

i 50 anni del Traforo

STEFANO SERGI

Opere del boom



Autostrada del Sole

La posa della prima pietra risale al 1956. L'inaugurazione si svolge il 4 ottobre 1964



Metro di Milano

Il cantiere della prima linea è stato aperto nel 1957, l'inaugurazione è del 1º novembre 1964

Tedeschi dell'Est e russi innalzavano muri, mentre italiani e francesi li frantumavano. Cinquant'anni fa, il 16 luglio 1965, i presidenti Saragat e De Gaulle tagliarono il nastro del tunnel stradale più lungo del mondo, il traforo del Monte Bianco. Fu l'inizio di una nuova era in un'Europa che, ieri come oggi, si divideva tra chi blindava confini e chi voleva abbattere le barriere.

Courmayeur ricorda quel giorno con una maratona di 13 ore di eventi al Jardin de l'Ange e al Palanoir sotto il titolo «50 anni per una sfida», in collaborazione con la Fondazione Courmayeur Mont Blanc. L'etnologo e antropologo Marc Augé, il presidente del Censis Giuseppe De Rita, i vertici della Sitmb (la concessionaria italiana della galleria), l'ex ambasciatore a Parigi Luigi Guidobono Cavalchini e il direttore de «La Stampa» Mario Calabresi dialogheranno su «La prossimità come valore per le società moderne - Il ruolo dei trafori nel fare connettività». Nel pomeriggio sarà presentato il film «Il Sogno logico» dei valdostani Luca Bich e Riccardo Piaggio che ripercorre le tappe di quell'impresa, mentre alla sera verrà proiettato lo storico «Senza Sole né Luna» di Luciano Ricci, pellicola del 1963 dedicata a un gruppo di minatori del traforo. Tra i protagonisti, un giovanissimo Lando Buzzanca che oggi parteciperà alle celebrazioni.

L'inizio del sogno fu una galleria lunga 100 metri scavata nel 1946 dal conte torinese e ingegnere Dino Lora Totino su progetto di Vittorio Zignoli, il coronamento arrivò 19 anni più tardi. Da quel giorno di luglio di mezzo secolo fa, sotto il Monte Bianco, sono transitati più di 68 milioni di

veicoli. Il tunnel ha cambiato i destini di molti, spostando le direttrici del traffico commerciale tra Nord Europa e Mediterraneo e concentrandole sulle Alpi. A livello di ingegneria fu un capolavoro: gli scavi, durati otto anni, duranti i quali si avanzava fino a un massimo di nove metri al giorno, si conclusero il 14 agosto 1962 con la caduta dell'ultimo diaframma, quando si ritrova-

rono faccia a faccia gli «uomini talpa» italiani e francesi; in una lunghezza complessiva di 11,6 km di galleria la differenza tra i due versanti di scavo fu pari alle dimensioni di un iPhone: 13 centimetri scarsi.

Ci sono due chilometri e mezzo di granito dell'Aiguille du Midi sopra le teste degli automobilisti che attraversano il traforo. La scommessa di poter oltrepassare il Monte Bian-

co in una manciata di minuti anziché in tre giorni (tanto era il tempo necessario per sconfiggere a piedi) è stata vinta a caro prezzo: 17 operai morirono nei lavori di costruzione del tunnel (tre sotto le valanghe). Non solo. Con il 14 agosto 1962, quando cadde l'ultimo diaframma, e il 16 luglio di tre anni dopo, in cui avvenne il taglio del nastro, c'è una terza data che ha segnato la storia della

galleria: il 24 marzo 1999, quando un Tir belga carico di farina e margarina entrò con un principio d'incendio al motore. Fu una catastrofe: nel rogo morirono 39 persone, decine di camion e auto vennero sciolti da un calore che, nel cuore del tunnel, raggiunse i mille gradi. I vigili del fuoco di entrambi i Paesi impiegarono due giorni prima di spegnere le fiamme. Due anni più tardi, nel



Il giorno in cui l'Europa si unì sotto il Monte Bianco

Il 16 luglio 1965 un capolavoro di ingegneria segnava l'inizio di una nuova era. E dopo la tragedia del 1999 il tunnel è rinato con l'hi tech, dai sensori ai radar

GIUSEPPE DE RITA*

GIUSEPPE DE RITA

“L'esempio più alto del contributo che il boom ha dato al nostro Paese”

Dalla mia casa di Courmayeur, quasi nascosta nel bosco del Biolley sopra Plan Gorret, ho come riferimenti notturni le luci del Traforo, unico legame con il mondo esterno e con l'intensità dei traffici transalpini; mi tengono compagnia con silenziosa valdostana discrezione. Hanno la stessa età in fondo il Traforo e quella casa, entrambi avviati nel 1962 e inaugurati nel 1965. Due coscritti, come si dice in paese. Fare in tre anni una «cosa» come il Traforo del Monte Bianco sarebbe oggi un'impresa impossibile, per vincoli tecnici o economici oltre che per opposizioni sociali, come confermano i tanti stalli di opere infrastrutturali molto meno impegnative; eppure quella «cosa» è stata fatta. C'è da domandarsi seriamente il perché, quali siano state le

condizioni e i comportamenti che l'hanno resa possibile.

Le mie risposte sono molto semplici. La prima spiegazione sta nel tempo di ideazione e costruzione del Traforo: gli Anni 60 del boom economico, del miracolo italiano, dell'orgoglio di aver ricostruito un'Italia distrutta dalla guerra, dell'orientamento collettivo a crescere, della speranza in tempi migliori, dell'ansia di integrarsi in Europa. Diciamo pure, tempo irripetibile, specialmente dopo tanti periodi di confusa crescita o di confuso fronteggiamento di crisi inaspettate e ingovernate. Ma se voglia-



L'uomo dei numeri
Giuseppe De Rita è tra i fondatori del Censis

mo avere qualche speranza di futuro economico e civile a quel clima dobbiamo ritornare, riscoprendo la nostra vitalità, antropologica non meno che sociale.

La seconda considerazione - e lezione - viene dalla constatazione che il Traforo fu il prodotto di quell'economia mista (l'impasto di azione pubblica e imprenditorialità privata) che ebbe proprio negli Anni 60 il massimo della potenza e dell'incisività. Non ci sarebbe stato il Traforo senza l'avvio inventivo dei privati, ma altrettanto non ci sarebbe stato senza l'assunzione di respon-

1962

l'inizio
È l'anno del debutto dei giganteschi lavori che porteranno alla realizzazione dell'opera

sabilità dell'Iri e senza l'utilizzo del sistema della «concessione»; sono convinto che una cultura di economia mista sia indispensabile anche per il futuro, pur consapevole di quanto sia povera la vitalità dell'attuale settore privato e di quanto sia incapace di grandi strategie l'attuale intervento pubblico. Si rileggano, gli attuali vertici dell'economia pubblica e privata, questo volume e capiranno quanto sia essenziale il raccordo fra i poteri che, quando son lasciati a se stessi, non riescono a essere veramente protagonisti.

E qui arrivo alla terza condizione che portò alla realizzazione del Traforo: la presenza e l'azione di alcuni grandi personaggi sia nell'ideazione sia nella concreta attuazione dei lavori. L'ideazione fu dei visionari, ma di visionari capaci di spessore e continuità. Tutti riconoscono tale doppia sostanza a Lora Totino, capace di fantastizzare il nuovo, di realizzare opere, di collezionare opere d'autore; e anche a Zignoli, che si appassionò al Traforo trasformando nel lavoro tutta la sua complessa professionalità di ingegnere navale. Visionari, ma con i piedi per terra; come con i piedi per terra furono Loris Corbi e De Amicis, due grandi dirigenti della galassia Iri. Averne ancora di persone di quel calibro! Il loro lavoro che resterà a lungo come l'esempio più alto di quanto gli italiani del boom abbiano saputo fare per il bene del Paese.

* **Presidente della Fondazione Courmayeur Mont Blanc**