



La costruzione

L'inizio del sogno fu una galleria lunga 100 metri scavata nel 1946 dall'ingegnere Dino Lora Totino su progetto di Vittorio Zignoli



L'incontro

Il 14 agosto 1962 cadde l'ultimo diaframma di montagna tra Italia e Francia e gli operai dei due lati esultarono



L'incendio

Il 24 marzo 1999 un Tir belga si incendiò. Fu una catastrofe: nel rogo morirono 39 persone, il calore raggiunse i mille gradi



La rinascita

Italia e Francia spesero 380 milioni di euro per rifare il tunnel. Riaperto nel 2002, è un formidabile concentrato di tecnologia

Fermo immagine

Nella foto a sinistra il generale De Gaulle e il presidente Saragat inaugurano il tunnel del Monte Bianco il 16 luglio 1965.

La fotografia fa parte dell'archivio privato della Sitmb.

Sotto una delle prime auto a sperimentare il tunnel



11,6
km

È la lunghezza complessiva della galleria che unisce l'Italia e la Francia

Colloquio
DAVIDE JACCOD AOSTA

“Sapevamo di fare qualcosa oltre le nostre possibilità”

Ercole Paselli, a 19 anni operaio nel cantiere “Tanti dei miei ricordi più belli sono lì”



«Tutti, dai capi all'ultimo dei cuochi, avevamo chiaro l'obiettivo: arrivare prima dei francesi E, rubacchiando, ce la facemmo»

Ercole Paselli

«Io una montagna così non l'avevo mai vista». Ercole Paselli, quando è arrivato sul lato italiano del Monte Bianco, aveva 19 anni: era figlio del capocantier, il bolognese Giorgio, che l'aveva preso come apprendista meccanico. Con lui aveva già lavorato alle condotte dell'acquedotto che caricava l'acqua sabina da portare a Roma: laggiù aveva lasciato una fidanzata, Gabriella, diventata sua moglie in un intervallo dei lavori a Courmayeur. Era il secondo intervallo, seguito a quello (assai più lungo) per il servizio militare. «Era la prima volta - racconta - che mettevo una giacca a vento ed è stata anche la prima e l'ultima volta che ho messo gli sci ai piedi. Ma la Valle d'Aosta mi è rimasta nel cuore».

Oggi Ercole abita in provincia di Rieti, dove quell'amore giovanile è diventato una famiglia con figlie e nipoti. Nel 1960 aveva iniziato a lavorare da poco, e il cantiere del tunnel è stato quello della formazione: per quel lavoro erano arrivate le prime betoniere e lui lavorava nell'officina che le riparava. Una volta, per scherzo, insieme con un altro operaio avevano acceso la macchina, mentre un terzo, un valdostano, era dentro a saldarla. «Lo chiamavamo “lo stambecco”. Roba da ammazzarlo, a ripensarci. Ma eravamo giovani, si scherzava».

differenza tra noi e i francesi era che loro avevano solo mezzi elettrici: i nostri, invece, erano tutti a gasolio. E più entravi nella galleria e più mangiavi fumo. Ma tutti sapevamo che stavamo facendo qualcosa di grande, che andava al di là delle nostre singole possibilità. E tutti, dai capi all'ultimo dei cuochi, avevamo chiaro quale fosse l'obiettivo: arrivare prima dei francesi. E, rubacchiando, ce la facemmo».

Il suo capo era Antonio Giacom, veneto, che però in Valle d'Aosta ha messo radici. Oggi Antonio è il punto di riferimento di Ercole per i tanti, frequenti viaggi tra le montagne. Lui, invece, ripartì per altri cantieri: per qualche anno continuò a fare l'operaio, poi divenne ferroviere fino alla pensione. Oggi fa il nonno e l'agricoltore, ma quando riesce prende un treno e parte verso Aosta: lassù ha lasciato tanti affetti, frutto dell'incontro di un'Italia che era diversissima e ancora doveva conoscersi e riconoscersi. «I rapporti tra noi e chi abitava in Valle - racconta - erano molto buoni, anche se ci chiamavano terroni. Ogni 4 dicembre, a Santa Barbara, c'era una festa. E avevano fatto anche una squadra di calcio, dove non giocavo, dei “traforisti”. In tanti si sono fermati a vivere lì, mettendo su famiglia. Io di quel posto mi sono innamorato. Sarà perché era bello, o sarà perché erano gli anni della mia giovinezza. Ma tanti dei miei ricordi più belli sono lì».

cuore del traforo incenerito, si respirava ancora a fatica.

Italia e Francia diedero il via a lavori da 380 milioni di euro per rifare il tunnel e, soprattutto, renderlo invulnerabile: fino ad oggi è stata vinta anche questa scommessa. La galleria, dalla riapertura nel 2002, è un formidabile concentrato di tecnologia: 35 mila punti di controllo, 37 rifugi termici, 120 telecamere, 12 frequenze radio

per messaggi in tre lingue, un cavo termometrico dotato di 3860 sensori, 10 radar che misurano la velocità (è stato introdotto il limite dei 70 km/h) e altri 10 che misurano la distanza dei veicoli (mai inferiore ai 150 metri). Tutto ciò per far scorrere senza ostacoli quel fiume di camion e auto che, 365 giorni l'anno e 24 ore su 24, attraversa la montagna più alta d'Europa in 12 minuti.

68
milioni

È il totale dei veicoli (auto e camion) transitati fino a oggi nel tunnel

MARC AUGÉ*
PARIGI

Da sempre le frontiere sono state spostate e, storicamente, la loro rettifica ha provocato guerre. La realtà storica e politica dei confini si basa su quelle che definiamo frontiere naturali: bracci di mare, fiumi, montagne, tanto che, a volte, la geografia diventa alibi della politica e le frontiere diventano barriere. Le barriere si possono superare e l'uomo si è adoperato per farlo con il proprio ingegno: ponti o gallerie permettono di accorciare le distanze e superare gli ostacoli. Ma a che servirebbero queste prodezze della tecnica se non a rispondere a una diversa definizione di frontiera?

La frontiera non va intesa come barriera, ma come un passaggio verso gli altri. Dunque non è solo simbolo di distanza, ma anche invito

all'incontro. Imparare una lingua può essere più e meno facile, ma, con il tempo e un po' di applicazione, si riesce a capire gli altri e a farsi capire. Sormontando il problema delle lingue, si può anche cercare di osservare i comportamenti degli altri, imparare a conoscere le loro abitudini, penetrare nella loro cultura. Uno sforzo che



Antropologo
Marc Augé è famoso come il teorico dei «non luoghi»

MARC AUGÉ
“Le Alpi non più barriera ma passaggio aperto verso gli altri”

viene ripagato quando ci si rende conto che, al di là delle differenze, l'incontro non solo è possibile, ma necessario: superando le appartenenze culturali, permette alle persone di riconoscere il fatto di essere genericamente identiche. La frontiera, dunque, non è un muro, ma una soglia verso l'universale.

Da questo punto di vista, il tunnel del Monte Bianco è esemplare. Nel 1965 era la galleria stradale più lunga al mondo, un exploit della tecnologia all'altezza dell'esperienza senza precedenti che vide

1957

L'Europa
È l'anno che segna l'inizio della Comunità Europea e del sogno di un continente unito

la nascita dell'Europa politica, prefigurata fin dal 1957 dalla Comunità Europea: anche in questo caso Italia e Francia erano fra i Paesi fondatori. Oggi, quando attraversiamo il tunnel, pur coscienti della prodezza tecnologica che rappresenta, siamo sensibili soprattutto alla dimostrazione che il passaggio da un Paese all'altro è facile e agevole perché non esistono più le barriere doganali. Il tunnel del Monte Bianco, infatti, già trent'anni prima della galleria sotto la Manica metteva in discussione l'idea stessa di

frontiera naturale, trasformando una delle barriere più imponenti in uno stimolo alle relazioni economiche, sociali e culturali. Oggi viviamo nell'epoca della globalizzazione e delle comunicazioni istantanee. L'esistenza dei vari Paesi europei, pur nelle loro differenze, non corrisponde a un'«Europa senza frontiere», ma a un'Europa nella quale le frontiere vanno intese come passaggi simbolici fra spazi diversi. Per andare da un luogo all'altro ci vuole tempo: sempre meno, certo, ma velocità non significa immediatezza. Gli europei devono avere il tempo per meglio legare gli uni con gli altri, per conoscersi e riconoscersi, in modo da poter affermare la loro identità e, nello stesso tempo, la loro apertura al mondo. La galleria del Monte Bianco è il simbolo perfetto di questa identità e di questa apertura.

*Antropologo