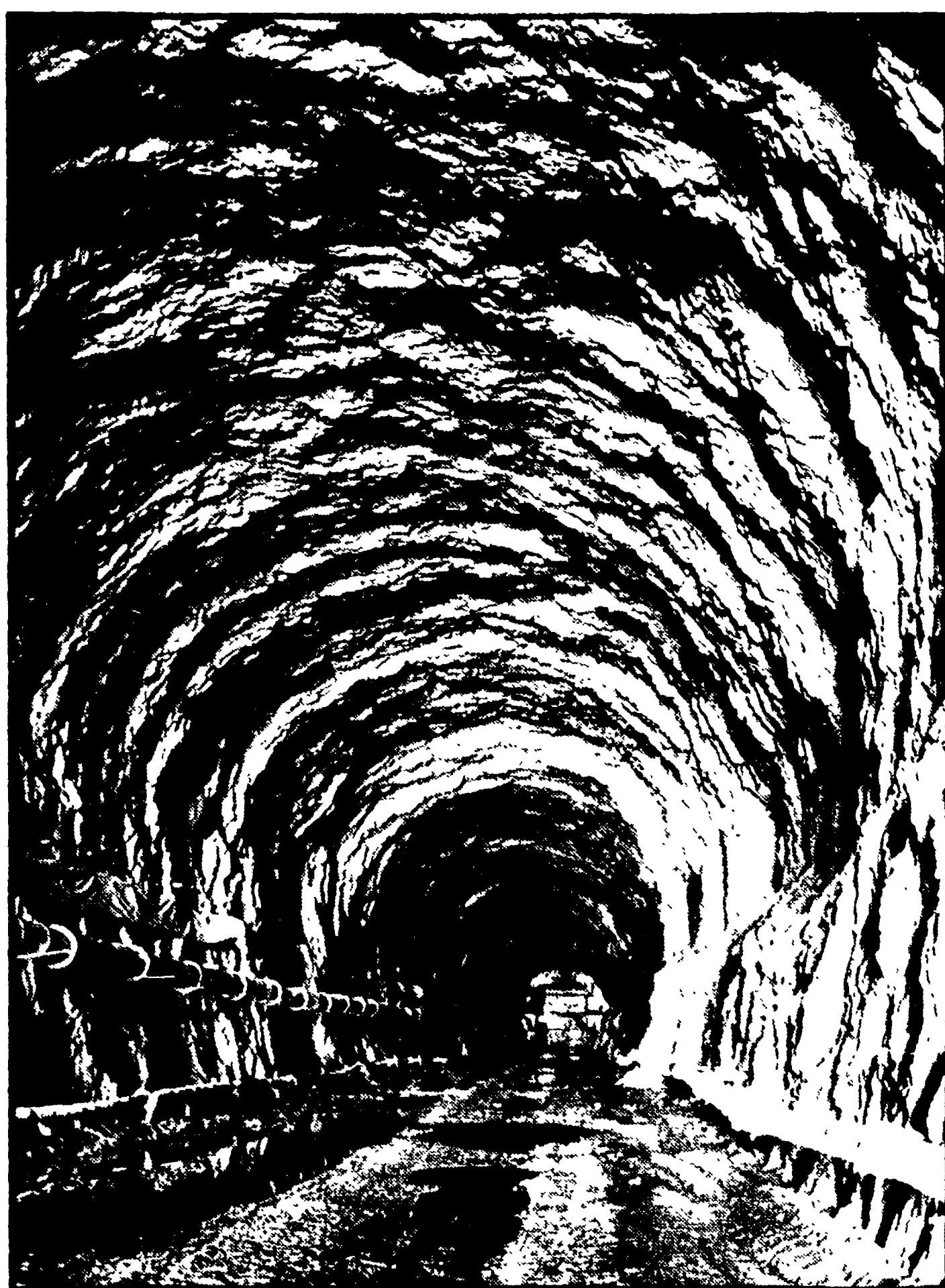
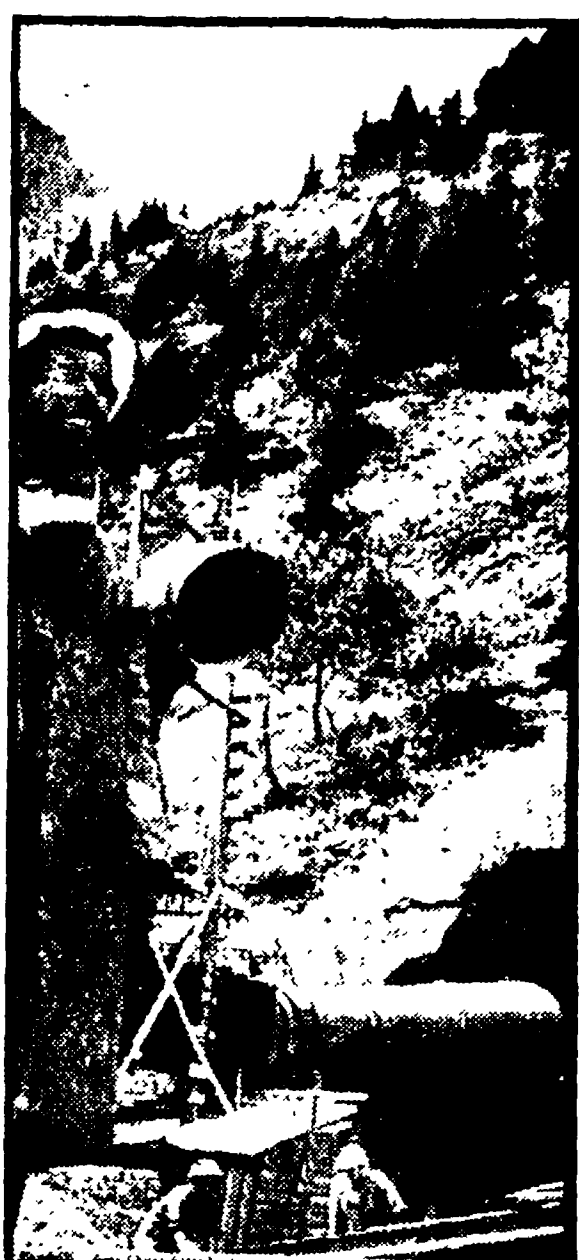


Dedichiamo questa pagina alla grande impresa del Monte Bianco, conclusasi con l'emozionante incontro tra italiani e francesi alla rottura del diaframma che separava le due parti del viadotto

Servizio di Pier Giorgio Betti



# Il traforo del Bianco

1787: l'alpinista ginevrino Orazio De Saussure ha la prima idea

1962: quasi duecent'anni dopo il traforo sta per divenire una realtà

Quando il traforo del Monte Bianco verrà aperto al traffico — presumibilmente nella primavera del '61 — saranno trascorsi poco più di cinque anni dal momento in cui le prime mine iniziarono a frantumare la roccia. Un lustro è dunque bastato per aprire una nuova epoca nella storia delle comunicazioni stradali tra l'Italia e l'Europa nord-occidentale. Ma dalla prima idea del traforo sotto il gigante delle Alpi alla sua realizzazione pratica sono passati quasi due secoli.

Nell'agosto del 1787 l'alpinista ginevrino Orazio De Saussure stupì il mondo toccando con 14 guide l'inviolata cima del Monte Bianco. Nessun uomo prima di lui aveva potuto scorgere sotto di sé l'intero panorama della catena alpina, e De Saussure no-

tò subito che la montagna più alta del massiccio era anche quella che presentava la base relativamente più stretta: meno di 12 mila metri. «Dovremmo forare il Monte Bianco per aprire una nuova strada; forse si può tentare», sostenne al ritorno col generoso entusiasmo dei pionieri. Ma cos'erano i mezzi tecnici in quell'epoca? La gente scosse le spalle e sorrise incredula.

Non se ne parlò più fino al 1836, quando un medico valdostano, il dott. Vagneur, redasse il progetto di un tunnel ferroviario. I tempi non erano ancora maturi, ma il sogno di De Saussure cominciava a prendere corpo. Da allora, i progetti si susseguirono praticamente a getto continuo: quelli dell'avv. Martinet, dell'ing. Bonelli, degli architetti Monod, Coiseau, Chagneaud.

Finalmente, nel 1907, Giolitti ne discuteva in un abboccamento diplomatico con l'ambasciatore di Francia e i due governi raggiungevano un accordo di massima. Ma non esisteva ancora una profonda convinzione della necessità del traforo, e l'idea tornò a cadere nel dimenticatoio fino al termine della seconda guerra mondiale. Nel '46, l'ingegnere torinese Lora Totino e il prof. Zignoli riproponevano il progetto; tre anni dopo la commissione intergovernativa l'approvava e nel '53 si firmava la convenzione italo-francese per la costruzione della galleria autostradale.

Ma la trafila burocratica non era conclusa. Le resistenze di alcuni gruppi ultranazionalisti a Parigi e la silenziosa opposizione del maggiore monopolio italiano dell'automobile, che aveva puntato tutte le sue carte sull'altro traforo alpino, quello del Gran San Bernardo, contribuirono a far sorgere nuovi ostacoli. Costituite infine le due società e appaltati i lavori, l'8 gennaio del '59 si dava inizio allo scavo del tunnel, terminato in questi giorni.

Nella sua veste definitiva il traforo disporrà di una carreggiata larga 7 metri, con marciapiedi laterali di 70 centimetri e di ampi «garages», a 300 metri l'uno dall'altro e alternati sui due lati, per la sosta d'emergenza degli automezzi. Di fronte a ciascun ricovero vi saranno delle nicchie per facilitare l'inversione del senso di marcia in caso di necessità. Ampie nicchie per i pedoni saranno inoltre situate ogni cento metri e collegate telefonicamente con l'esterno. Gli uffici doganali verranno alloggiati dinanzi all'imbocco italiano, dove chi soffre di claustrofobia e teme la guida lungo 12 chilometri di autostrada sotterranea potrà pure chiedere l'intervento di autisti specializzati.

Col traforo del Monte Bianco si risolverà l'antico problema delle comunicazioni attraverso la fascia nord-occidentale delle Alpi (verso Ginevra, Parigi, Londra), attualmente paralizzate durante i mesi invernali. Inoltre, in ogni stagione dell'anno le distanze chilometriche tra l'Italia e l'Europa settentrionale risulteranno sensibilmente abbreviate. Una «via direttissima», insomma, una porta aperta nel muro massiccio delle montagne.



Primi colpi di perforatrice al Monte Bianco, ad Entrèves, nel 1947. Secondo da sinistra, l'ing. Lora Totino

## «Così abbiamo bucato la montagna»

Piccolo, i capelli quasi bianchi, viso e occhi scurissimi, e mani che quando stringono le tue paiono pinze d'acciaio. La polvere di silice che arde i suoi polmoni non gli ha ancora sottratto l'antica energia. Si chiama Pasquale De Biasi, ha 58 anni, viene da San Mango sul Calore, in provincia di Avellino, il suo mestiere: minatore.

«Minatore d'avanzamento — precisa subito — specializzato, di prima categoria. Vuol dire che in testa al cunicolo devo sapere fare di tutto: perforare, avanzare sia in roccia che in terra, armare la galleria, mettere le reti di protezione. E io lo so fare». Dice queste cose con assoluta modestia, quasi con noncuranza, senza un'ombra di enfasi, nelle sue parole, nella sua voce non c'è altro che la tranquilla consapevolezza del proprio prestigio di lavoratore attento ai gradini più alti della specializzazione.

Eppure, per ogni almeno, un tantino d'arroganza alterigia non quatterebbe affatto in Pasquale De Biasi, egli appartiene alla schiera degli uomini che hanno «fatto» il traforo del Monte Bianco, bucato da parte a parte il colloso delle Alpi, che hanno imposto, ancora una volta, la legge dell'ingegno umano su quella delle forze naturali. Un tunnel attraverso il 600 metri di roccia, il regno delle imprese solitarie degli scalatori da trasformare in una comoda via d'accesso per i trafori automobilistici internazionali. Questo era l'obiettivo progettato, e quanto anni fa molti si chiedono avrebbe vinto, se in dinamica e le pale meccaniche o la cieca ottusa resistenza dei graniti millenari. Di qua e di là delle Alpi hanno vinto gli uomini, i piccoli, i nanoi, i sardi, abruzzesi, palermitani, della Provenza i meccanici addebiati alle macchine i tecnici, e così Pasquale De Biasi li rappresenta tutti, lui, accessore delle prime miscele, il genitore del 1959, lui era con la «cioccolata» di minatori

che pochi giorni fa hanno raggiunto i 5800 metri di scavo sul versante italiano, al punto di congiungimento con la galleria francese; la cronaca di tre anni e mezzo della vita di De Biasi è la storia stessa del traforo e della battaglia lunga, dura, esaltante ed angustiosa, contro il Bianco.

### L'assillo del domani

«Il traforo — dice — è stato un lavoro diverso da tutti gli altri: la sezione di scavo era assai più ampia di quelle solite, 86 metri quadrati, e quindi maggiore il pericolo; poi la lunghezza del tunnel e il dubbio continuo, assillante su ciò che avremmo incontrato l'indomani cosa c'era, cosa ci poteva essere dinanzi a noi? I geologi ci avvertivano che potevano essere. Loro avevano previsto che a un certo punto la temperatura in galleria sarebbe salita fino a 35-40 gradi, e invece dopo i tremila metri d'avanzamento si era addirittura a 12 gradi. Si erano dimenticati delle infiltrazioni d'acqua o forse non avevano calcolato che i ghiacciai stavano proprio sulle nostre teste».

Parce che il Monte Bianco ne tenesse nella pancia un serbatoio di squilibrio: le «venute d'acqua» si correvano dietro come i sedili d'una giostola, e spesso accorano tutte le proporzioni che quelle d'una semita, lontana, la prima scaraventata in galleria un getto di 300 litri al secondo, poi i minatori incocciarono addirittura in un torrente, oltre mille litri al secondo. La notte di San Silvestro dello scorso anno la galleria italiana era interamente allagata fino a un'altezza di mezzo metro. Ma l'acqua non fu la peggiore delle sorprese, la montagna aveva in serbo altri colpi d'artiglieria. E' ancora De Biasi che

racconta: «La notte del 5 aprile 1959 mi trovavo di turno in avanzamento, alla progressiva 501. Dopo la volata delle mine ci facemmo sotto per armare la calotta. L'aria, stranamente, continuava ad essere pregna d'una polvere finissima come se qualcuno ce la scaraventasse addosso dalla volta del tunnel. Guardai in su, facendomi luce con la torcia elettrica, e restai di sasso: la volta si stava lentamente abbassando, le fessure della roccia si muovevano, si allargavano come se la montagna stesse respirando a pieni polmoni nel vuoto aperto dalle nostre mine. Un attimo ancora e saremmo rimasti tutti sotto. Gridai agli altri di farsi indietro, scappai anch'io, poi la calotta cominciò a franare. Dueci, venti, cento tonnellate di granito frantumato. Nella volta del tunnel si stava aprendo una grossa caverna, e per arginare la frana decidemmo di spingere avanti Jumbo, il carroponte d'acciaio a quattro piani, montato su binari, sul quale erano installate le perforatrici automatiche».

### «Jumbo» non resiste

E «Jumbo» resistette? No, l'accanto della grande, buidosa macchina si piegò sotto l'urto della montagna come un foglio di carta velina, le intelainature si spezzarono, in pochi secondi il congegno fu reso completamente inerte. E' ora tutto il mezzo tecnico, la «Jumbo», i maistodontici «dumppers» da carico, le pale meccaniche, nonostante la loro potenza non avrebbero mai potuto vincere la battaglia contro il Monte Bianco, con le macchine, insieme all'opera dei progettisti e alla direzione dei tecnici, sono stati soprattutto il coraggio e l'intelligenza dei piccoli minatori sardi e abruzzesi, valdostani e della Provenza a strappare il mito dell'inviolabilità alla grande

catena alpina; sono il cuore e la mente dei minatori che hanno dato forza d'urto e agilità alle macchine, capacità di realizzazione agli schemi dei tecnici, concretezza al sogno dei progettisti. Uno per tutti e tutti per uno, è solo così, con l'impegno comune, che si può costruire il grande palazzo di Manakousi o stupire il mondo con l'impresa del Monte Bianco.

### Quindici vittime

I programmi di scavo non prevedevano le «venute d'acqua», le frane, la distruzione di «Jumbo». Ci sono voluti gli uomini come Pasquale De Biasi per superare le trappole tese dalla montagna e ricostruire le macchine, gli specialisti delle mine come il toseano Agostino Sisti e l'abruzzese Arturo Ardizzi per «indocinare» le cariche di maggiore efficacia e minor pericolo, gli autisti come Emidio Fantuzzi e Bruno Ardenti per insegnare anche agli inesperti minatori come si potevano caricare i «dumppers» senza sollevare la micidiale polvere di silicio. Capacità professionale, coraggio, intelligenza, ecco gli strumenti principali coi quali si è costruito il traforo autostradale più lungo del mondo, il moderno «passaggio a nord-ovest».

Ma il costo è stato troppo elevato: quindici morti fra l'uno e l'altro versante, decine e decine di feriti. Anche Pasquale De Biasi è reduce fresco da un infortunio, e c'è chi ne ha subito quattro, cinque, come il minatore Albino Mesere; tre mesi fa egli ha lasciato per sempre il cantiere della «Società per condotte di acqua», che ha l'appalto dei lavori per il settore italiano; molti altri se ne erano già andati dopo la caduta della valanga che nel senso aprile uccise tre uomini.

«Di quelli che parteciparono alla prima fase del

lavori siamo rimasti ben pochi — dice De Biasi — saremo sì e no una decina. E' stata dura, nel pericolo, lontano da casa... La gente si è avvicinata di anno in anno. Beh, fra poco avrà finito anch'io, sono vecchio, voglio godermi un po' di riposo con mia moglie. E' ora, no? Comunque potrò sempre raccontare di aver fatto il traforo del Bianco».

Pasquale De Biasi ha guadagnato da 130 a 150 mila lire il mese, premi di presenza e d'avanzamento compresi. E' ben poco per gli uomini che hanno vinto il Golia delle Alpi, per coloro che ogni giorno, durante tre anni e mezzo, hanno esposto la loro vita all'ira della montagna.

