica nel paese anche nella costruzione di gallerie e tunnel sotterranei,** un settore strategico per una grande opera già in progetto da alcuni anni: la metropolitana di Roma. La linea, sotterranea, doveva collegare in tempi rapidi la stazione centrale di Termini e il nuovo quartiere dell'E42, l'EUR, progettato per ospitare l'Esposizione Universale nel 1942. I lavori iniziano nel 1938 e **Adolfo deve affrontare la costruzione della parte più difficile dei lavori, lo scavo della linea tra via Cavour, San Pietro in Vincoli e il Colosseo.**

In due anni disegna e porta a termine la galleria di 1,6 chilometri fra Termini e Arco di Costantino, un vero capolavoro di tecnica e alta ingegneria in un'area densamente abitata, ricca di edifici in superficie e di reperti archeologici sottoterra. Nel frattempo, Adolfo riesce anche a iniziare i lavori di costruzione della stazione del Colosseo e aspetta l'approvazione definitiva del progetto per la stazione Giovanni Lanza. Ma siamo nel 1940, nel settembre dell'anno precedente **la Germania ha invaso la Polonia** e Mussolini getta la maschera: a giugno anche l'Italia entra in guerra con i nazisti. E tutto si blocca.

Dopo quasi mezzo secolo di lavoro in ogni parte del mondo, Adolfo, ha acquisito una esperienza unica

Adolfo realizza fortificazioni al confine con la Francia: casematte, gallerie, camminamenti, poi torna a Roma: la sua opera è troppo preziosa e il regime gli chiede di mettere in sicurezza la capitale. **Dal 1941 progetta e realizza una serie di tunnel e di ricoveri antiaerei** in tutti i quartieri della città, in grado di ospitare più di 50mila persone: quando iniziarono a cadere le prime bombe, a partire da luglio 1943, si riveleranno fondamentali per salvare migliaia di vite umane.

Il contributo di Adolfo è prezioso non solo a Roma. Nel 1942 apre il cantiere per i lavori della condotta forzata dell'impianto idroelettrico di Bressanone ed è proprio qui che assisterà alla caduta del fascismo e all'8 settembre: rimarrà in Trentino con la famiglia fino al 1944, anno in cui diventa nonno: il 25 gennaio **nasce Giandomenico, il primo figlio di Giovanni. Sarà la quarta generazione di Ghella nel mondo delle costruzioni.**

Ma la situazione precipita. Per l'Italia, il 1944 è forse l'anno più duro della guerra: gli Alleati risalgono la penisola, al nord i partigiani combattono contro fascisti e l'occupazione nazista. Il governo di Ivanoe Bonomi, nato nel mese di giugno con il placet degli americani, non può fare molto e i pochi cantieri rimasti aperti sono sospesi. Mancano soldi e soprattutto uomini; chi va al fronte con l'esercito governativo a combattere contro i tedeschi, chi sale sulle montagne e si arruola tra le fila dei partigiani per lottare contro i fascisti. I cantieri aperti negli anni precedenti sono abbandonati ma rimangono aperti e i tedeschi ne approfittano per razzare ferro, materie prime e macchinari: li porteranno in Germania, nelle fabbriche gestite dal ministro degli Armamenti Albert Speer, l'uomo forte della macchina amministrativa hitleriana. Non dura molto.

Nel 1945 i tedeschi vanno via e la guerra finisce, ma l'Italia è un paese da ricostruire. Molte opere costruite negli anni Trenta sono distrutte. A giugno arrivano i dollari del piano Marshall e Adolfo partecipa in prima persona alla ricostruzione: dopo quasi mezzo secolo di lavoro in ogni parte del mondo, ha acquisito una esperienza unica nel paese e il nuovo governo di De Gasperi, con la supervisione degli americani, non se lo lascia scappare.

Lo chiamano "il mago delle gallerie". Adolfo lavora in tutte le regioni d'Italia e **i figli Domenico e Giovanni,** 33 e 32 anni, lo accompagnano per apprendere il lavoro sul campo. Tra le prime opere realizzate, c'è il rifacimento della galleria dell'Appennino sulla linea ferroviaria diretta Firenze-Bologna, andata distrutta durante la guerra. Inaugurata nel 1934, la galleria era lunga 18,5 chilometri, solo 1300 metri in meno del Sempione: era la seconda del mondo per lunghezza e tuttora resta fra le prime venti nel pianeta, superata solo dai recenti tunnel di oltre 50 chilometri.



Adolfo e i figli riescono a riportare in vita anche la stazione sotterranea di Precedenze, destinata sia al trasporto merci che passeggeri: disponeva di due binari di precedenza lunghi 450 metri scavati in gallerie parallele al tunnel principale ed era collegata con l'esterno da un tunnel inclinato di 27 gradi sull'orizzonte, attrezzato con ben 1836 gradini. I lavori durarono tre anni, fino al 1948: un vero capolavoro di ingegneria e gestione, in un paese distrutto da cinque anni di sanguinosa guerra, privo di materie prime e risorse.

La ricostruzione è partita e Adolfo corre di città in città per aprire nuovi cantieri. Nel 1946 riprende anche i lavori della linea metropolitana di Roma presso la stazione Giovanni Lanza e nello stesso anno realizza la centrale idroelettrica dell'Adige a Castelbello, un comune di duemila abitanti nella provincia di Bolzano a maggioranza tedesca.

SOPRA 1949 - Centrale
Castelbello, Santa Barbara

Anche questo un gioiello di ingegneria: l'opera comprende dieci chilometri di gallerie fatte, nonostante la difficoltà geologiche del terreno, con uno scavo a "condotta forzata" tramite l'avanzamento in roccia. Un anno dopo, nel 1947, inaugura il cantiere della linea ferroviaria Roma-Civitacastellana-Viterbo per conto della Società Romana per le ferrovie del Nord: i lavori si concluderanno nel 1951 ma intanto nel 1948 apre un altro cantiere, questa volta delle Ferrovie dello Stato, per realizzare la tratta ferroviaria tra Pescara e Termoli, che sarà inaugurata nel 1950.

Nel frattempo progetta ex novo e ricostruisce la galleria Castello presso Ortona a mare, distrutta dalle mine anticarro dei nazisti, oltre alla galleria del Moro, portata a termine con una tecnica all'avanguardia, ovvero avvolgendo il tunnel preesistente e inglobando anche i binari della ferrovia: in più realizza anche il ponte sul fiume Moro, crollato in seguito all'alluvione del 1949.

Ma sono solo alcune delle opere realizzate tra il 1948 e il 1951: Adolfo costruisce anche la galleria Vivola sulla linea ferroviaria diretta Roma-Napoli e un tunnel in roccia, di 2,5 chilometri e in pendenza per consentire il drenaggio dell'acqua piovana, a Fondi, in provincia di Latina. Ma nel 1950 dà il via al cantiere per la costruzione dell'impianto idroelettrico del Basso Cison, per conto della società S.I.I.A., che comprende una diga e gallerie di quattro chilometri a condotta forzata. Sono anni impetuosi, di lavoro e grandi soddisfazioni, perché nel 1951 nasce Enrico, fratello di Giandomenico, Marina e Manuela.
È la quarta generazione dei Ghella.

1944
-
1951

GIANDOMENICO ED ENRICO GHELLA

La quarta generazione

Enrico nasce a Roma nel 1951, in pieno dopoguerra: sono gli anni della ricostruzione, del boom economico, della rinascita e delle opportunità. Dopo la tragedia della guerra e dell'occupazione nazista, il paese riparte: il governo De Gasperi inaugura il nuovo regime fiscale e introduce per la prima volta la dichiarazione dei redditi, la radio trasmette in diretta nazionale la prima edizione del festival di Sanremo, condotto da Nunzio Filogamo («miei cari amici vicini e lontani» il suo celebre saluto), e vinto da Nilla Pizzi con «Grazie dei fiori» che superò di un soffio il Duo Fasano e Achille Togliani.

Il nono censimento effettuato all'inizio dell'anno offre una istantanea positiva dello Stivale, ricca di speranze. Ma anche di contraddizioni.

Gli italiani sono poco più di 47 milioni e 515mila: il 22% ha più di 50 anni, il 25% ha meno di 20. Su cento persone in età lavorativa, dai 15 ai 65 anni, ben 53 sono inattivi. In sostanza, la paura è sempre la stessa: il paese sta invecchiando e molti sono senza lavoro. Eppure crolla la mortalità infantile: se nel 1941 su mille neonati almeno 115 non superavano il primo anno di vita, nel 1951 la percentuale scende a 66. Il 42% della forza lavoro è impegnata nell'agricoltura, il 32% nell'industria, il 26% nel terziario, settore dove i maschi sono solo il 24%: il paese deve ancora completare la sua rivoluzione industriale.



Ma **sono le grandi infrastrutture a dare un forte impulso al boom economico: Adolfo e i figli Domenico e Giovanni danno vita a una impresa moderna e strutturata, in grado di portare avanti molti cantieri** in diverse regioni del paese. Nel 1950 iniziano i lavori per costruire una galleria di oltre un chilometro per consentire la bonifica della piana di Fondi e Monte San Biagio nell'agro pontino, poi mettono in sicurezza la basilica pagana fuori Porta Maggiore a Roma e danno il via al cantiere dell'impianto idroelettrico sotterraneo di Fundres, in Trentino. È una delle opere di ingegneria più imponenti del paese di quel periodo: una diga e una galleria di quasi un chilometro realizzate nonostante la presenza di faglie di limo glaciale e infiltrazioni di acqua.

A LATO 1953 - Galleria
Rutino, Linea Battipaglia-
Reggio Calabria



I Ghella vincono anche questa scommessa: ormai anche Domenico e Giovanni sono tra i più conosciuti e apprezzati costruttori in Europa e sono chiamati ovunque bisogna fare tunnel sottoterra, ponti ferroviari, dighe. L'Italia è il posto giusto.

Nei primi anni Cinquanta parte la corsa alla ricostruzione del paese: i Ghella sono al lavoro nei cantieri per le ferrovie dello stato sulla tratta Domodossola-Iselle, Pescara-Teroli, a Salerno e sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria.

Domenico e Giovanni sono tra i più conosciuti e apprezzati costruttori d'Europa e sono chiamati ovunque.

Nel 1953 Adolfo e i figli tornano a lavorare a Roma. Il sindaco Salvatore Rebecchini, esponente di spicco della Dc come il primo ministro Alcide De Gasperi, dà il via al cantiere per la stazione metropolitana di piazza Euclide e alla linea ferroviaria Roma-Civita Castellana-Viterbo: nella capitale iniziano ad arrivare immigrati dal sud e dal nord Italia, la popolazione cresce, supera il milione e mezzo di abitanti e ci sono sempre più pendolari che vanno a lavorare negli uffici della pubblica amministrazione nel centro della città.

Il paese si rimette in marcia, gli investimenti pubblici attirano imprenditori e aprono cantieri, lo sviluppo del paese è impetuoso: iniziano gli anni del miracolo economico, anche grazie a una classe di imprenditori pionieri e visionari con spiccata vocazione innovativa ed esperienze all'estero. Il paese si trasforma e da un sistema agricolo e feudale passa a un modello economico di massa e alle produzioni in scala: il prodotto interno lordo cresce ogni anno in media di quasi il 6%, più di Olanda, Francia e persino della Gran Bretagna, ferma al +2,6%.

Prende corpo l'industria pesante grazie al boom dei settori petrolchimico e metalmeccanico, nascono i primi grandi capitalisti ma anche molti imprenditori che, forti delle esperienze fatte all'estero prima e durante la guerra, danno vita a un modello aziendale aperto e internazionale, innovativo, elastico e specializzato: nasce il **Made in Italy**.

È la generazione degli imprenditori illuminati, spesso self made men, come Enzo Ferrari, Adriano Olivetti, Michele Ferrero. Ma questi sono anche gli anni in cui Pietro Barilla lancia la multinazionale della pasta, Enzo Fumagalli inizia la produzione in larga scala di lavatrici con la Candy, Italo Barbiani vola con l'industria italiana dei gelati chiamata Algida. Adolfo appartiene di diritto a questa scuola e i figli seguono le orme tracciate dal padre e prima ancora dal nonno Domenico: fanno la gavetta in cantiere fin dalla tenera età, completano gli studi di ingegneria e vanno all'estero per lavorare e affinare la vocazione internazionale.

Il primo sarà Giovanni, nato nel 1913: destinazione Canada, dove l'impresa di famiglia, la **Canit Construction** (fusione tra Canada e Italia) realizza le chiuse per rendere navigabile il fiume San Lorenzo, a Beauharnois. Ma i momenti difficili non tardano ad arrivare e nel 1955 muore Adolfo. Nato nel 1877, imprenditore e avventuriero, ha dato un contributo fondamentale allo sviluppo industriale ed economico del paese. Il suo testimone passa ai figli Giovanni e Domenico, poi ai nipoti Giandomenico, Manuela, Marina, Enrico. Il cammino sarà lo stesso del nonno.

Nel 1957, **a tredici anni, Giandomenico visita con il padre Giovanni i cantieri canadesi, poi iniziano i lavori** negli Stati Uniti, **a New York,** per un progetto nato da un'idea della **Lower Manhattan Association** di David Rockefeller: costruire un centro direzionale mondiale concentrato in un unico complesso di grattacieli all'avanguardia tecnologica. Sarà chiamato, negli anni Sessanta, **World Trade Center**.

Attraverso l'impresa Icos, controllata dalla **Canit Construction, Giovanni realizza le fondamenta di quelle che saranno le Twin Towers:** l'obiettivo del progetto nato dall'idea di Rockefeller e di altri imprenditori della Grande Mela è di sviluppare l'East River per dare nuova vita al downtown della città, affidando la realizzazione del piano all'Autorità portuale di New York. È il punto più alto per l'impresa di famiglia, ma anche l'inizio degli anni più difficili, che culmineranno addirittura con un fallimento, peraltro superato in fretta senza alcun danno, come vedremo fra poco.

Verso la fine degli Sessanta l'entusiasmo per l'oscar della migliore moneta assegnato alla lira dal Financial Times comincia ad evaporare, e il boom economico nel paese inizia a segnare il passo. Stanno per venire a galla le contraddizioni di un'accelerazione economica troppo spesso non controllata e mal gestita dal punto di vista sociale, come provano le crescenti proteste che peraltro sono in linea con quanto accade nel resto del mondo.

In periferia le grandi masse operaie e gli immigrati non sono integrati con il resto della città e con il ceto medio e gli investimenti per sviluppare l'industria pesante nel Mezzogiorno hanno portato a grandi cattedrali nel deserto senza beneficiare le piccole e medie imprese presenti sul territorio: l'accesso alle opportunità è ancora troppo limitato e crescono le disparità sociali.

Sulle strade nazionali circolano quasi sei milioni di auto, ma per la prima volta il numero delle vetture immatricolate cala, da quasi un milione del 1964 a meno di 800mila. La produzione del lavoro si ferma, gli investimenti si riducono del 35% e la disoccupazione aumenta di oltre il 5%. Ma se l'economia inizia a frenare, il paese corre a un'altra velocità e va in direzione opposta: nasce la società dei consumi, che nel 1965 sfiorano i 23 miliardi di lire, contro i 12 di appena sei anni prima.

Il reddito nazionale aumenta, gli italiani spendono di più per vestirsi e la carne non è un alimento per ricchi; la qualità della vita migliora, in tv il 10% dei programmi sono a carattere culturale, il 7% sono trasmissioni teatrali, i film sono solo il 9%. Si leggono più libri e giornali, trionfa l'editoria, si forma una coscienza critica: quella che nasce tra la metà dei Sessanta e la fine dei Settanta è la generazione che legge più di ogni altra. Ma è un'accelerazione sociale a strappo, non accompagnata dallo sviluppo economico e da una giusta redistribuzione del reddito e delle opportunità. Non avviene solo in Italia.

Nel 1965 iniziano negli Usa le prime manifestazioni contro il Vietnam, Che Guevara lascia Cuba e va in Bolivia dove troverà la morte, in Cina ha inizio la rivoluzione culturale. Tutto il mondo è scosso da fremiti e tensioni sociali che sfoceranno, fra pochi anni, in disordini, violenze, scontri, terrorismi; niente sarà più come prima, soprattutto in Italia dove iniziano gli anni di piombo. È in questo contesto di incertezza che l'impresa Ghella attraversa il guado dell'amministrazione controllata. Il mondo sta cambiando, il modo di fare impresa pure.



Nasce il capitalismo di stato: le aziende familiari e i pionieri avventurieri non possono più resistere contro i grandi gruppi industriali e le multinazionali.

A questo si aggiunge una diversificazione verso le costruzioni civili che porterà i Ghella a scontrarsi da un lato con un'agguerrita e spregiudicata concorrenza, e dall'altro a dover interloquire con pagatori non propriamente puntuali.

Da questo all'amministrazione controllata il passo è breve. Così anche Giovanni, Giandomenico e Enrico Ghella devono ripartire da zero: e come il nonno, lo fanno in poco tempo, restituiscono tutti i debiti e ripristinano l'onorabilità della società.

Il gruppo dimentica la fase buia e la famiglia, rappresentata dai due fratelli, è nuovamente al posto di comando.

Nel 1967 si ricomincia con un subappalto con la ditta Iga per una galleria a Tivoli, alle porte di Roma. Nello stesso anno i Ghella vincono un appalto per la costruzione di una galleria presso l'autostrada dei Fiori, sul tratto Savona-Ventimiglia; subito dopo lavorano al cantiere Astaldi sull'Acquedotto del Peschiera a Moricone e nel 1970 realizzano, per conto di Condotte, le gallerie ferroviarie Armata e Fabro (oltre 4,5 chilometri in totale) lungo la linea Roma-Firenze.

Una pietra miliare perché fu proprio in quel momento che i due fratelli **Giandomenico ed Enrico subentrarono in pieno nella conduzione dell'azienda**, e l'ormai anziano padre Giovanni dette loro carta bianca. **Sono anche i primi progetti portati a termine con Domenico Nigro, il nuovo partner dei Ghella.** L'unione non tarda a portare buoni risultati: **a metà degli anni Settanta i Ghella sono a Roma per completare le stazioni della metro** A nel tratto Termini-Repubblica e costruire le gallerie di collegamento tra la stazione Spagna e il parcheggio di Villa Borghese.

Le commesse subiscono insomma un'incoraggiante accelerazione, il gruppo dimentica la fase buia del "pre-fallimento" e la famiglia, rappresentata dai due fratelli divenuti ormai responsabili delle operazioni al posto del padre per un normale passaggio generazionale, è nuovamente al posto di comando.

Per riavviare le commesse estere, infine, **nel 1976 Enrico si trasferisce in Venezuela, mentre Giandomenico resta a Roma nella sede centrale**, e da lì coordina la ripresa anche dei lavori internazionali. Ma è il 1977 l'anno della svolta. Mentre l'Italia è stretta nella morsa del terrorismo, gli Usa devono fare i conti con il movimento delle Pantere Nere e Leonid Breznev si gioca la carta della nuova costituzione per tentare di rilanciare l'Unione Sovietica, i Ghella non perdono la vocazione internazionale e per la prima volta vanno a lavorare in Sudamerica, in Venezuela, dove c'è bisogno del know how e dell'esperienza acquisita nelle opere di ingegneria sotterranea.

A Caracas i fratelli Ghella realizzano le quattro gallerie dell'acquedotto del Tachira, regione del sud-est del paese dove sono concentrate la maggior parte delle fattorie e degli allevamenti. **Il Venezuela sarà la rampa di lancio internazionale dei Ghella: due anni più tardi, nel 1979, l'impresa inizia i lavori della linea 1 della metropolitana di Caracas** e nel 1981 dà il via ai **lavori per la messa in sicurezza della diga La Honda: sarà il primo cantiere a impatto zero sull'ambiente in Sudamerica** - quando ancora di ambientalismo si parlava poco - grazie a un metodo di lavoro innovativo che permette di sovrapporre le gallerie e tagliare la roccia con la pressione idraulica.

Pochi anni dopo, il 16 febbraio 1989, viene costituito, sempre in Venezuela, il "Consorzio Contuy Medio", di cui fa parte la Ghella insieme ad altre imprese venezuelane, italiane e giapponesi. Costruirà la prima ferrovia in Venezuela dell'era moderna, che unisce Caracas alla città di Cua, 43 chilometri più a sud, dei quali 30 fra gallerie e viadotti. Un lavoro integrato, dalle opere civili circostanti alle soluzioni tecnologiche per favorire una funzionalità perfetta, comprensivo della fornitura dei treni. Oltretutto, realizzato in un ambiente orografico impervio. Dopo la costruzione della ferrovia, il nucleo urbano di Cua e l'intera valle del Tuy, all'interno del Paese mentre Caracas è vicino alla costa, hanno potuto conoscere un importante sviluppo e una crescente integrazione con la capitale.

Nel frattempo è nata la nuova generazione di costruttori specializzati in opere di alta ingegneria sotterranea: nel 1980 a Roma nasce Lorenzo, figlio di Giandomenico.



L'Italia continua a essere la base delle attività dei Ghella. Negli anni Ottanta costruiscono gallerie per la rete idrica in Campania, per la rete fognaria a Roma e Ariccia: subito dopo realizzano nuovi collegamenti ferroviari in Basilicata, sulla Circumvesuviana di Napoli, tra Roma e Chiusi e tra Chiusi e Siena. Negli anni Novanta arrivano anche i primi lavori a favore dell'ambiente come gli impianti di depurazione del bacino del Mercure in Basilicata.

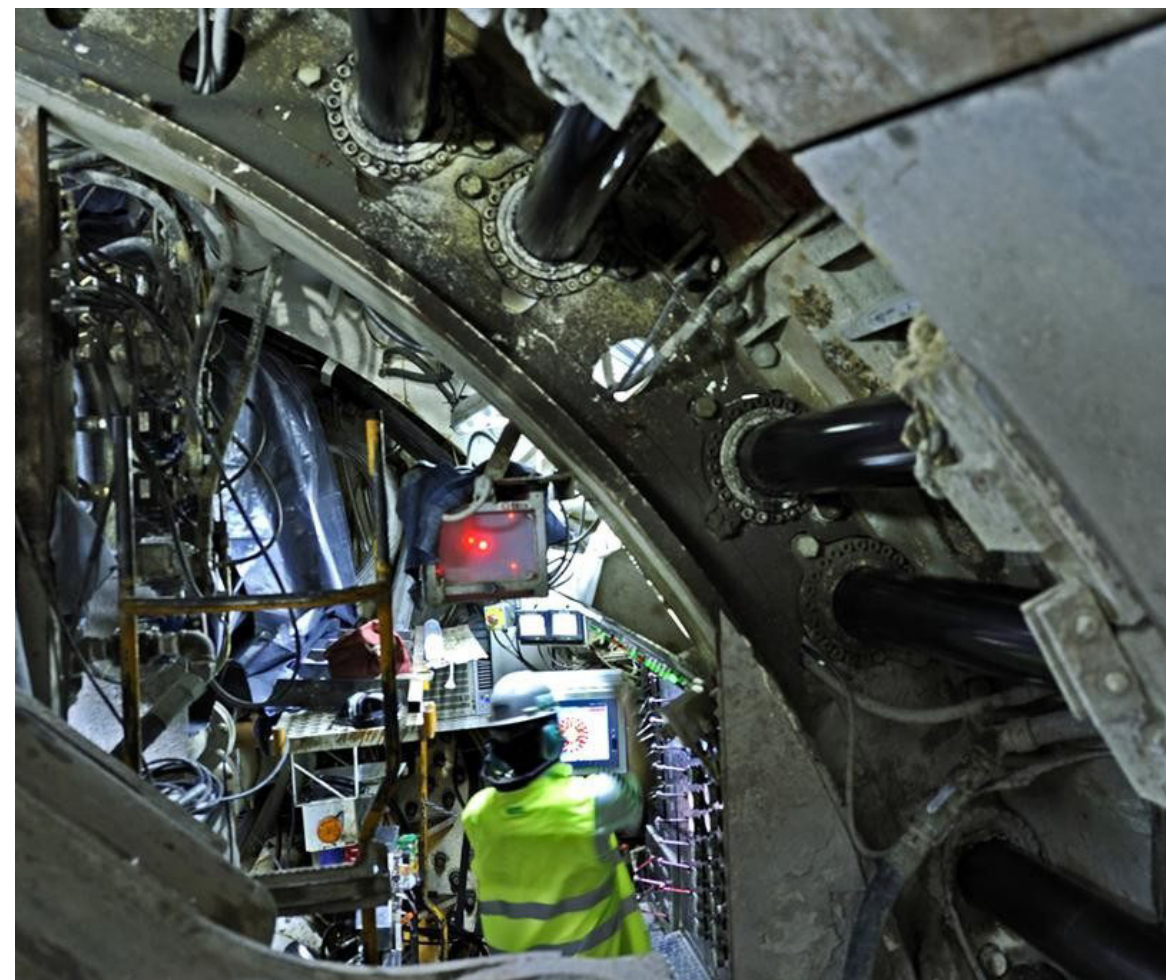
1991
-
2016

IL CONSOLIDAMENTO MONDIALE

Il mondo sta cambiando. In Germania crolla il muro di Berlino, negli Usa Bill Clinton dà il via all'economia della terza via, a metà tra liberismo, statalismo e redistribuzione del reddito; la Cee diventa Unione Europea con il trattato di Maastricht e apre le frontiere alla libera circolazione delle persone. Cambia anche il modo di fare impresa: si punta su investimenti all'estero e internazionalizzazione, trasferimento di know-how, sviluppo sostenibile per i sistemi economici locali. Nasce la globalizzazione ma la parola chiave è glocalizzazione, dal villaggio globale alla comunità locale: i nuovi settori della manifattura ingegneristica sono ambiente, sanità, terziario e servizi.

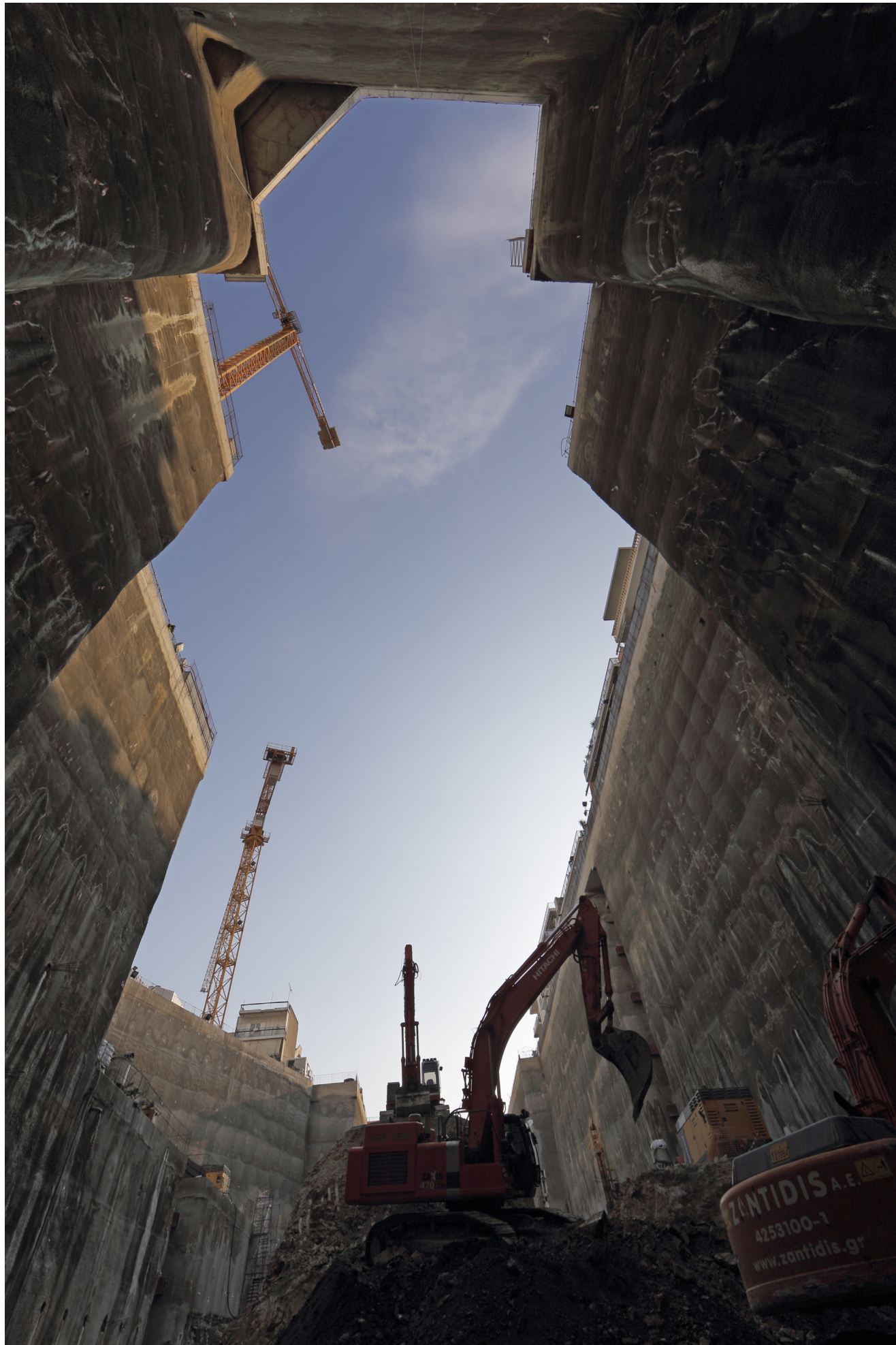
I Ghella sono pionieri anche nella new economy: nel **1991 iniziano a lavorare nella Repubblica Dominicana e nel 1994 sono in Guatemala**, per realizzare i reparti di maternità e pediatria dell'ospedale Roosevelt di Città del Guatemala, capitale di un paese che tenta di tornare alla normalità dopo la fase cruciale della guerra civile negli anni Ottanta, ma ha bisogno di tutto, dal personale tecnico alle risorse necessarie per la ricostruzione. Pochi chilometri più a sud c'è l'Honduras: anche lì la guerra civile ha seminato migliaia di morti, dolore e distruzione, anche lì i Ghella costruiscono nel 2001 il nuovo ospedale pediatrico Fundación Maria.

A LATO 2008 - Operatori
all'interno della TBM



Intanto in Italia si iniziano a usare le nuove tecnologie nelle infrastrutture: inizia l'era dell'Alta Velocità e Ghella è uno dei primi a realizzarla.

Nel 1998 la società partecipa allo scavo della galleria di Pianoro a Bologna che consentirà il passaggio del Pendolino tra il capoluogo felsineo e Firenze, poi nel duemila lavora al cantiere sull'Alta Velocità a Bologna: le opere principali realizzate da Ghella sono due gallerie a singolo binario lunghe più di sei chilometri e del diametro di quasi dieci metri, a 30 metri di profondità nel sottosuolo.



In pochi anni la società si specializza in opere di alta ingegneria, soprattutto sotterranea: **punta sulle nuove tecnologie, affina e forma una nuova classe di tecnici e geometri**, che presto diventeranno più del 20% dei **quasi tremila dipendenti** che oggi lavorano per Ghella. **Know how, formazione e specializzazione**: sono le armi vincenti che consentono ai fratelli Ghella di rimanere competitivi in un mercato in continua evoluzione e sempre più esigente, dove le piccole imprese fanno fatica a tenere il passo delle grandi multinazionali.

Globalizzazione e digital revolution non fanno sconti e a poco a poco saltano i modelli economici tradizionali, dal cluster tradizionale alla figura dell'imprenditore artigianale. Non così per Enrico e Giandomenico, che nel 2005, poco meno di **150 anni dopo il viaggio del patriarca Domenico, tornano in Francia per lavorare al cantiere dell'Alta Velocità sulla tratta Torino-Lione**; nello stesso anno partecipano ai lavori per l'ampliamento del Raccordo Anulare di Roma, dove realizzano la principale delle gallerie che hanno portato al definitivo allargamento dell'arteria.

Il mondo corre, sono gli anni di internet di seconda e terza generazione ma anche della crisi dei mutui subprime negli Usa, del crac delle banche finanziarie e del boom del debito pubblico; l'euro "forte" entra in difficoltà, gli Stati Uniti devono fare i conti con i problemi e le disillusioni della disoccupazione e l'economia della "terza via" entra in crisi. I nuovi mercati emergenti sono i BRIC: Cina, Russia, India, Brasile.

È proprio nel paese carioca dove iniziano a lavorare, che Enrico e Giandomenico interpretano i segnali di cambiamento e plasmano una delle prime global company, leader di settore, in grado di adattarsi a ogni mercato e proporre soluzioni specifiche alle esigenze di ogni committente: nuove tecnologie e high tech in Europa, infrastrutture di prima necessità in America Latina.

Nel 2008 realizzano tunnel per la rete di gasdotti in Brasile, poi danno il via ai lavori sulla rete del Maldonado a Buenos Aires, un'opera vitale e di alta ingegneria, in grado di proteggere la capitale argentina da inondazioni e allagamenti causati dal bacino idrico delle regioni a nord della città.

Sempre a Buenos Aires i fratelli iniziano nel 2011 i lavori per le tratte sotterranee della ferrovia Sarmiento, la più importante opera di trasporto pubblico del paese in grado di portare 80 milioni di passeggeri all'anno.

Ghella è ormai diventata una società internazionalmente conosciuta e rispettata, e sempre nel 2011, esattamente 110 anni dopo il viaggio di Adolfo, i fratelli tornano in Australia dove realizzano l'autostrada di Brisbane, con due gallerie parallele di oltre 4 chilometri con 12 metri di diametro.

I lavori sono difficili e per vincere la sfida bisogna raggiungere il record mondiale di scavo, ma alla fine la sfida è vinta e nel 2013 l'opera è premiata come il miglior progetto di tunneling nel mondo.



È solo l'inizio di una nuova era. Nello stesso anno i Ghella sono ad **Atene, dove realizzano la nuova linea metropolitana del vecchio treno che collega il porto del Pireo con il quartiere di Haidari e il centro di Atene.** Ma sono numerosi i cantieri aperti anche in Italia: nelle Marche, in Campania, al passo del Brennero per l'**Alta velocità tra Austria e Italia.** Infine progettano e realizzano nuove infrastrutture in **Brasile, Argentina, Francia, Vietnam,** dove partecipano ai lavori per la costruzione della metropolitana di Hanoi.

E poi in **Norvegia,** dove danno il via al più importante cantiere ferroviario mai realizzato nel paese scandinavo: l'Alta Velocità tra la capitale Oslo e la città di Ski, un'opera da oltre 40 chilometri di cui 36 scavati in contemporanea da ben quattro TBM: una sfida per i Ghella, l'ennesima, come quelle che da sempre sono abituati a vincere.

2017

QUARTA E QUINTA GENERAZIONE

Di una dinastia imprenditoriale

In un caldo mattino di primavera, nella luminosissima sede del gruppo nel quartiere Prati a Roma, **i fratelli Giandomenico ed Enrico Ghella**, presidente e amministratore delegato del gruppo, classe 1944 il primo e 1951 il secondo, **siedono l'uno a fianco all'altro**. I grandi finestroni cielo-terra alleggeriscono un po' l'architettura brutalista del palazzo, che acquisisce una sua quasi paradossale personalità con le sue travi in calcestruzzo a vista, ingentilite dai parapetti multicolori che i Ghella hanno aggiunto a protezione delle finestre. Fuori dalla sala da pranzo, si intravedono i pannelli solari che frangono la luce sul terrazzo in teak e producono acqua per i 180 dipendenti che lavorano in sede.

Di fronte ai fratelli siede Lorenzo, che di anni ne ha trentotto, figlio di Giandomenico, già perfettamente inserito nella gerenza dell'azienda. Un ragazzo alto, sorridente al tratto ma serio nel pensiero, **che guarda al futuro** con un occhio attento ai problemi che verranno, primo fra tutti l'ambiente. **Quarta e quinta generazione di questa dinastia imprenditoriale** che viene, come abbiamo visto in tutte le pagine precedenti, così da lontano. E' un quadro familiare che sembra d'altri tempi, di una serenità e anche di una semplicità quasi disarmanti. Tutto è calmo, silenzioso, l'atmosfera come ovattata.



Al primo piano, sotto di noi, è in costruzione un ponte sospeso (il secondo del complesso) che servirà da base per una sala convegni con **tetto a giardino e pareti ventilate**. Si fa quasi fatica a credere che **qui e nei cinque piani sottostanti funzioni a pieno regime una macchina organizzativa poderosa**, in grado di gestire contratti in ogni parte del mondo, di selezionare, valutare e analizzare le offerte alle gare d'appalto più disparate, di monitorare l'andamento di grandi opere pubbliche nei cinque continenti.

E poi, ovviamente, di realizzare strutture avveniristiche, dalla metropolitana di Atene tuttora in costruzione fino a quella di Hanoi in Vietnam (in partnership con il grande gruppo sudcoreano Hyundai), dal raccordo autostradale Legacy Way di Brisbane che ha segnato il ritorno in Australia dopo quasi cento anni fino ai tunnels per l'alta velocità in Norvegia che sono in pieno svolgimento. **I due fratelli lavorano insieme da oltre quarant'anni, con una perfetta identità di impegno e di visione che non è venuta mai meno.**

«Noi non intraprendiamo lavori in zone a troppo alto rischio come quelle di guerra attuale o potenziale – dicono in coro i due fratelli – anche se poi magari i margini di guadagno sarebbero migliori».
Una prudenza che porta il fatturato a crescere a piccoli passi (ha recentemente superato gli 800 milioni di euro, mentre il **portafoglio ordini ammonta a quasi quattro miliardi e mezzo**) e anche a stare per ora lontani dalla Borsa, *«contro la quale intendiamoci non abbiamo nulla di male, e non escludiamo nulla per il futuro».*

Per ora, comunque, si va avanti così, e si va avanti benissimo: antenne tese in ogni parte del mondo, attente non solo a captare le gare d'appalto, ma soprattutto a intrattenere rapporti con centinaia di amministrazioni pubbliche sempre protesi all'intuizione delle rispettive necessità e delle intenzioni di investimento. Perché bisogna essere rapidissimi a presentare progetti perfetti ed economicamente sostenibili ogni volta che qualche gara viene avviata, e il fatto di essersi preparati in anticipo, cioè di aver compreso per tempo che quel certo lavoro pubblico sarà probabilmente varato, spesso fa la differenza.



La proiezione del gruppo è, come del resto non potrebbe essere altrimenti, decisamente internazionale. Non a caso Giandomenico, oltre a essere presidente dell'azienda di famiglia, è stato anche eletto (e rieletto) presidente del comitato permanente lavori all'estero dell'Ance, l'associazione dei costruttori italiani. **Oggi oltre l'85 per cento del fatturato è realizzato all'estero**, dove lavora la maggioranza degli oltre 3000 dipendenti dell'azienda, cui si aggiungono tutti gli operai impiegati sui diversi cantieri, ingaggiati in via temporanea e spesso su base locale. **Nel solo cantiere di Oslo**, tanto per fare un esempio, **lavoreranno nei momenti di picco 800 impiegati di 19 nazionalità diverse** (il lavoro dura sei anni e mezzo).

La proiezione del gruppo è decisamente internazionale

E' merito di gruppi come quello dei Ghella se le tensioni geopolitiche mondiali, le prospettive di chiusura protezionistica dei mercati, la Brexit e la presidenza Trump, che tanto agitano e preoccupano le imprese esportatrici, non sembrano toccare le imprese di costruzione italiane. O almeno quelle grandi o comunque molto specializzate, che negli ultimi dieci anni hanno registrato una crescita continua del fatturato all'estero. *«Ciò non significa che sottovalutiamo le potenzialità del nostro Paese»*, puntualizza Giandomenico, che con il fratello era a fianco del premier Paolo Gentiloni il 22 dicembre 2016 all'inaugurazione dopo decenni di travaglio della Salerno-Reggio Calabria.

«Abbiamo realizzato l'ultimo lotto - in ordine di tempo - ad essere concluso, venti chilometri nell'area più settentrionale della Calabria, nei comuni di Laino Borgo, Laino Castello, Mormanno e Morano Calabro, tutti in provincia di Cosenza. Un tratto che comprende il celebre Viadotto Italia, il più alto del Paese e il secondo più alto d'Europa.

E' stato particolarmente difficile, ma per noi aveva un doppio significato: intanto partecipare al completamento di un'opera storica per il nostro paese, e poi tornare nella stessa zona dove aveva lavorato il nostro nonno paterno per le gallerie della vecchia ferrovia calabro-lucana».

Fra le soluzioni ingegneristiche adottate dai Ghella, particolarmente rimarchevole è stata la realizzazione del nuovo Viadotto in acciaio, con speciali tecnologie che hanno consentito in pratica di "sovrapporre" il nuovo tracciato a quello pre-esistente in calcestruzzo (dai tempi della prima autostrada degli anni '70 ormai completamente obsoleta) che ha funzionato da base su cui lavorare senza dover rifare i piloni fino a terra ma lavorando "in sospensione". I vecchi piloni sono stati naturalmente oggetto di una accuratissima analisi per verificarne lo stato di conservazione. Il "vecchio" tracciato a due corsie è stato infine demolito, e il tutto ha permesso di risparmiare un anno e mezzo di lavori.

Sempre in Italia, Ghella sta ultimando l'allargamento a tre corsie su 17 chilometri dell'autostrada A14 Bologna-Taranto, fra Ancora Nord e Ancona Sud. E' un lavoro, questo dell'Adriatica iniziato nel gennaio 2012 e in corso di ultimazione, che presenta anche delle **imprevedibili difficoltà tecniche che i tecnici della Ghella sono riusciti a superare brillantemente con lo stesso spirito innovativo e determinato che ha caratterizzato tutta la loro storia**. E' un appalto integrato il cui importo complessivo è pari a circa 290 milioni di euro compresi gli oneri per la sicurezza.

Nel lotto 5, quello affidato a Ghella, ci sono due gallerie naturali, una di un chilometro circa di lunghezza (galleria Sappanico) e l'altra di 300 metri (galleria Montedomini). Per queste gallerie sono state sviluppate due soluzioni assolutamente innovative a livello mondiale, in termini di miglioramento della sicurezza sul lavoro e modalità costruttive.

In particolare per la costruzione e il consolidamento della galleria Sappanico, **è stata ideata, realizzata e brevettata**, congiuntamente con la società Spea, la **“Centina automatica” che elimina il fattore di rischio legato alla presenza di maestranze al fronte di scavo** nella fase di posa delle centine.

Per la costruzione della galleria Montedomini, inoltre, è stato realizzato un sistema di scudo in calcestruzzo per tutta la lunghezza della galleria che consente di isolare le lavorazioni di allargamento della sagoma, eseguita con il metodo del “pretaglio”, rispetto al flusso di traffico che può continuare a scorrere senza interferenze. Questo lavoro, diciamo alle porte di casa, permette di ragionare sulle capacità innovative dell'impresa Ghella, esportate poi in ogni angolo del mondo.



Un altro esempio “domestico” riguarda la galleria Pavoncelli, che da secoli fornisce acqua potabile fungendo da collegamento tra la Campania e l'acquedotto pugliese. La Ghella sta realizzando la galleria “Pavoncelli bis”, un'opera lunga oltre otto chilometri, in terreni “caotici”, con transiti di acqua e flussi di gas metano sotterraneo.

Fin dagli '70 molte imprese appaltanti avevano cercato di sanare le falle nella galleria Pavoncelli dovute a terremoti e cedimenti, finché sono arrivati i Ghella, che non fanno mistero di considerare questi lavori di scavo «fra i più difficili al mondo»: di certo quest'opera riporterà l'acquedotto pugliese al suo antico splendore.



Parlando di **gallerie, la grande specializzazione dei Ghella**, altrettanto rilevante è l'impegno per l'alta velocità ferroviaria: Ghella partecipa attualmente alla Lione-Torino sul versante francese («per fortuna non siamo coinvolti nel tratto italiano in val di Susa oggetto delle contestazioni») ma soprattutto alla realizzazione delle opere in sotterraneo sul tratto italiano della galleria ferroviaria del Brennero, da Mezzaselva (Fortezza) al confine con l'Austria.

Le opere principali prevedono il completamento del cunicolo esplorativo e delle 2 gallerie di linea principali, per un totale di 23 chilometri di gallerie da scavare con metodo tradizionale e 46 chilometri con procedure meccanizzate, le celeberrime “frese” di ultima generazione. L'opera del Brennero è realizzata in partnership con altri gruppi con quote di minoranza. L'opera, di cui si prevede l'attivazione nel 2025, costituirà il nuovo collegamento ferroviario tra l'Italia e l'Austria nell'ambito del Corridoio 5 Helsinki-La Valletta e, con i suoi 64 chilometri di lunghezza da Fortezza a Innsbruck, rappresenterà uno dei tunnel ferroviari più lunghi del mondo.

*«Noi vorremmo lavorare di più in Italia: purtroppo l'eccesso di burocrazia non è un'invenzione dei giornali, ma noi non ci scoraggiamo. **Mettiamo a disposizione del Paese la nostra professionalità, la nostra esperienza** e, permettete, anche la nostra identità di “costruttori” e basta. Non abbiamo riferimenti politici, non ci interessano le partite meramente finanziarie, non ci inseriamo in giochi più grandi di noi. Costruiamo, preferibilmente gallerie, e basta», dicono i fratelli. «Intendiamoci: a nostro favore già cinque anni fa è partito il primo finanziamento di Export Banca ad un'azienda che opera direttamente all'estero, che noi abbiamo usato per l'acquisto di macchinari», puntualizza Giandomenico.*

«Questo ci ha permesso di presentarci a nuove gare d'appalto ad armi pari con francesi e tedeschi che in patria raccolgono denaro a tassi più vantaggiosi. Il sistema Paese insomma ci ha sostenuto: negli ultimi anni Sace e Simest si sono allineate ai migliori standard internazionali e la rete diplomatica ci è di grande aiuto». E' difficile dire a quale lavoro i Ghella tengano di più. O meglio, difficile finché non parli con Lorenzo, che del gruppo è oggi vicepresidente e segue in particolare il maxi-contratto per il riassetto idrogeologico di Buenos Aires e tutta la presenza argentina del gruppo.

Vediamo il susseguirsi degli avvenimenti.

E' necessario un passo indietro. Il nuovo contratto in questione, tuttora in corso, i Ghella se lo sono aggiudicato grazie alla competenza dimostrata con il lavoro "Maldonado" completato cinque anni fa, che era stato un contratto pubblico (appaltato dal governo argentino) completato nei tempi previsti e nel budget stanziato, che era stato peraltro finanziato dalla World Bank.

E' difficile dire a quale lavoro i Ghella tengano di più.

Il Maldonado era un fiumiciattolo che di fatto serviva da collettore per le acque cittadine, utile specialmente per evitare allagamenti in occasione di grandi piogge. Negli anni '30 il rio era stato interrato e per qualche decennio aveva fatto più o meno efficacemente il suo lavoro.

Ma con la prepotente espansione della città e la progressiva cementificazione di ogni centimetro disponibile, il Maldonado non era più sufficiente. Si colmava in fretta e di conseguenza si verificavano disastrose inondazioni in città dal carattere sempre più catastrofico. Qualcosa di simile, insomma, a quello che accade a Roma quando l'acqua non può più scendere attraverso i tombini perché sono intasati di foglie secche, ma su scala molto maggiore.

I Ghella, con il loro lavoro cominciato nel 2008, hanno costruito un ulteriore canale di scolo a un livello inferiore collegato con il "vecchio" rio con tubi e disimpegni vari. Un sistema di sensori controllati a livello centrale aziona le chiuse e altri "rubinetti" che irreggimentano l'acqua a seconda delle necessità. Bene, arriviamo ora ai giorni nostri e al maxi-contratto di cui si parlava.

Forti di quest'esperienza i Ghella si sono quindi avventurati nella nuova grande opera in corso, che ha l'obiettivo di ridurre l'inquinamento dell'acqua. E' uno dei progetti di depurazione acquifera più importanti al mondo. Raccoglie un immenso bacino di acque nere e lo filtra prima di essere immesso nel Rio de la Plata. Il fiume, nella parte terminale del suo corso, attraversa il cuore della città ma oggi è ridotto a una maleodorante sentina a cielo aperto. Nel bacino vivono oltre quattro milioni di abitanti, ed è considerata una delle aree urbane più inquinate del mondo. Tant'è vero che il lavoro assegnato a Ghella, che sarà completato nel 2022, ha avuto un finanziamento ad hoc da 800 milioni di dollari dalla Banca Mondiale, al quale si aggiungono i finanziamenti del governo argentino per un totale di un miliardo di euro.

L'intero lavoro è diviso in tre lotti, di cui la Ghella se ne è aggiudicato uno. *«Della necessità di fare un'opera del genere si parlava da quarant'anni in Argentina, se non era stata ancora fatta è semplicemente per i continui ritardi nei finanziamenti»*, dice Lorenzo Ghella.

Finché siete arrivati voi?

«Era diventata molto urgente. In particolare, i lavori sono stati originati dal ricorso di un gruppo di cittadini che vivono in zona, sostenuti addirittura da Greenpeace, esasperati dal peso ecologico del fiume trasformato in una fogna a cielo aperto», racconta Lorenzo. *«I cittadini vinsero la causa, è passato ancora molto tempo ma alla fine è stata indetta la gara e noi l'abbiamo vinta. L'opera - dice ancora Lorenzo, che segue personalmente i lavori con frequenti soggiorni sul posto - cambierà il volto al fiume che attraversa la città»*.

Si tratta di 44 chilometri di gallerie. C'era poi da connettere diverse aree (stazione di pompaggio, impianto di trattamento acque, collettori), oltre che realizzare diversi lavori esterni. Il contratto include anche 20 pozzi di accesso e 11 pozzi secondari. In pratica, una serie di piccole gallerie attingono alle fonti più inquinanti, e anche allo stesso corso del fiume a monte per poi formare una sorta di network afferendo a gallerie via via maggiori. L'acqua inquinata finisce tutta in una sorta di "cloaca massima" che la porta a un depuratore distante una quindicina di chilometri. Per ora sono state realizzate le prime piccole gallerie, di un diametro variabile fra gli 80 centimetri e 1,1 metri. Poi si passerà alle gallerie maggiori.



L'amministrazione cittadina sta intanto organizzando il trasferimento finale dell'acqua ormai ripulita dal depuratore tramite ulteriori tubazioni e location remote nel profondo dell'oceano.

E' un lavoro di altissima tecnologia, denominato "progetto Riachuelo" del quale i Ghella sono giustamente orgogliosi. Ma non è neanche l'unica opera pubblica in cui il gruppo romano è impegnato.

Tutti i principali lavori che contemplano scavi vengono realizzati con l'ausilio delle TBM

E' recentissima infatti l'aggiudicazione di Sarmiento, un contratto che consiste nel aotterramento di una linea ferroviaria cittadina esistente.

La ferrovia Sarmiento, con più di 300 tratte giornaliere, permette il transito di oltre 110 milioni di persone all'anno. La ferrovia è oggi interamente superficiale e collega i principali sistemi di trasporto tra la periferia occidentale e il centro città.

Il progetto prevede di spostare la ferrovia ad un livello sotterraneo, e prevede anche la modernizzazione tecnologica di oltre 33 chilometri di ferrovia. Verranno inoltre realizzate quindici nuove stazioni sotterranee. Il valore del contratto è di 3,5 miliardi di dollari.

Grazie a quest'opera alla città di Buenos Aires verranno risparmiati 127 passaggi a livello, che causano frequenti incidenti e sicuramente forti disagi alla circolazione. Nasceranno inoltre diversi nuovi parchi urbani sui terreni sottratti ai binari.

Tutti i principali lavori dei Ghella, che contemplano scavi di gallerie stradali, ferroviarie, per la metropolitana o anche per acque reflue, da Atene a Oslo, da Buenos Aires e Brisbane in Australia) per le loro dimensioni **vengono realizzati con l'ausilio delle celeberrime TBM** (Tunnel Boring Machine), note nell'immaginario collettivo come "talpe" anche se questo termine chissà perché non piace tanto agli ingegneri.

Però rende l'idea: come il roditore caro a Esopo queste macchine procedono lentamente sottoterra aprendo gallerie anche nel più aspro e pietroso terreno. E come la talpa procedono alla cieca, solo apparentemente però: **la sala comando di una di queste macchine, che si trova all'interno, assomiglia a un centro spaziale**, zeppo di monitor, computer, segnalatori acustici e visivi. Gli operatori (di solito sono in due ai comandi) tengono sotto controllo intanto il funzionamento della macchina e il suo avanzamento, e poi monitorano la posizione nel sottosuolo proprio come il comandante di una nave che sa esattamente in ogni momento dove si trova nel mare aperto. L'intera macchina somiglia a un primo sguardo a un treno, solo che ha dimensioni molto maggiori: **è alta come un palazzo di quattro piani, lunga 150 metri** e oltre.



In ogni “vagone” c’è una funzione. In testa ha una sorta di immensa pala rotante che include diverse decine di cutters, i taglienti, che come le punte di un trapano penetrano nel terreno incidendo via via le parti di terra, pietra, materiale misto che incontrano. Per rifinire la galleria e renderla sicura si utilizzano pezzi di cemento a semicerchio, i conci: un numero variabile di essi (di solito una decina) riveste interamente la volta che si è creata. I conci vengono automaticamente posizionati dalla macchina (a questo punto in effetti diventa un po’ inappropriato definirla talpa), quindi uniti sia tra di loro che al terreno circostante con varie tecnologie. Un tempo venivano imbullonati materialmente, oggi si usano sistemi più moderni ed efficaci. A quel punto la galleria è sigillata, e la macchina può lentamente procedere la sua marcia in avanti, alla velocità media di due metri ogni mezz’ora.

La garanzia di durata richiesta dai committenti era fino a qualche tempo fa di 50 anni, di solito ora è ormai di 100 anni, ma i Ghella non hanno paura di nessuna sfida: dopotutto, fanno notare sorridendo ai committenti, c’è un prototipo vivente, la galleria ferroviaria di Kowloon ad Hong Kong (di cui abbiamo parlato in uno dei primi capitoli di questo lungo racconto) che fu realizzata dalla ditta Ghella oltre un secolo fa ed è ancora lì perfettamente conservata ed efficiente (solo recentemente l’autorità cittadina l’ha rimpiazzata con una nuova progettata per la ferrovia ad alta velocità che ormai collega l’ex colonia britannica alla Cina continentale). Queste macchine così sofisticate, così complesse, talmente state of the art per sofisticazione e complessità tecniche da essere state paragonate alle navicelle spaziali, rappresentano evidentemente una delle voci di costo più significative per uno di questi appalti.



I Ghella di solito assemblano in loco la macchina, per poterla adattare meglio alle caratteristiche del terreno e garantire un lavoro ineccepibile. Le singole componenti meccaniche vengono prodotte dai fabbricanti, sempre su specifiche indicate dagli ingegneri di Ghella, e trasportate sul posto. **La prima TBM fu sperimentata dai Ghella nell'acquedotto del Peschiera**, e la prima "formato esportazione" è stata utilizzata nel 1978 in Venezuela. Quest'ultima si chiamava "Carolina", **secondo l'uso** (comune appunto alle navicelle spaziali e alle grandi navi) **di chiamare ogni macchina con un nome di donna**.

Oggi nel cantiere per l'alta velocità norvegese lavorano quattro TBM, tutte entrate in funzione nel 2015 e tutte intitolate ad altrettante regine norvegesi: Eufemia, Ellisiv (la più antica, morta nel 1067), Anna from Kloppa e Magda Flatestad. Ad Atene, per 7,5 chilometri di metropolitana, ne lavora una, chiamata evidentemente Ippocrate, in Francia è all'opera "Federica", in Australia per le gallerie dell'autostrada di Brisbane hanno lavorato Annabel e Joyce, e via dicendo. Ovviamente la "talpa" non è cieca come il suo omonimo roditore.

Intanto dalla cabina di comando sanno perfettamente dove ci si trova e dove si sta andando. E' successo per la metropolitana di Atene, dove il rischio di incappare in preziosissime antichità era pressoché una certezza. Allora i Ghella fanno un ulteriore lavoro, del tutto nuovo e inedito: si scoprono archeospeleologi, estraggono dal sottosuolo le vestigia antiche e le organizzano in fermate della metro stessa che sono veri e propri musei delle antichità trovate sul posto. E' uno dei primi esempi di organizzazione di un museo così originale, ora un esperimento analogo è stato tentato per una fermata (la San Giovanni) della metro C di Roma, altro luogo, come dire, ad alto rischio di scoperchiare qualche preziosissimo reperto.

La parola “azienda leader” è un po’ abusata e anche rischiosa perché salta sempre fuori qualcuno che è più leader di te. Ma insomma c’è un settore dell’ampio comparto infrastrutturale dove i Ghella non hanno paura di sfidare nessuna smentita: **le gallerie, specializzazione in cui il gruppo ha conquistato un prestigio globale forse senza eguali.** Una panoramica del business della Ghella non sarebbe completa senza raccontare altre due esperienze del gruppo, una negativa e una positiva.

Il nostro nome come garanzia di validità tecnica, come sinonimo di capacità realizzatoria, come onestà.

Cominciamo dalla prima. La scopriamo quando le parole dei due fratelli, la cui narrazione proseguiva sul filo dell’entusiasmo e di un giusto orgoglio, si incrina un attimo. L’orgoglio per i successi raggiunti, per **l’immagine di integrità che sono riusciti a proiettare in un settore non facile**, per lo stuolo di **collaboratori tutti appassionati, competenti e superspecializzati di cui si sono saputi circondare: uomini e donne in possesso di una professionalità di livello mondiale, che considerano l’azienda un bene preziosissimo** anche e soprattutto loro e perciò da tutelare, difendere, valorizzare.



Bene, come dicevamo il racconto dei Ghella si fa per un attimo più sofferto, ed è quando ricordano l’unica battuta d’arresto che il loro gruppo centocinquantenario ha incontrato: la dichiarazione di amministrazione controllata del 1965. Si bloccarono lavori prestigiosi all’estero come in Italia (dove la Ghella era impegnata nella realizzazione del lotto di Pisticci della strada statale 113 Basentana, nel lotto di Cosenza della Salerno-Reggio “prima versione”, nei lavori di raddoppio ferroviario della linea Battipaglia-Reggio Calabria).



La voce dei due fratelli però si riprende subito: «Oggettivamente **il nostro nome come garanzia di validità tecnica, come sinonimo di capacità realizzatoria, come onestà nel condurre una commessa**, non fu minimamente intaccato per quanto riguardava soprattutto i lavori in galleria», aggiungono subito i fratelli. «Fu una disavventura finanziaria e niente di più».

L'ultima esperienza, anch'essa del tutto positiva, riguarda un'importante diversificazione avvenuta una decina di anni fa, la più apparentemente lontana dal core business delle gallerie e delle costruzioni. Ma non poi tanto se si pensa che sempre di infrastrutture si tratta: **le centrali fotovoltaiche**.

Sono ormai venticinque, nell'Italia centro-meridionale, le centrali del gruppo, per una produzione totale di elettricità di **60 Mw l'anno**, e altri impianti sono in esercizio in America Latina. Del resto, visto che i Ghella prendono tutto sul serio, da tempo è stata intrapresa anche in questo settore la via dell'export: **è in via di realizzazione un impianto di dimensioni da record mondiale a Dubai**, che l'emirato intende completare in tempo per l'Expo di Dubai del 2020 **otto milioni di pannelli fotovoltaici**, insieme ad alcuni partner storici del gruppo con cui il gruppo già aveva fatto diversi lavori soprattutto in Italia. Una nuova sfida, combattuta sul modo più "ecologico" di produrre elettricità. Anche se naturalmente ciò non significa in minima parte perdere di vista il business originario, forse è proprio il caso di dire **"la luce (elettrica) in fondo al tunnel"**.