

Eventi

Celebrazioni | 50 anni del tunnel del Monte Bianco: due secoli fa la prima idea

Il mito | Un pianeta sotto assedio: dalle miniere agli scavi petroliferi e alla Tav

Trafori

Quella lotta senza tregua tra gli uomini e le pietre

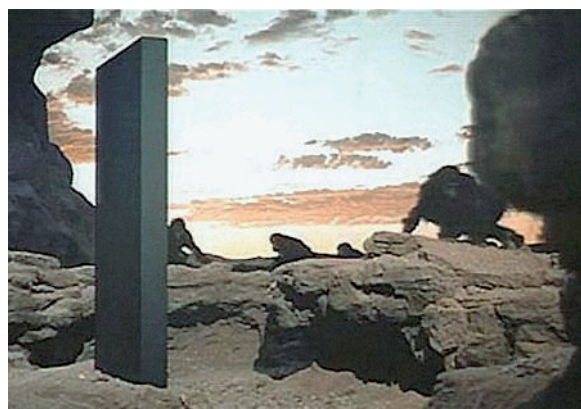
di GIUSEPPE GENNA

Da quando la specie si è eretta, è in atto tra gli umani e la pietra una lotta senza tregua. Il nostro odio disinteressato verso la pietra è pari soltanto alla venerazione di cui ne facemmo oggetto in tempi lontani. Appena messi su due piedi, frantumammo rocce per lavorare selci. Poi giunse il sacro terrore con cui si usarono pietre per erigere templi divini o elaborare leggende. Come quella di Deucalione e Pirra, variante greca del mito del diluvio universale — è a questa coppia che dagli dei è concesso di ripopolare la terra inondata dalle acque — traforando e lanciando alle proprie spalle massi e pietre. Il mondo torna a vivere, gli uomini incominciano nuovamente a *termitizzarlo*.

Foriamo la pietra a destra e a manca ma soprattutto in basso, poiché non possiamo scavare in direzione del cielo (ma lo faremo, una volta sbarcati stabilmente sulla Luna o su Marte: è già prevista l'estrazione mineraria). È una corsa impazzita contro la pietra quella del petrolio, l'oro ipogeo che segna col suo marchio oleoso l'era in cui viviamo. Una corsa a trivellare, bucare, scavare per estrarre. Dalle pietre risucchiamo la linfa che spinge all'estremo il nostro impulso inconscio a sfiabare le risorse, a mutare ogni ambiente in un vantaggio e ogni desiderio in una necessità. Ci ferma, noi animali che sbricioliamo pietre, solo un evento inesplicabile e quindi forse divino — se caduta dal cielo, la pietra diviene sacra, come l'Omphalos di Delfi o la Pietra Nera della Ka'aba.

Dopo il mito, l'immaginario e la storia si fanno serbatoi di immagini e memorie. Soltanto trent'anni fa il traforo petrolifero intensivo forgiava l'icona bianca e fulgente del JR di Dallas, ma due generazioni prima di quella caricatura texana gli italiani fecero i conti con il dramma dell'uomo che scava in labirinti instabili e pericolosi, nel delirio crudele che oppone la sopravvivenza al rischio della tragedia.

Nell'agosto 1956, a Marcinelle, in Belgio, presso una miniera di carbone, rimangono vittime 262 minatori, in gran parte nostri connazionali. Quel sacrificio manifesta l'emersione di una figura che



Gioie e drammi

Foto grande, la caduta dell'ultimo diaframma roccioso sotto il Monte Bianco. Sopra, la scena di «2001 Odissea nello spazio» di Stanley Kubrick con la scimmia e il monolito; a sinistra, Angelo Galvan, uno dei soccorritori nel disastro di Marcinelle, 262 morti in una miniera di carbone nel 1956; sotto, manifestanti No Tav in Val di Susa

emblemizza il rapporto tra l'uomo e la pietra. È il minatore, l'uomo che per lavoro lotta contro la pietra, la cui epica fosca e muta ha il suo inquietante contraltare in un evento del 1935, quando Hitler passò in rassegna i minatori della Saar in festa.

Hitler, con questa sua prima mossa che avrebbe condotto alla guerra, si anetteva la Saar per via delle miniere: metropoli sotterranee dove un popolo annerito di cimici umane scavava nel buio in labirinti di carbone. Complessi di tunnel e gallerie, vuoti a strapiombo, percorsi da ponti instabili di legno, da perforazioni secolari. Qui, come ovunque, l'uomo succhiava la terra. Come gli eroi che scavarono sotto il Monte Bianco e sotto tutte le cime che la modernità ha imposto di penetrare, questi lavoratori sono gli abitanti del girone degli affaticati, non meritano di conoscere l'inferno poiché lo hanno vissuto in terra: nella terra, dentro la pietra.

Che si tratti di greggio o carbone o velocità, i trafori forniscono una materia prima. Nel caso dell'Italia, con ampia risonanza nel mondo, la materia prima è immagine pura: la foto di un bimbo. In un pozzo artesiano scavato abusivamente nelle campagne di Vermicino, vicino a Frascati, cade e muore il piccolo Alfredo Rampi, di anni sei. Muore dopo che, sotto le luci dei riflettori di un'allucinata diretta tv (un record mondiale per durata) macchinari impressionanti, speleologi microscopici e perfino funamboli tentano di avere ragione di quel minimo traforo. Nessuna perforazione obliqua od orizzontale fu possibile, ogni tentativo fallì. Quella morte infantile inaugurava l'immaginario italiano degli anni Ottanta.

Si trattava della dimostrazione che la pietra è e rimane più forte — basti pensare che l'uomo non è riuscito a perforare oltre 12 chilometri la crosta del pianeta su cui abita. Ciò non toglie che, se non può ucciderlo o ferirlo, l'uomo non rinunci a sfregiare il pianeta. Le perforazioni che la Cina realizzerà per erigere una megalopoli da 42 milioni di abitanti a partire da Guangzhou, gli immani lavori di traforo che la Turchia ha messo in atto per realizzare l'immenso sistema idroelettrico con le dighe del cosiddetto GAP, lo scempio in Val di Susa per la linea ad alta velocità Torino-Lione con il tunnel di base da realizzare a 500 metri sotto il livello del mare e sotto dieci cime — sono tutti simboli letterari di questa infaticabile opera di assedio a un pianeta che non appare più imperturbabile come una pietra.

In «2001 - Odissea nello spazio», tra i molti momenti memorabili, ne spicca uno più memorabile degli altri: la scimmia umana si erge trionfante, avendo scoperto lo strumento, il primo, con cui ha ucciso un simile: è un osso, che viene levato in cielo, lanciato nell'etere per trasformarsi, in un salto di millenni, in un veicolo spaziale, che dell'osso ricorda la forma. Prima di scoprire l'arma, il primate scava nel pietrisco. È un momento evolutivo fondamentale a ispirare il nostro antenato nella scelta della prima arma: la visione di una pietra che è venuta dal cielo, un monolite che irradia futuro. Senza quella pietra, l'evoluzione avrebbe tardato. È un monito del regista Kubrick o una verità planetaria? A furia di perforazioni e scarnificazioni, a furia di indifferenza verso la Grande Madre Pietra che è più indifferente di noi, forse presto lo scopriremo.



Foriamo la roccia, soprattutto in basso, poiché non possiamo scavare in direzione del cielo

La storia | Nel '500 si riteneva che la vetta delle Alpi fosse infestata dai demoni. Oggi deve difendersi dal turismo di massa

LA LEGGENDA DELLA CIMA CANCELLATA DALLE MAPPE

di FRANCO BREVINI

All'inizio del mito del Monte Bianco c'è un buco nero fatto di rimozione e di maledizione. Per secoli, a dispetto della mole, il Monte Bianco non è esistito. È un vuoto geografico e cartografico, una dismissione dell'immaginario. Nessuno lo vede e nessuno ne parla. I romani battezzano i colli che lo circondano, Courmayeur è frequentata prima per le miniere d'oro e d'argento, poi per le acque minerali e con Chamonix i vescovi di Ginevra fanno la spola nel '700 per impartire esorcistiche benedizioni ai ghiacciai in devastante avanzata nel corso della cosiddetta «piccola età glaciale». Ma del Monte Bianco, che è la più poderosa e la più complessa montagna delle Alpi, non troviamo traccia.

Il suo debutto avviene nel '500 ma all'insegna del diabolico e del teratologico. Lo racconta Carlo Passerini d'Entrèves. Un *Mystère*, conservato nella cattedrale di Aosta, ricorda la spedizione di San Bernardo per scacciare i demoni, che infestavano il Mont Joux, l'odierno passo del Gran San Bernardo. Alle deformi creature, emblemi del paganesimo, il santo ordina di gettarsi nei crepacci del «Monmale», di cui si preoccupa perfino di fornire la posizione: tra le diocesi di «Oste, Genève, Tarenthèse et Lyon». Il Bianco esordirà sulle carte geografiche solo a partire dai primi del '600. Diversi saranno i toponimi ma identico il riferimento: Mont Malet, Mont Malay, Mont Maudit, Montagne Maudite. Una maledizione destinata a riconvertirsi in una benedizione per l'economia delle

vallate circostanti. Ma pronta e essere riesumata a ogni incidente alpinistico.

Il nome Monte Bianco compare solo a metà del XVIII secolo ed è un nome di importazione. Lo impiega l'ottico Pierre Martel di Ginevra, raccontando la spedizione alla Mer de Glace compiuta da due inglesi, Windham e Pococke, nel 1741. Con loro l'alta montagna e i ghiacciai entrano nella cultura dell'epoca, anche se la vera consacrazione arriverà vent'anni dopo con la Nouvelle Heloise di

Passato e presente

La piatta cresta, che venne conquistata per la prima volta nel 1786, è calcata ogni giorno da non meno di 300 scalatori

Rousseau. Il Monte Bianco è stato un'«invenzione» di cittadini, i quali si sono accorti di lui solo nel '700, nonostante lo sguardo di chi nelle belle giornate passeggi sulle rive del lago di Ginevra corra sulla catena scintillante dei suoi ghiacci.

La sua fama crebbe nel secondo '700, associata al primato della vetta più alta. A promuoverne la prima ascensione fu nel 1760 il naturalista ginevrino Horace Bénédict de Saussure. Fece affiggere sulle parrocchie della valle di Chamonix un bando, in cui prometteva un cospicuo compenso a chi avesse scoperto un itinerario per raggiungere la cima più alta. L'impresa riuscì 26 anni dopo a un montanaro di nome Jacques Balmat e al medico della valle, che si chiamava Michel Gabriel Paccard. Tutti poterono rendersi conto allora che non c'erano

né diavoli, né folletti a infestare l'alta quota e le anime dei trapassati non turbavano i silenzi azzurrini dei ghiacci. Ai cacciatori di camosci e ai cercatori di cristalli, per secoli i soli che avessero osato spingersi in quelle sterili plaghe, si sostituivano le carovane degli alpinisti i quali, se dovevano lottare con dei fantasmi, erano fantasmi tutti interiori: quelli suscitati dalla sfida alla sublime, smisurata grandezza dell'alta montagna.

Le Alpi diventano allora un nuovo, affascinante terreno di gioco, inaugurando la più sconvolgente trasformazione economica, antropologica e culturale mai vissuta dalle vallate alpine. Clamoroso il successo di Chamonix, un villaggio ai piedi del Monte Bianco, pressoché sconosciuto a metà del '700, oggi visitato da oltre quattro milioni di

Gli appuntamenti Il 14 agosto, a Courmayeur, al Jardin de l'Ange, è giornata di celebrazioni. Si comincia alle 9, con il convegno «Tra Italia e Francia» in collaborazione con la Fondazione Courmayeur. Alle 11.30 la presentazione del volume per il cinquantenario dagli scavi «Un varco a nord-ovest». Alle 18 il seminario «Sguardi alla frontiera»; alle 21 «Frontière de mots», concerto sull'idea di frontiera

Il libro Nel 1962 cadde l'ultimo diaframma della più lunga galleria mai realizzata fino a quel momento: era nato il Traforo del Monte Bianco. Questo volume, a 50 anni di distanza, racconta la storia di un'opera grandiosa che è ancor oggi una delle maggiori vie di trasporto transalpino. **Il Traforo del Monte Bianco. Un varco a Nord-Ovest** a cura di G. M. Giobellina, Silvana editoriale, 158 pagine, 19 euro

L'opera

Il 14 agosto 1962 l'abbraccio fra i minatori. Tre anni dopo l'apertura

E la frontiera fu fatta a pezzi per «cucire» Italia e Francia

L'orgoglio dell'impresa e il rogo che uccise 39 persone

di EDOARDO STUCCHI

Quando è stato costruito il tunnel del monte Bianco, l'impresa era avveniristica, quasi titanica. Oggi farebbe sorridere chiunque. Negli Anni Cinquanta era il più lungo tunnel del mondo, con i suoi 11 Km e 600 metri. Oggi è superato da più ardite opere di ingegneria realizzate in tutto il mondo, fra le quali il tunnel italiano autostradale del Frejus, di circa 13 Km, del 1980, e il Laerdal, primo in senso assoluto, di 24 chilometri e mezzo, in Norvegia, inaugurato nel Duemila. Ma la costruzione del tunnel del Monte Bianco travalica ogni primato ingegneristico, perché suggella l'amicizia fra Italia e Francia e l'unità d'intenti fra i due Paesi confinanti. Courmayeur, paese alla base di partenza italiana del tunnel che finisce a Chamonix, vuole ricordare questa opera nel cinquantenario anniversario della caduta del «diaframma» roccioso fra Italia e Francia, avvenuto il 14 agosto del 1962. Tre anni dopo i veicoli cominciarono a correre da una parte all'altra del tunnel, facendo risparmiare tempo e denaro. Martedì 14 agosto sarà rievocato a Courmayeur il fatidico incontro fra il minatore italiano e il collega francese, immortalato nella fotografia di Paris Match, con una giornata di approfondimenti dal titolo «L'ultimo diaframma». Al Jardin de l'Ange, nel centro della cittadina, ospiti le autorità francesi, si alterneranno economisti, antropologi, intellettuali e giornalisti per riflettere sul significato storico ed economico del traforo e per approfondire il tema della frontiera e il ruolo che Courmayeur e la Valle d'Aosta avranno in futuro.

L'idea - La proposta di bucare il Monte Bianco fra Italia e Francia risale a circa 200 anni fa. «Verrà il giorno in cui



Ieri e oggi Sopra, operai italiani e francesi si abbracciano festosi il 14 agosto 1962; in alto il primo biglietto di transito e, sotto, il nuovo ingresso al tunnel riaperto nel 2002

si scaverà sotto il Monte Bianco una via carreggiabile» scrisse nel suo memoriale lo scalatore scienziato ginevrino Horace Bénédict de Saussure, dopo una scalata nel 1787. Quasi due secoli più tardi la profezia si è avverata, dopo aver superato difficoltà di ogni genere. Fu l'inizio di una storia incredibile, una storia di frontiera, dove

la collaborazione e la sinergia di due diversi Paesi hanno saputo abbattere le differenze culturali, politiche e sociali, avvicinando due mondi che agli occhi dei più sembrano distanti. Ma bisogna però aspettare il 1814 perché gli abitanti del ducato di Aosta chiedessero a gran voce una galleria che collegasse i due versanti delle Al-

La memoria

Ogni anno i motociclisti ricordano Pierlucio Tinazzi che salvò molti dalle fiamme prima di morire

pi, per mettere in comunicazione la Valle d'Aosta e la Savoia. L'appello fu raccolto da tecnici e politici che cominciarono a interessarsi a questa opera.

I lavori - Nel 1946 l'opera fu avviata, ma con scarsi mezzi economici e poco personale. Nel 47 l'opera fu bloccata perché senza autorizzazioni. Sol-

tanto nel 1957 fu firmato un accordo fra le due nazioni, e lo scavo, previsto di 12 km a due corsie, largo 8 metri, sotto 2500 metri di rocce, prese forma. I protocolli tecnico-amministrativi furono suggeriti nel 1957 e per la parte italiana gli scavi, affidati ufficialmente alla Condotta Acqua di Roma, cominciarono nel 1959. Per sca-

vare la roccia fu impiegato un mezzo chiamato jumbo, un grosso carro, che correa su due binari e che indietreggiava ogniqualvolta saltavano le cariche esplosive sistemate in fori ricavati nella roccia da 18 martelli ad aria compressa. Si avanzava di 9 metri al giorno ma i lavori non erano esenti da insidie e quando un giorno la volta crollò, il carro fu distrutto. Complessivamente nel periodo di costruzione, nella parte italiana, morirono 8 persone fra le quali 2 guide alpine, durante i rilievi del territorio, 3 operai in galleria e 3 sepolti da valanghe.

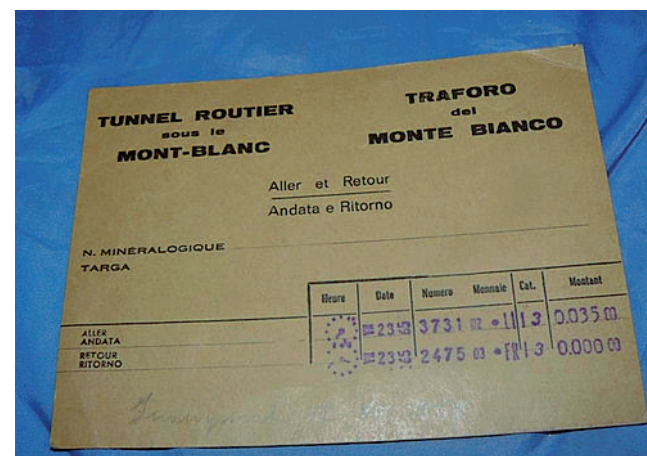
L'incendio - Un'altra pagina nera del traforo del Monte Bianco si scrisse la mattina del 24 marzo 1999, quando un autotreno carico di farina e margarina, entrato dal lato francese, s'incendiò e il fuoco alimentato dall'effetto tunnel si estese fino a coinvolgere centinaia di veicoli e lasciando sull'asfalto 39 morti. Questo episodio viene ricordato ogni anno, in marzo, da centinaia di motociclisti che si radunano all'ingresso del tunnel per rivivere le gesta di Pierlucio Tinazzi, un addetto alla sicurezza che con la sua motocicletta salvò dal rogo molte vite, restando intrappolato tra le fiamme nell'ultimo viaggio.

L'apertura - Il traforo è stato inaugurato il 16 luglio 1965, dai presidenti dei due paesi confinanti, Giuseppe Saragat e Charles De Gaulle ma il traffico cominciò a scorrere tre giorni dopo, il 19 luglio. Da allora sono transitati quasi 60 milioni di veicoli. Nel 2015, in occasione dell'Expo, si celebreranno i 50 anni di attività. Nello stesso anno rientrerà in funzione il rinnovato collegamento funiviario della traversata dei ghiacciai, fra Courmayeur e Chamonix, di 15 km, che è ora in fase di ristrutturazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Senza barriere A sinistra, la copertina della Domenica del Corriere del 19 agosto 1962; a destra, quella di Paris Match del 25 agosto 1962: entrambe celebrano l'evento storico



7 le tonnellate di esplosivo che furono necessarie per far saltare 555.000 metri cubi di roccia. E poi, 37 milioni di Kw/h e 2,7 milioni di litri di carburante per camion e motori; 771.240 bulloni e 300 tonnellate di ferro per la volta; 5.000 metri cubi di armature metalliche

11,0 la lunghezza complessiva, in chilometri. La quota di partenza in Italia è a 1381 metri sul livello del mare; a metà galleria la quota sale a 1395 per scendere, all'uscita di Chamonix a 1271. Lo spessore della roccia sulla verticale è superiore a 2 km (su più di metà del tunnel)

70 km/h è la velocità massima all'interno del traforo. I veicoli devono mantenere una distanza di sicurezza di 150 metri. Dopo l'incidente del 1999, sono stati realizzati 37 luoghi sicuri collegati a 1 canale di aria pura, 116 nicchie Sos, 78 nicchie antincendio, 116 bocche di aspirazione dei fumi



Nevi perenni Il ghiacciaio del Monte Bianco sul versante francese (M.Garanger/Corbis)

persone all'anno. Al Montenvers salì nel 1860 la coppia imperiale francese e al rifugio Torino si inerpì nel 1888 la Regina Margherita. Alla grande montagna dedicarono poesie quattro fra i maggiori lirici dell'età romantica. Oltre a Coleridge, autore del poema lirico *Hymn before*

Sunrise in the Vale of Chamouny, Shelley scrisse *Mont Blanc. Lines written in the Vale of Chamouni*, Wordsworth incluse una descrizione del massiccio nel sesto libro del *Preludio*, mentre Byron lo tratteggiò nel I atto del *Manfred*. Una scena del *Frankenstein* di

Mary Shelley è ambientata sulla Mer de Glace, mentre Carducci, durante i suoi soggiorni a Courmayeur, avrebbe immortalato il Dente del Gigante. *A un tratto la caligine rinvoltiva / intorno al Montebianco ecco si squaglia / e purga nel sereno aere disciolta: // via tra lo sdrucio de la nuvolaglia / erto, aguzzo, feroce si protende / e, mentre il ciel di sua minaccia taglia, // il Dente del Gigante al sol risplende*. Nell'800 il Monte Bianco letteralmente conquistò l'Europa. Albert Smith, un letterato e giornalista inglese, costruì un diorama, in cui raccontava la salita alla vetta. Con il suo show montato su un calesse, Smith girò l'Inghilterra per due o tre anni e nel 1852 ottenne la consacrazione dell'Aegyptian Hall a Piccadilly. Pare che *The Ascent of Mont Blanc*, cui capitò di assistere anche a Dickens e che, su richiesta della regina Vittoria, venne messa in scena a Windsor per i ragazzi della corte, abbia avuto duemila repliche, fruttando a Smith ben trentamila



Profetico

Nel 1787 il naturalista de Saussure «predisse» dopo una scalata la costruzione del tunnel

Lirico

Nei soggiorni a Courmayeur Carducci immortalò il Dente del Gigante



Intrepida

Nel 1888 la Regina Margherita si inerpì fino al rifugio Torino a oltre 3.300 metri di altezza



sterline e contribuendo in modo determinante alla fortuna dell'alpinismo e del Monte Bianco fra il pubblico britannico.

Oggi la piatta cresta ventosa, che alle 18.30 dell'8 agosto 1786 accolse gli infreddoliti ed esausti Paccard e Balmat, è calcata ogni giorno da non meno di trecento persone, salite come tenaci formiche da tutti i versanti. Si aprono gli zaini delle merende e squillano i cellulari. Basta moltiplicare questi numeri per le centinaia di vette del massiccio, per avere un'idea dell'invasione di massa del tetto d'Europa.

Il Cervino, come voleva John Ruskin, è the «noblest cliff of Europe». Ma, appunto, è un grande, stupendo scoglio. Il Rosa esibisce impressionanti distese glaciali, che ricordano la Groenlandia. Ma il Bianco è un mondo. Ed è la Mecca dell'alpinismo internazionale. Nessuna altra montagna assomma tanti itinerari divenuti mitici: la nord delle Jorasses, la Brenva, il Pilone Centrale, le Aiguilles de Chamonix, il Den-

te del Gigante. Nei due mesi estivi, carichi di adrenalina, gli scalatori di tutto il mondo pongono l'assedio al massiccio, decisi a portarsi a casa il loro frammento di gloria, ripercorrendo le vie di giganti dell'alpinismo come Graham Brown, Gervasutti, Cassin, Bonatti, Rébuffat. Qui si trova il più compatto granito delle Alpi e il sesto grado più alto d'Europa. Ma vi sono anche le *grandes courses* in altitudine su creste di neve sottili come rasoi e le *goulottes* ghiacciate, il misto più impegnativo, le nord più tetre e repulsive. Purtroppo la globalizzazione ha declassato anche il monarca delle Alpi, a fronte dell'emergere dei giganti dell'Himalaya, delle torri granitiche della Patagonia, dei colossi di ghiaccio dell'Antartide. Eppure il Monte Bianco resiste, carico di allori, di primati e di folla. Una domestica, testarda icona dell'avventura, che si difende come può dall'assalto di un turismo tristemente specializzato nel banalizzare ogni destinazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA