

Monte Bianco, 50 anni fa apriva il traforo più lungo del mondo



di **Francesco Saita**

Dopo 3 anni di lavori serrati e 700 tonnellate di esplosivo per sventrare la più alta montagna d'Europa, **gli operai francesi e italiani si incontrarono, per la prima volta, sotto il monte Bianco: era il 14 agosto del 1962**. Ormai si poteva dire che il traforo che doveva collegare Francia e Italia era una realtà, con i suoi 11,6 km di lunghezza, costruito per divenire il più lungo tratto di autostrada in galleria al mondo

Ne passarono altri 3, di anni, per completare l'opera e vedere il presidente italiano **Giuseppe Saragat** e quello francese **Charles De Gaulle**, il 16 luglio del 1965, sulla Lancia Flaminia del Quirinale ad inaugurare il traforo che ci avvicinava ai cugini francesi, permettendo di transitare da Courmayeur, in Val D'Aosta a Chamonix, in Alta Savoia.

Nell'anno della sua inaugurazione, nel 1965, **quello del Monte Bianco era il traforo autostradale più lungo al mondo**, oggi invece è finito in settima posizione in questa graduatoria, dove in testa c'è il tunnel di Laerdal, in Norvegia, lungo 24.510 metri, ultimato nel 2000, poi quello cinese di Zhongnanshan (18.040 metri, attivo dal 2007) e infine il San Gottardo, in Svizzera lungo 16.918 metri (1980).

Niente più stradine di montagna, né neve ed interruzioni per varcare il confine di due paesi che in quel momento vivono un momento di crisi nelle loro relazioni, con la Francia che da un lato frena sull'integrazione europea, in quel momento forte dell'adesione di sei Paesi, mentre l'Italia spinge in questa direzione, e dall'altra, a 20 anni dalla fine del secondo conflitto mondiale, Parigi guarda ancora alla Val D'aosta come ad una regione 'contesa'.

"I nostri due popoli - dirà De Gaulle nel suo discorso di quel giorno, poi censurato dalla Rai, su richiesta del Quirinale - dimenticando le malevolenze che si agitavano nelle valli e sulle cime, sono portati l'uno verso l'altro dalla forza delle cose, vent'anni dopo la fine dei combattimenti di cui le Alpi furono il triste teatro. In particolare in questa bella valle che il sangue, la lingua, i sentimenti legano saldamente alla Francia".

Al di là delle questioni politiche, con la freddezza di quel momento tra De Gaulle e Saragat, si realizzava nel 1965 il sogno di poter penetrare nella montagna più grande del Vecchio Continente, un sogno accarezzato già nel secolo precedente, al pari di quello di andare sulla Luna, e poi realizzato, con i primi 200 metri rubati alla montagna, proprio l'anno dopo la fine del conflitto mondiale, nel 1946.

Il traforo venne costruito progettando una galleria unica a doppio senso di circolazione, con la parte italiana (denominata T1) che si allunga per 3.960 metri, mentre quella francese (T2) è lunga 7.640 metri. L'altitudine della galleria è di 1.381 metri sul versante italiano, nei pressi del ghiacciaio della Brenva, per poi alzarsi, fino a raggiungere 1.395 metri a metà del traforo, tornando a quota 1.271 metri sul versante francese, in corrispondenza del ghiacciaio dei Bossons. Sul versante italiano l'altezza dell'ingresso del tunnel è di 5.90 metri e la sua larghezza di 8 metri, date dalla somma dei 3.5 metri di ognuna delle due corsie, e 0.5 metri di passaggio laterale sui due lati.

Dopo quasi 35 anni di traffico in sicurezza, con il passaggio di circa 50 milioni di veicoli, una media di circa 5mila transiti giornalieri, **nel 1999, un incidente ad un camion provocò un enorme incendio, che costò la vita a 39 persone.** Il tunnel, chiuso per tre anni, riaprì nel 2002, con nuove misure di sicurezza attive e il limite di marcia fissato a 70 km/h, con divieto di sorpasso.