

RICCARDO SESSA

*Presidente Società Italiana per Azioni
per il Traforo del Monte Bianco.*

All'alba del 16 luglio 1965, si apriva al mondo e al futuro una nuova, complessa infrastruttura, nata dalle idee visionarie di pionieri dell'Europa, dalla sfida di progettisti innovativi e dal coraggio e dalla fatica di centinaia di minatori. Un luogo senza luogo, il Traforo del Monte Bianco, concepito per passare e realizzato sotto la più evocativa e verticale catena montuosa d'Europa. Undicimila e seicento metri di lunghezza, con un cappello, nella parte centrale, dei duemila e cinquecento metri di roccia dell'Aiguille du Midi. Imponente, eppure vuoto, orizzontale dentro il verticale della montagna. Scavo nero sul Bianco. Sfida orizzontale non meno eroica di quella, verticale, dei grandi alpinisti-esploratori. Infine, ponte attraverso e dentro la nuova Europa, ieri come oggi. Il tunnel, che ha consentito il passaggio, per cinquant'anni, di merci, persone ed esperienze, è ancora qui, vivo e denso di storie. Al suo interno vive una comunità, a volte invisibile, che permette a questo organismo di pulsare senza sosta, per consentire a esperienze, merci e persone di continuare a passare oltre. Il mondo è cambiato, oggi l'economia delle merci è stata sostituita da quella, immateriale, della conoscenza. Quale destino, oggi, per questa imponente infrastruttura, la più sicura al mondo dopo il tragico incidente del 1999, tra le contraddizioni e le complessità della contemporaneità? Quello che resta intatto è invece il simbolo di una sfida quasi impossibile, che ci racconta, soprattutto oggi, come senza sogni, altruismo, coraggio e visioni non si possa costruire, cambiare, realizzare nulla.

GIUSEPPE DE RITA

*Presidente della Fondazione
Courmayeur Mont Blanc*

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.

Si può quindi immaginare quanti siano i ricordi di questi cinquant'anni passati in parallelo. Persone, luoghi, episodi: dalla festosa confusione della Brenva (piena di agiati villeggianti e di rudi maestranze) alla nostalgia di una perduta collina dei ciliegi; dalla scorta di Cossiga che sfidava il grande nostro cane per fissare un appuntamento con il Presidente, all'orgoglio dei Garin per l'ospitalità offerta a tanti grandi nella mitica "Maison de Filippo"; dalla rabbia per nevi annerite dal passaggio dei 2500 autotreni in transito giornaliero, alla tensione a fare qualità della vita da parte di tanti amministratori locali. Ricordo tante cose, quasi con nostalgia per un tempo irripetibile, messo in moto da un'opera anch'essa irripetibile per la sua straordinarietà.

Ma la lettura di questo attento e circostanziato volume mi induce a metter da parte ricordi e nostalgie e mi spinge a esplorare un percorso di riflessione più impegnato. 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 sessanta, gli anni del boom economico, del miracolo italiano, dell'orgoglio di aver ricostruito un'Italia distrutta dalla guerra, dell'orientamento collettivo a crescere (individualmente e come sistema), della speranza in tempi migliori, dell'ansia di integrarsi in Europa. Diciamolo pure, tempo irripetibile, specialmente dopo tanti periodi di confusa crescita o di confuso fronteggiamento di crisi inaspettate e ingovernate. Ma se vogliamo 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 di imprenditorialità privata) che ebbe proprio negli anni sessanta, quelli delle partecipazioni statali come della Cassa per il Mezzogiorno, 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 responsabilità 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 sé 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 fantasticare 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: il primo come presidente di Condotte di Acqua, l'altro come responsabile delle attività infrastrutturali dell'IRI e poi della stessa Società del Traforo; ne ho ricordo grato non solo per avermi dato stima e amicizia personale, ma per la concentrazione professionale ed emotiva con cui gestirono la realizzazione del Traforo. Averne ancora di persone di quel calibro!

Ma qui rischio di tornare ai ricordi, quindi mi taccio e lascio alle pagine che seguono il racconto di un lavoro che resterà a lungo come l'esempio più alto di quanto gli italiani del boom abbiano saputo fare per il bene del paese.

IL SOGNO LOGICO

ENRICO MARTINET

Giornalista e scrittore

Bucare la montagna. C'è da perdersi in un incubo, come pensare di viaggiare nello spazio: qui, sotto la montagna, hai troppi confini, là ne perdi perfino il significato. E allora vai a scoprire un buco nero, quello che è una concentrazione di energia, ingresso per altre dimensioni. C'è paura in tutto ciò, vertigine, magari anche attrazione. L'universo mi toglie la meta, sotto la montagna rischio di perderla, ma poi ho un approdo.

Vista dall'alto la montagna salita dagli uomini assomiglia a un articolato puntaspilli dove piccoli elementi verticali s'inseguono. Ridicolo girovagare, lontano dal logico rettilineo che unisce due punti. Il viaggio è questo, comunicare tra due pontili, due sponde, due qualcosa. E scavare sotto una montagna è come costruire il segmento mancante in una porzione geometrica d'un piano. Il mondo utile s'infiltra sotto terra, scava con l'idea di bucare e sbucare. Questo è il sogno più realistico che esista: comunicare con un tunnel.

Non poteva l'uomo non esserne affascinato, nonostante il terrore del buio che lo insegue da sempre, da quando non era. L'ignoto che sta sotto i suoi piedi, lontano dalla sua conoscenza più del sole. E lo buca per arrivare laddove gli è impedito da quell'esplosione di fuga dalla gravità che è la montagna. Sfida temeraria; il sogno da realizzare per allontanare l'incertezza arrampicata sui fianchi poderosi di un mondo verticale.

Ecco il punto d'incontro, l'invenzione di Cartesio che mi offre il dove e l'itinerario da seguire. In quel buco i due mondi, orizzontale e verticale, incrociano. La gravità da cui la montagna è stata allontanata da esplosioni profonde trova la sicurezza della logica umana in un ponte scavato. E il viaggio del mio inconscio lo proseguo arrampicando, risalendo ghiacci e rocce sotto il cielo, ritrovandomi senza l'utilità di comunicare. Quella la lascio al tunnel, allo scavo nella montagna.

IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO, SIMBOLO EUROPEO

MARC AUGÉ

Antropologo

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 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 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 in-

tese 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.

PERCHÉ L'EUROPA ESISTA

Un colloquio con Marc Augé

sotto il Monte Bianco

a cura di Riccardo Piaggio

Giornalista, autore del film Il sogno logico

5 gennaio 2014

Questo colloquio racconta un viaggio molto particolare. Alla guida, l'antropologo Marc Augé, in cammino per la prima volta verso e attraverso il Traforo del Monte Bianco, non luogo di passaggio e luogo speciale di relazioni. Elevato da subito a simbolo dell'unione dell'Europa, è ancora oggi un'infrastruttura che bene racconta alcune sfide e contraddizioni del presente. Augé, antropologo ed esploratore del contemporaneo, si è fermato a osservarne l'aspetto meno visibile, quello simbolico, scoprendo un mondo misterioso e affascinante, fatto di vuoto, roccia, neon, cemento e viscere che nascondono una città compatta e brulicante di vita, sotto la montagna più evocativa d'Europa.

È impressionante. Siamo in un luogo che evoca la storia per assenza. È la mia prima traversata e avverto l'emozione della verticalità sopra il nostro viaggio e l'unicità dei pochi, impressionanti chilometri di strada che separano un paese da un altro sotto una montagna. Questa è una frontiera simbolica, che consente la traversata, ma soprattutto che evoca l'idea di traduzione immediata: si passa da un paese a un altro con la stessa velocità con cui in una frase passiamo da una lingua a un'altra. La mia prima sensazione? Emergono paure ancestrali riguardo alla montagna, alla natura. Quello che mi sembra rilevante è la semplicità di questo tunnel, bianco come il corridoio di una metropolitana, lunga linea retta, piena di piccole possibilità di fuga e di richieste d'aiuto. È estremamente rassicurante, è un sistema di assistenza perpetua. Si può varcare la frontiera anche simbolicamente,

perché la montagna è un ostacolo assoluto, naturale. Qui la frontiera diventa un simbolo dell'Europa. Anch'essa costruita su ostacoli assoluti. Ed è un bene che sia invisibile, perché solo così si dà una vera frontiera.

Mentre attraversiamo questo tunnel, ponte verso l'Europa e modello di nuova connettività, ma anche misterioso spazio vuoto sotto la montagna, abbiamo la sensazione di viaggiare attraverso un simbolo. Dove siamo? Qual è l'attualità dell'idea di non luogo e perché questa rappresenta il contrario dell'utopia?

L'idea di non luogo, che ha avuto una certa fortuna, è piuttosto complicata, in quanto esprime un concetto relativo; un non luogo è uno spazio nel quale non si costruiscono relazioni sociali. Oggi si moltiplicano gli spazi nei quali convivono delle masse, ma senza che le persone vivano in relazione le une con le altre. Gli individui sono isolati e da questo punto di vista questi spazi sono precisamente dei non luoghi, ossia spazi di comunicazione, di circolazione, di consumo. È un concetto relativo e soggettivo, quello che può essere un luogo per alcuni, può essere non luogo per altri. Ma non è la stessa cosa lavorare in un aeroporto o attraversarlo per salire su un aereo. Allo stesso modo, dentro questo Tunnel esiste una comunità con le sue relazioni, la sua vita. Al contrario, in un luogo convenzionale, un villaggio ad esempio, possiamo essere completamente imprigionati dallo sguardo dei vicini. Senza relazioni.

Nel mondo globale, chiunque può avventurarsi in un giro del mondo e non esiste un solo indigeno, anche di una tribù isolata dell'Amazzonia, che non sappia di appartenere al pianeta Terra. Si moltiplicano gli spazi di circolazione e di consumo, ma ecco il punto: saper costruire comunicazione nella relazione. Oggi abbiamo la sensazione che tutti possano essere in rapporto con tutti. Ma la comunicazione non è la relazione. Pensando alle reti sociali, vedo con favore ciò che è sociale e con preoccupazione ciò che è rete. Facciamo attenzione alle parole con cui esprimiamo i concetti, perché questi costituiscono la nostra stessa realtà. Il resto genera equivoci e conflitti. Non credo che, quando Obama ha detto che aveva quattro milioni di amici su Facebook (e sono tanti), a qualcuno sia venuto in mente che fosse in relazione anche solo con un centesimo di questi. Siamo tutti nelle condizioni di avere milioni di amici che rappresentano poco o nulla per noi, in fin dei conti. Se volessimo studiare qualcosa di veramente nuovo, ponendoci nuovi interrogativi, dovremmo cominciare da qui. Dal concetto di relazione. Che è la vera utopia contemporanea.

E poiché la relazione si stabilisce nel tempo e nello spazio, essa è necessaria all'identità stessa. Sappiamo bene che l'individuo da solo è impensabile. Chiunque, dalla nascita,

è costituito di alterità ed è necessario che impari a fare i conti con ciò, negoziando continuamente. Sono persuaso che questa costruzione dell'individuo sia il segno primario della democrazia. Se la democrazia ha un significato, se il potere offerto a tutti significa qualcosa, questa cosa è il potere di esistere come individui liberi nella relazione. Certo è un ideale, è questa la vera utopia. Un non luogo invece non rappresenta un'utopia, perché già esiste, è l'ideologia del consumo e dell'uguaglianza dei consumatori. Ed è dappertutto.

Qual è l'identità antropologica del Traforo del Monte Bianco?

Questa infrastruttura è un evidente acceleratore di crescita e rispetto a luoghi come questo siamo continuamente divisi tra il desiderio di crescita e gli effetti dello sviluppo, ma credo che le mezze misure siano sempre delle brutte misure. Poteva non essere costruito, questo tunnel, ma se è stato pensato significa che aveva ragione di essere e sarebbe un bene renderlo sempre più funzionale e sicuro. Bloccare qualcosa che esiste non è mai la soluzione migliore. È chiaro che siamo in un'ottica consolatoria, perché penso che il vero dinamismo e la vera relazione tra i popoli debba essere di natura creativa, non solo di consumi.

Siamo nel migliore dei non luoghi possibili?

Affatto. Se il non luogo è spazio nel quale non si possono costruire relazioni sociali, il Tunnel del Monte Bianco è stato, al contrario e da subito, uno spazio vivo di relazioni difficili, di ostacoli da superare. Ma credo che il Tunnel sia anche simbolo di ciò che possiamo fare degli europei. Penso sia questa la dimensione che non dovremmo smarrire. La dimensione dell'avventura, della sfida, della scommessa. Perché l'Europa esista davvero.

Qual è il significato di questo 50° dalla nascita del Traforo?

Le relazioni tra Italia e Francia sono connessioni essenziali tra paesi che pulsano al cuore del continente e che raccolgono le dimensioni culturali, geografiche e storiche dell'Europa, quella mediterranea e quella continentale; entrambi latini, hanno una memoria culturale condivisa, precedente la nascita politica. Quando l'Italia ancora non era una nazione, gli artisti italiani progettavano il nostro patrimonio e sappiamo che Dante era in dubbio se scrivere la sua Commedia in italiano o in provenzale; abbiamo un patrimonio comune fondamentale. Il passato appartiene ancora al presente. Purtroppo, abbiamo la tendenza a considerare l'Europa come vecchia e a leggerla con gli occhi della nostalgia; ma non ci sono luoghi che invecchiano, solo paesi che cambiano. Sono persuaso che l'Italia e la Francia saranno presto al centro di nuovi cambiamenti e di nuove sfide.



Il 15 settembre 1962 l'onorevole Amintore Fanfani, primo ministro italiano, taglia il nastro inaugurale della fine dello scavo del Traforo alla presenza di autorità militari in alta uniforme. Alle sue spalle il primo ministro francese Georges Pompidou assiste alla scena. Tra il pubblico, con la coccarda appuntata alla giacca, si distingue il professor Louis Corbi, presidente della società Condotte.

I festeggiamenti che avevano suggellato la vittoria dei minatori alla caduta dell'ultimo diaframma di roccia nelle viscere della montagna non erano stati che una tappa del più lungo cammino verso la realizzazione del Traforo stradale sotto il Monte Bianco. Spenti i clamori che il 14 agosto del 1962 avevano accompagnato e seguito lo scoppio dell'ultima volata di mine – e smaltite le abbondanti e bene auguranti libagioni con cui tutti avevano ritenuto di dover salutare l'evento – tecnici e operai erano tornati al lavoro per preparare degnamente la galleria all'inaugurazione ufficiale che avrebbe avuto luogo il 15 settembre successivo. Inaugurazione dello scavo, beninteso, e non ancora della strada per la quale quello scavo era stato eseguito: altri tre anni di lavoro sarebbero stati necessari per terminare l'impresa e raggiungere il traguardo finale. Ma al momento era legittima la soddisfazione per l'importante risultato già conseguito ed era giusto che l'opera fosse resa "presentabile" alle autorità governative di entrambi i paesi.

Abbiamo già raccontato lo svolgimento dei preparativi e la cronaca delle celebrazioni del 15 settembre 1962. Perciò ci limiteremo a rinviare il lettore alle ultime pagine del primo volume di questa storia, dove quelle vicende sono descritte con molti particolari. Ma all'indomani di quella storica giornata, in cui i capi di governo Georges Pompidou e Amintore Fanfani avevano solennemente inaugurato la galleria ancora grezza, ma già ricca di valore simbolico per – allora così si disse – i radiosi destini dell'Europa, si tornò sui tavoli di lavoro per fare il punto della situazione: si trattava adesso di organizzare il programma per il completamento dell'opera.

Quello che al momento non era che un grande foro passante tra i due lati della montagna avrebbe dovuto essere completamente rivestito sulle pareti e sulla volta con gettate di calcestruzzo;



OLTRE LA FESTA



1. LA RIPRESA DEI LAVORI