

Monte Bianco. Un traforo per l'Europa



Il viavai delle prime automobili nella galleria del Monte Bianco, inaugurata il 16 luglio 1965

Il traforo del Monte Bianco, in barba alla superstizione, fu inaugurato di venerdì. Era, infatti, il venerdì 16 luglio 1965 di cinquant'anni fa quando Giuseppe Saragat e Charles de Gaulle effettuarono il tradizionale taglio del nastro di un'opera colossale che collegava la valle di Chamonix in Alta Savoia con la Val d'Aosta. E di opera colossale si trattava per davvero, perché all'epoca il traforo – con i suoi 11,6 km – era il tunnel autostradale più lungo del mondo.

L'idea di scavare un tunnel sotto il Mondo Bianco era comunque vecchia di due secoli. Già nel 1814, infatti, gli abitanti della Val d'Aosta avevano chiesto a Casa Savoia la costruzione di una galleria che collegasse i due versanti del Monte Bianco per rendere più agevoli i transiti, che all'epoca richiedevano parecchi giorni di cammino. E l'idea, in effetti, fu presa in considerazione e dal 1835 furono proposti diversi progetti per realizzare quest'opera. Solamente nel 1946 però, quando l'ingegnere torinese Dino Loria Totino costituì la "Compagnia per il traforo", si pensò concretamente alla realizzazione di questa opera sulla base di un progetto dello stesso Lora Totino riveduto e aggiornato dall'ingegner Vittorio Zignoli del Politecnico di Torino. L'ingegner Lora Totino, che già aveva realizzato la funivia per collegare Chamonix a Courmayeur, credeva fermamente nel suo progetto e nel maggio del 1946, senza avere in mano nessuna autorizzazione, dà il via ai lavori. Con pochissimo

personale e con mezzi sicuramente poco adatti all'impresa, i lavori procedono lenti e solamente nel 1949 verrà firmato un accordo in virtù del quale l'Italia e la Francia si sarebbero impegnate a portare a termine il progetto.

Per scavare la galleria venne utilizzato un grosso carro, una sorta di grande ariete chiamato "Jumbo" che procedeva su appositi binari coi suoi martelli perforatori fatti di una speciale lega detta "widia", acronimo di "*wie diamant*", cioè duro come il diamante.

Si avanzava di pochi metri al giorno e durante il crollo di una galleria "Jumbo" subì gravissimi danni. Poi, finalmente, alla vigilia di Ferragosto del 1962 venne abbattuto l'ultimo diaframma di roccia. Le maestranze italiane e francesi finalmente si incontrarono e tre anni dopo arrivò l'inaugurazione ufficiale del tunnel con una carreggiata a due corsie larga 8 metri che corre sotto 2.500 metri di roccia e di ghiacci.

La vigilia della inaugurazione fu caratterizzata da maltempo e all'alba del giorno dopo le nuvole nascondevano il Monte Bianco mentre un vento gelido soffiava sulla valle. Alle 9.50 il presidente Saragat, accompagnato dai ministri Amintore Fanfani, Giacomo Mancini e Giorgio Bo, entra nel tunnel dove al quarto chilometro viene ricevuto da Marc Jacquet, ministro dei Lavori pubblici francese, e da Giovanni Fornari, ambasciatore italiano a Parigi, che lo accompagneranno nel municipio di Chamonix dove incontrerà De Gaulle. Dopo la cerimonia il corteo entra di nuovo nel tunnel e alle 11.15 sbuca nel territorio italiano nel piazzale di Entrèves. Si scopre una lapide per ricordare gli operai morti sul lavoro e dopo la benedizione del vescovo di Aosta, monsignor Maturino Blanchet, si dà il via ai discorsi ufficiali. Il presidente Saragat, dopo aver esaltato l'importanza dell'opera e aver ricordato i morti sul lavoro, intende dare una lettura politica del traforo definendolo non solo «uno strumento efficace di quella integrazione economica che stiamo realizzando», ma anche una prefigurazione e una tappa di quella più vasta unione che altri popoli attendono. Gli auspici di Saragat però non trovano d'accordo De Gaulle, che non nasconde la sua concezione diversa di Europa. Il presidente francese, infatti, a differenza degli altri Paesi della Cee è contrario alla costituzione di un grande potere europeo sovranazionale che diventi un giorno il governo unico dell'Europa.

E De Gaulle fu protagonista di un momento di panico quando un giovane, eludendo gli imponenti servizi di sicurezza, riuscì a raggiungere il palco delle autorità per consegnare a uno sconcertato De Gaulle un messaggio del Movimento federalista europeo. L'auspicata Unione europea, dunque, è ancora di là da venire.

Alla solenne cerimonia dell'inaugurazione segue una breve pausa e finalmente, dopo due giorni, il traforo sarà ufficialmente aperto al traffico. Sono le 6.15 del 18 luglio. È un orario decisamente antelucano ma tanta gente, presa dalla sindrome del "sono arrivato primo", trascorre la notte davanti all'imbocco del traforo per avere la soddisfazione di ricevere il tagliando numero uno. Nella parte italiana il primo a transitare è Raffaele Giannola, commerciante di Como, mentre dalla parte francese sarà Jean Lelievre di Chartres a entrare per primo nel tunnel. In quel giorno sarebbero transitate nei due sensi 3.300 vetture, un numero che sarebbe notevolmente cresciuto nel tempo fino a toccare la punta massima nel 2011 quando si sono registrati quasi due milioni di transiti.



TRAFFICO. Il via vai delle prime automobili nella galleria del Monte Bianco, inaugurata il 16 luglio 1965

LE CIFRE

LA GRANDIOSITÀ DI UN'IMPRESA

Alla realizzazione del traforo hanno lavorato complessivamente cinque ingegneri e 350 operai, per un totale di oltre 4 milioni e mezzo di ore di lavoro. Per "bucare" la roccia sono stati utilizzati 711 tonnellate di esplosivo che hanno fatto saltare 550 mila metri cubi di roccia. Il traforo ha consumato 37 milioni di Kw per far funzionare le apparecchiature mentre i camion che hanno trasportato la roccia hanno consumato in tutto 2 milioni e 700 mila litri di carburante. La parte del leone l'ha fatta il ferro. 300 tonnellate di ferro sono state impiegate per sostenere la volta. È stato fatto anche il conto dei bulloni utilizzati: 771.240. Completano il menù 60 mila tonnellate di cemento e 5 mila metri cubi di armature metalliche. Purtroppo nel bilancio vanno anche registrate le vittime. Nell'aprile del 1962 una valanga si abbatté sulle casette degli operai uccidendone tre. Gravissimo l'incidente del 24 marzo 1999. Un autoarticolato, carico di farina e di margarina, mentre si dirigeva verso l'Italia prese fuoco. Immediatamente vengono chiusi al traffico entrambi gli ingressi per favorire i soccorsi. I vigili del fuoco impiegheranno 53 ore per spegnere l'incendio che causò la morte di 39 persone. Dopo questo gravissimo incidente furono stanziati 380 milioni di euro per consentire la ricostruzione totale e la messa in sicurezza del tunnel, che verrà riaperto al traffico solamente nel 2002 con nuove regole: velocità massima consentita 70 km/h e assoluto divieto di sorpasso. (F.G.)

