



CENTRO CULTURALE

“Charles Péguy”

28838 STRESA - Via G. Verdi, 13

Tel. 0323.33071 - 32122

charles.peguy@alice.it

www.charlespeguy.it



## **XXII° Ciclo di incontri 2008-2009**

### **I Care Europa-Dall'Atlantico agli Urali**

**VII° INCONTRO - DOMENICA 1-2-2009 ORE 15,00**

**“Ha cento anni ma non li dimostra”**

**Il Sempione: il tunnel rivoluzionario per l'Europa**

**Relatore: Prof. Alberto Galli – Scuole Medie di Stresa**

La storia del Sempione è quella delle sue tre strade e della ferrovia: un respiro lungo duemila anni. “Summus planus” è il nome latino, con il significato di “pianoro al culmine” di una salita, nome poi mutato in Simplon.

Oggi il Sempione è considerato una via commerciale di importanza strategica: mentre il Brennero e il S.Gottardo dirigono il traffico sull'asse più breve nord-sud da e per l'Italia, qui confluiscono le grandi arterie dall'ovest dell'Europa, attraverso il valico più basso dell'arco alpino.

Sotto il regno di Settimio Severo (196 d.C.) fu costruito il sentiero romano, di cui rimane testimonianza in un'iscrizione su roccia nei pressi di Vogogna.

Di dubbia interpretazione parla di una via costeggiata da pietre di riparo in marmo, costruita per la somma di 22.600 sesterzi.

Si presume che tale via servisse ad un traffico mercantile tra Domodossola e Sion, perché a Milano divenne città residenziale solo sotto l'imperatore Diocleziano (292 d.C.) e quindi non rivestiva ancora grande importanza economica e politica.

Cosa si trasportasse lo possiamo desumere dai documenti relativi al Gran S.Bernardo: erano prosciutti belgi e germanici, pellicce e panni delle Fiandre, formaggi, miele, cera, pesci; dalle province d'Italia si trasportavano oli, erbe aromatiche, vini, vasellame e posate, prodotti dell'arte e della moda, diretti soprattutto nelle Gallie.

Dopo la caduta dell'Impero il vecchio sentiero riprese importanza solo nel XII e XIII secolo, a seguito della colonizzazione dei Walser sul versante sud delle Alpi.

Nel 1235, per la prima volta, compare nei documenti il nome della montagna, come pure la citazione di un ospizio presso il valico, fondato, pare, qualche anno prima dai Cavalieri di Malta.

Il primo viaggio accertato con sicurezza ebbe luogo nel 1254, quando l'arcivescovo Odo di Rouen vi transitò, l'8 febbraio, per recarsi a Roma.

Nel 1275 Papa Gregorio X, tornando a Roma da Losanna, dove aveva consacrato la cattedrale, passò sulla mulattiera “discriminosis Montis Brigae pontibus se exponens”, nelle selvagge gole di Gondo.

Le lotte tra lo stato vallesano e il Ducato di Milano per la conquista dell'Ossola, però, portarono nel XV-XVI secolo alla decadenza della via del Sempione, non più sicura: simbolo del degrado fu l'abbandono dell'ospizio di S.Giovanni, che i cavalieri di Malta vendettero nel 1590.

Una ulteriore ripresa avvenne nel XVII secolo grazie a Kaspar von Stockalper, “le roi du Simplon”; influente commerciante di Briga, nei periodi più floridi diede lavoro a 5000, talvolta anche a 8000, operai e a 200 mulattieri.

Egli fece costruire una mulattiera di 3 metri, con stazioni di posta, locande ed Ospizio (1650); il traffico era principalmente rivolto alla posta ed alle merci, molto redditizio rispetto al trasporto dei passeggeri.

Dal primo gennaio 1640 un corriere ordinario partiva, tutti i mercoledì, da Ginevra per Milano: rimaneva in strada, con le lettere, ben otto giorni.

Dopo la morte di Stockalper, nel 1700 la strada venne quasi abbandonata, anche per concomitante raffreddamento del clima, con l'apice di una piccola "età glaciale".

Le vicende legate alle guerre di rivoluzione francese diedero il via ad un altro periodo d'oro della strada del passo: "Il sentiero da Briga a Domodossola sarà reso praticabile ai cannoni", così scrisse Napoleone nell'articolo 3 del Decreto 7 settembre 1800.

I lavori, iniziati nella primavera successiva e durati cinque anni, furono affidati a Nicolas Ceard, ingegnere capo del Dipartimento del Lemano.

Lunga 63 chilometri e larga 8 metri, la strada venne scavata nella roccia da migliaia di uomini; furono realizzati 64 ponti e 7 gallerie; furono usate 250 tonnellate di polvere esplosiva; il numero di operai che vi persero la vita non fu mai verificato con esattezza, ma solo la costruzione della galleria di Gondo fece più di cento vittime.

Al termine dei lavori, il 16 settembre 1805, un messaggio annunciò all'imperatore: "Le Alpi non esistono più"; a ricordo dell'impresa venne eretto a Milano l'Arco della Pace, realizzato in marmo di Crevoladossola. Due iscrizioni sono state scolpite nella roccia in memoria di Napoleone. Quella che si trova nella vecchia galleria di Gondo, "Aere italico", sta a significare che l'opera fu finanziata con denaro italiano; nel contempo è un omaggio agli ingegneri Pianella, Viviani e Bossi.

Da notare che Napoleone non vide né usò mai l'opera da lui stesso ordinata; vide solo un plastico che l'ingegner Ceard gli fece avere a Parigi ( secondo plastico per lo zar di Russia)

Due anni dopo venne istituito un servizio fisso per il trasporto dei viaggiatori: si utilizzavano carri a quattro ruote con banchi, calessini, berline; per coprire i costi di manutenzione si prelevavano diritti speciali sui mezzi e sui cavalieri.

Con l'apertura della strada si pensò anche ad un nuovo ospizio: iniziato nel 1813 e sospeso per la caduta di Napoleone, l'edificio fu terminato nel 1835 dai monaci del Gran San Bernardo.

Dal 1840 per il trasporto furono utilizzate anche lettighe con portantini, il cui numero, e relativo costo, variava a secondo del...peso del passeggero.

Nello stesso periodo la diligenza effettuava quattro corse settimanali tra Losanna e Milano, impiegando quattro giorni a compiere l'intero percorso.

Dopo il 1845 il servizio diventò quotidiano e furono poste in esercizio vetture più leggere e veloci, capaci di trasportare nove o dieci persone

Intanto però la strada cominciava a subire la concorrenza della ferrovia.

Dal 1860 solo due viaggi collegavano Sion ad Arona; nel 1878 il treno raggiungeva Briga, da lì la diligenza portava i viaggiatori a Gravellona e al treno per Milano; dal 1890 il viaggio era limitato alla tratta Briga-Domodossola.

Con l'entrata in funzione regolare della linea ferroviaria, la diligenza cessò il servizio nel 1919 e fu sostituita dal postale: dal 1850 al 1905 transitarono sul passo circa 150.000 persone.

## **La ferrovia e il traforo**

L'idea di unire Svizzera ed Italia con un tunnel sotto il massiccio del Sempione ha ormai più di centocinquant'anni.

Se ne fa, infatti, accenno in un piccolo opuscolo stampato a Domodossola nel 1850, mentre il progetto più vecchio, per altro privo di studi precisi e di preventivi, risale al 1852.

L'utilizzo delle perforatrici meccaniche (1862) e la scoperta della dinamite (1867) fecero apparire possibile la realizzazione di un'opera così imponente, come dimostrò l'ingegner Someiller con il traforo del Moncenisio, lungo 12 chilometri (1871).

Il trionfo ottenuto incoraggiò ad iniziare, subito dopo, il traforo del Gottardo, che entrò in esercizio nel 1882.

Per la linea del Sempione, che avrebbe reso possibile un potenziamento del porto di Genova, in concorrenza con quello di Marsiglia, e avrebbe rappresentato la via più diretta tra il nascente triangolo industriale italiano e l'Europa centrale, le cose andarono più a rilente.

La concessione della ferrovia del Sempione alla Società "La Vallette" del 12 giugno 1857, dopo un periodo di vigorosa attività, si chiuse con il fallimento della stessa e conseguente decadenza dalla concessione il 30 giugno 1865.

Numerose altre iniziative furono intraprese negli anni successivi sia a livello tecnico sia politico, tra le quali ripetute petizioni dei Deputati e dei Sindaci ossolani per il sollecito compimento dell'opera (1877-1881).

Complessivamente negli anni furono presentati una trentina di progetti, che si possono dividere in tre gruppi in base all'altitudine del punto culminante del tunnel: gallerie di base, a medio livello, di sommità.

I Cantoni svizzeri approvarono nel 1891 un preventivo di complessivi 93 milioni di franchi, ma non così l'Italia per problemi legati alla politica interna del periodo,

Solo nel 1893 tutti gli ostacoli furono superati dalla Compagnia Jura-Simplon, che accettò il progetto di una galleria di base della lunghezza di 19,770 chilometri, con il culmine a soli 705 metri di altitudine e la previsione, idea nuovissima, di eseguire il traforo in due cunicoli ausiliari, distanti 17 metri uno dall'altro.

Alcuni anni trascorsero tra la stipulazione del Trattato di Berna (25 novembre 1893) e le relative ratifiche (1896), finché il 1 agosto 1898 ebbero inizio i lavori; il consorzio di imprenditori era guidato dagli ingegneri Alfredo Brandt di Amburgo e Carlo Brandau di Kassel, dalle ditte Locher di Zurigo e Sulzer di Winterthur e dalla Banca di Winterthur.

Il finanziamento dell'opera, di circa 70 milioni di franchi, fu assicurato dai due Stati, dai Cantoni, dalle Province italiane (Milano, Genova, Novara, Alessandria, Bologna) e dalla stessa compagnia della "Ferrovia Giura-Sempione: il piano economico era stato approvato dai governi nel luglio del 1898.

Ecco come lo studioso rosminiano Alessandro Mallandra delinea il profilo del Brandau, responsabile dei lavori sul versante italiano, in un opuscolo del 1898: "...è un tipo di robusto e vigoroso sassone, rude a primo aspetto, ma d'una cordialità ...che colpisce; buono e benefico oltre ogni dire, è il vero papà degli operai.... Brandau è il titano del Sempione, che a un suo cenno si strugge e si dilania..."

I tempi previsti (cinque anni e nove mesi) divennero in realtà sette anni e tre mesi; il complesso dei lavori richiese sette milioni di giornate lavorative e un impiego medio giornaliero di 3000 operai.

Un turno comprendeva circa 500 uomini e durava otto ore; il primo iniziava alle sei, il secondo alle quattordici, il terzo alle ventidue.

Per l'esercizio dei numerosi macchinari, specialmente impianti a dinamo e compressori, l'impresa usufruiva delle forze idriche del Rodano e della Diveria; fu così possibile usare, invece dei vecchi trapani a mano, le trivellatrici a pressione Brandt con spinta idraulica.

In ogni cunicolo lavoravano 3 o 4 di queste macchine, montate su carrelli mobili; esse permisero un avanzamento medio giornaliero di 9,05 metri rispetto ai 5,64 del Gottardo: da notare però che il trivellamento meccanico venne usato solo nei due cunicoli di avanzamento, mentre l'ampliamento e gli altri scavi venivano eseguiti con mazze e punteruoli.

L'idea di procedere in due cunicoli di avanzamento paralleli (larghi da 2,5 a 3,2 metri; alti da 2 a 2,5 metri, collegati tra loro ogni 200 metri) permise una migliore ventilazione, facilitò il trasporto dei materiali e risultò determinante quando si trattò di affrontare le difficoltà fraposte dalla natura.

Mentre i geologi, infatti, avevano previsto temperature massime di 44 gradi centigradi, sotto il profilo culminante della parte svizzera si registrarono punte massime di 54 gradi.

Si poté tuttavia mantenere respirabile l'ambiente di lavoro attraverso il funzionamento ininterrotto di grandi ventilatori, che spingevano nei cunicoli tre milioni di metri cubi di aria fresca, raffreddata ulteriormente con acqua compressa polverizzata.

Altro problema da risolvere fu la pressione; va ricordato che la roccia sovrastante la galleria ha mediamente uno spessore di 2000 metri con una spinta variabile dalle 500 alle 525 atmosfere.

Ove la roccia era rigida e cristallina, la pressione si manifestava con rotture improvvise e scoppi repentini; ove era molle e cedevole con abbassamenti della volta, sollevamento del suolo e spostamento dei muri laterali.

In una zona della galleria sud lunga 42 metri si dovette ricorrere a cornici di calcestruzzo e putrelle speciali, con muratura in pietra a cupole quattro volte sovrapposte; per lo scavo di questo settore i lavori durarono sei mesi, progredendo di soli 25 cm. al giorno invece dei 5,5 metri abituali.

Terzo e gravissimo ostacolo fu l'irruzione di grandi polle d'acqua: in un solo tratto, di appena 170 metri, sul versante italiano, si incontrarono 40 sorgenti di varia natura; di esse le venti più importanti, su un fronte di soli 50 metri, registrarono una portata di oltre 1000 litri al secondo.

Inoltre grosse sorgenti termali, con temperature fino a 49 gradi, portarono nel maggio 1904 all'arresto definitivo dello scavo sul versante svizzero, scavo già in contropendenza alla progressiva 10.376 metri.

I lavori proseguirono solo dall'imbocco di Iselle; il 24 febbraio 1905 l'ultima carica fece crollare il diaframma tra nord e sud.

Purtroppo un torrente d'acqua a 46 gradi si riversò nel cunicolo, mettendo in fuga operai e dirigenti; esalazioni di ossido di carbonio si mescolarono all'aria povera di ossigeno e provocarono la morte di due ingegneri.

La galleria era terminata, con l'ottimo risultato di una deviazione di soli 20 cm. orizzontali e di 9 cm. verticali su una lunghezza totale dei lavori di 18,3 Km. in galleria.

Il 6 luglio 1905 cadde anche il diaframma del cunicolo sussidiario: complessivamente fu scavato circa un milione di metri cubi di roccia, con l'utilizzo di 1520 tonnellate di dinamite e 3,5 milioni di capsule per l'accensione; solo per la rifinitura interna vennero adoperati 280.000 mc. di muraglia.

Il 2 aprile 1906 due convogli di vagoncini scoperti si incontravano solennemente nel centro della galleria ed il vescovo di Sion, aperti i cancelli, benediceva il nuovo traforo.

Il 19 maggio dello stesso anno si celebrarono le feste di inaugurazione alla presenza del presidente della Confederazione, Louis Forrer, e del re d'Italia Vittorio Emanuele III.

Le manifestazioni si susseguirono da Briga a Domodossola alle altre località svizzere lungo il percorso e si conclusero con una grande festa a Milano.

Il 18 settembre 1906 una cerimonia d'onore in favore dei benemeriti del Sempione si tenne anche a Stresa, nei saloni del Grand Hotel Des Iles Borromées.

Furono per l'occasione coniate delle medaglie in bronzo dorato dedicate a Ettore Mola, all'ing. Alfredo Brandt, all'ing. Carlo Brandau e a Giberto Borromeo.

Nel centro Mercurio tiene nella mano destra il caduceo e con la sinistra tocca le due mani della Svizzera e dell'Italia. La prima è seduta su una roccia a sinistra e sotto si apre la galleria da cui esce un treno in corsa. La seconda è in piedi a destra. Nello sfondo montagne con gli stemmi delle due nazioni. In basso i tre stemmi coronati di Milano, Torino, Genova.

Devo queste informazioni alla ricerca della Dott.ssa Claudia Perassi dell'Università Cattolica di Milano, che sta conducendo uno studio anche sulle medaglie coniate per la ferrovia Stresa-Mottarone.

La costruzione del traforo del Sempione ha dato motivo, a suo tempo, a dubbi e scrupoli per il fatto che il confine scorresse a metà galleria.

Così scriveva nel 1904 Carl Hilty: "Il Sempione sarà sempre una ferrovia pericolosa, sia dal punto di vista politico, sia da quello militare, e dovrà essere perciò cautelata".

Fortunatamente il Sempione si è dimostrato superiore a queste negative previsioni, ha superato senza danni due guerre mondiali e continua a rappresentare una pacifica via di collegamento tra i popoli.

## **Balmalonesca e l'assistenza agli operai**

La fine dei lavori in galleria segnò la fine anche del borgo improvvisato di Balmalonesca, che accoglieva la popolazione dei lavoratori; le ultime vestigia del paese poi furono spazzate via nell'ottobre del 1920 da un'alluvione del torrente Diveria.

In uno spazio assai ridotto vissero per sette anni dalle 5000 alle 7000 persone, provenienti da tutte le parti d'Italia; significativi sono i nomi di negozi e locali pubblici: "cantina canavese, sartoria lombarda, calzoleria veneta, fiaschetteria toscana, vero barbiere di Napoli, cantinone delle Puglie".

La provenienza regionale comprendeva operai di Marche ed Abruzzo (18%), Piemonte (17%), Emilia (15%), Lombardia (14%), Calabria (13%), Veneto (12%).

Subito si presentò la necessità di assistere una tale massa di persone.

Dal punto di vista sanitario fondamentale fu l'opera del dottor Giuseppe Volante, che, avendo studiato l'epidemia di *Anchilostoma duodenalis* sviluppatasi al Gottardo con circa 10.000 morti, affrontò i problemi del cantiere con metodi moderni ed avanzati.

Egli scrisse un semplice opuscolo con le indicazioni sui corretti comportamenti igienici da seguire, in accordo con l'impresa dotò la galleria di latrine, potenziò il sistema di ventilazione, curò la distribuzione quotidiana di acqua con acido citrico, allestì un sistema di docce dove gli operai dovevano ripulirsi e lasciare gli abiti sporchi, che venivano lavati e fatti asciugare in appositi cameroni.

Grazie a tutti questi interventi la mortalità al Sempione fu molto ridotta rispetto al Cenisio e al Gottardo: 63 per malattia e 20 per infortunio sul lavoro, questi ultimi ricordati in una lapide alla stazione di Iselle.

Si avvertì inoltre l'esigenza di educazione religiosa e di istruzione per gli operai e le loro famiglie.

Sulla scia dell'interesse suscitato dalla *Rerum Novarum* di Leone XIII, il vescovo di Novara, monsignor Edoardo Pulciano e il suo segretario, don Maurilio Fossati, aronese e futuro arcivescovo di Torino, rivolsero da subito la loro attenzione al Sempione.

Il Vescovo accolse immediatamente l'invito di benedire solennemente l'inizio dei lavori, il 4 dicembre 1898, festa di Santa Barbara, patrona dei minatori.

Celebrò la Messa in una baracca di legno, poi si recò sul luogo dello scavo, dove pronunciò la benedizione con un formulario appositamente preparato dal canonico Cacciami.

Dopo la festa il Vescovo, valutata l'estrema necessità della presenza di un sacerdote, il 16 maggio 1899 nominò Cappellano del Sempione a Balmalonesca Don Antonio Vandoni.

Nativo di Bellinzago e viceparroco di Rassa in Valsesia, il sacerdote il 9 giugno si recò in Val Divedro per iniziare il proprio apostolato.

Le difficoltà ambientali in cui dovette operare nei primi mesi erano enormi.

Il 22 luglio riuscì ad avere una cameretta a Balmalonesca, nella casa provvisoriamente adibita ad ospedale e, immediatamente, si attivò per la costruzione di una chiesa presso il cantiere.

Visto che l'Impresa tergiversava, in accordo col vescovo Don Vandoni sottoscrisse, il 2 ottobre 1899, con un privato il contratto di vendita di un terreno per la cifra di L.1250.

Nello stesso tempo, anche per contrastare l'azione del pastore protestante, affittò un locale presso la Casa Orlandini e il 9 ottobre, con l'aiuto di una sorella, iniziò i corsi regolari della scuola.

Col crescere degli alunni – trenta il primo giorno, quaranta il successivo – si rese necessaria la presenza di una seconda maestra e di un'assistente; la casa Orlandini venne completamente acquistata, si adattarono ad alloggi i piani superiori, con nuovi servizi igienici e l'installazione di stufe per il riscaldamento.

Intanto proseguivano i lavori di costruzione della chiesa, tutte le difficoltà furono superate e il 4 dicembre il Vescovo la benedì (per la verità mancavano ancora i vetri delle finestre sostituiti da fogli di carta trasparente) ed amministrò Prima Comunione e Cresima a circa 60 ragazzi.

Nel gennaio del 1900 fu istituita la refezione scolastica, che assunse uno spiccato carattere di opera sociale a servizio delle famiglie; alle scuole diurne si aggiunsero le lezioni serali per gli adulti e per le ragazze dei corsi di ricamo e di cucito.

Terminati gli esami, ai quali erano ammessi solo i ragazzi con regolare frequenza, e questo spiega la differenza tra iscritti e promossi, dopo otto giorni si ripresero le lezioni del periodo estivo.

In tutte le sue attività Don Vandoni fu assistito da quattro sorelle e da tre cugine; ad esse fu pagato solo il viaggio e concessa una piccola indennità, mentre vitto ed alloggio furono sempre a carico del sacerdote; le autorità governative non riconobbero mai alcun sussidio.

La Diocesi, dal 1° luglio 1900 riconobbe un rimborso annuo di £ 1080 per il Cappellano e di £ 1200 per due sorelle maestre; la cifra complessiva doveva servire per tutte le necessità.

Intanto i lavori del tunnel avevano via via richiamato un numero sempre maggiore di operai, molti dei quali con la propria famiglia.

Nacque così l'esigenza di costruire un asilo e Mons. Pulciano, il primo maggio 1901, incaricò Don Vandoni di esperire le pratiche necessarie all'attuazione dell'edificio.

Scelta l'area, superate alcune difficoltà finanziarie, firmati i contratti, iniziarono i lavori e l'asilo fu benedetto la sera del 17 novembre ed inaugurato il 25 dello stesso mese con la presenza di 10 alunni.

A Natale essi erano diventati circa 100 e negli anni successivi superarono ampiamente tale cifra; nello stesso edificio fu istituita la scuola di religione domenicale con la partecipazione costante di 100/120 persone.

Il 4 dicembre 1901 Mons. Edoardo Pulciano fu nominato Arcivescovo di Genova.

La partenza del Vescovo segnò una svolta decisiva nella storia del Sempione e di Don Vandoni, storia che diventò sempre più storia di ansie, difficoltà, speranze, delusioni, scoraggiamenti.

Il nuovo Vescovo, Mattia Vicario, proveniente da Saluzzo, a causa dei problemi legati all'exequatur, fece il suo ingresso in Diocesi il 19 ottobre 1902 e non tardò ad interessarsi dell'Opera.

Intanto proseguivano regolarmente tutte le attività, di cui Don Vandoni diede ampia relazione nel "Resoconto Generale", pubblicato dalla Tipografia Vescovile nel 1903 ed inviato alle autorità del regno, a vescovi, ai giornali cattolici d'Italia, a tutti i sacerdoti della Diocesi.

Il risultato non fu però pari alle aspettative, anzi segnò l'inizio di una profonda crisi di coscienza per il sacerdote, che meditò addirittura di essere esonerato dall'incarico.

Un altro fatto che lo colpì dolorosamente fu il silenzio con il quale i giornali diocesani accolsero la pubblicazione, della quale invece parlarono la maggior parte di quelli nazionali.

Nonostante la profonda depressione e il fatto che, col procedere dei lavori, numerosi operai abbandonassero Balmalonesca, don Vandoni continuava il suo servizio, nella convinzione che quel complesso di costruzioni, quello strano villaggio fosse destinato a continuare anche dopo l'entrata in funzione del traforo.

Il quinto anno dell'Opera (1903-1904) fu tuttavia un anno di riduzione delle attività e di pressanti problemi finanziari: sentendosi poco sorretto dalla Curia, privo di fondi, avendo consumato anche i risparmi personali, Don Vandoni dovette sospendere la refezione, la scuola serale e il laboratorio, affidando tutte le classi della scuola e dell'asilo alle sorelle.

Il suo stato d'animo nei primi mesi del 1904 è registrato in una serie di appunti, che contengono anche la corrispondenza intercorsa con il Vescovo.

Il 9 luglio iniziarono gli esami, dopo i quali i ragazzi proseguirono gli studi fino al 30, data fissata per una gita a Gondo.

Al mattino presto don Vandoni, con le sorelle e 250 ragazzi, partì per la località svizzera; si fermarono per il pranzo in un pianoro presso il torrente Vaira e il sacerdote, forse per godere di un attimo di quiete, sedette sull'orlo di un precipizio.

A causa del fondo scivoloso delle rocce o per un malore precipitò nel torrente e sparì tra i gorghi; le ricerche del corpo iniziarono immediatamente ma senza esito, tanto che alcuni giorni dopo furono interrotte.

Le sorelle lasciarono Balmalonesca, l'asilo fu soppresso e le elementari limitate alle classi 1°, 2° e 3° affidate alle Suore Giuseppine di Novara; come cappellano fu inviato provvisoriamente il viceparroco di Pello in Valsesia.

Un mese dopo la fine di perforazione del tunnel, la salma di Don Vandoni fu ritrovata l'8 maggio 1905 e portata a Bellinzago per i funerali e la tumulazione.

L'Opera del Sempione continuò almeno fino al 1906, con un impegno assai ridotto rispetto agli anni precedenti; gli operai diminuivano costantemente, come il numero degli alunni delle scuole, ridottisi ad una trentina nei primi mesi del 1906.

Il 2 giugno di quell'anno, nell'ambito delle cerimonie legate all'inaugurazione del traforo, nella chiesetta di Santa Barbara fu inaugurata una lapide in ricordo di Don Vandoni, alla presenza di padre Semeria, che pronunciò il discorso ufficiale.

La speranza che le opere attivate nel villaggio potessero continuare nel tempo non si avverò: tutto fu abbandonato, l'alluvione del torrente Diveria nell'ottobre 1920 spazzò ogni cosa, mentre la chiesa era già stata demolita qualche mese prima perché pericolante.

Quello che resta è la grande testimonianza di un momento qualificante dell'impegno dei cattolici in campo sociale all'inizio del 900 e, come scriveva Don Vandoni, la certezza che: "quando la vaporiera avrà libero corso..., forse nessuno penserà più a quello che abbiamo fatto, ma la generazione...bene educata per mezzo delle nostre istituzioni, lo dovrà a noi se potrà lavorando, portare altrove non la miseria dei mali morali e materiali, ma la dignità di uomo e di italiano".