

Fréjus: storia di un traforo.

17 settembre 1871. E' il giorno del primo passaggio di un treno nella galleria del Frejus. Il convoglio, composto da 20 vetture, sul quale viaggiano 400 persone, impiega da Bardonecchia 22 minuti per attraversare la galleria (12.847 metri di lunghezza in origine poi diventati 13.636 nel 1881) e giungere in Francia a Fourneaux. Dieci anni dopo, il 14 agosto 1881, a Bardonecchia su iniziativa della Sezione di Susa del Club Alpino Italiano, viene scoperto un monumento disegnato da Lorenzo Rivetti, dedicato a Giuseppe Francesco Médail (Bardonecchia 1784-Susa 1844), Commissario alle dogane di Susa, l'uomo che, per primo, nel 1832, concepì l'idea della galleria. Médail, nel 1840, presentò una nota in merito al Re Carlo Alberto corredandola di un disegno che poco si discostava da quello che sarebbe stato poi il progetto definitivo. La sua città, oltre al monumento, gli ha poi intitolato teatro cittadino e via principale.

Ma come spesso accade ai precursori l'intuizione del commissario alle dogane non trovò, anche per motivi economici, risposta e concretizzazione. Così Médail cambia lavoro andandosi ad occupare di una società per il trasporto fra Milano e Lione (a ben considerare il tema è sempre il medesimo: il riunire ed aprire, ad un tempo, attraverso moderne comunicazioni, i due versanti delle Alpi). Ma l'opera rimane sempre nella sua mente: infatti, alcuni anni dopo in Francia Médail pubblica un libro "Progetto di traforo delle Alpi tra Bardonecchia e Modane".

Passano però diversi anni prima che il suo sogno diventi realtà. Infatti, la realizzazione del traforo si concretizza, come atto istitutivo, il 13 maggio 1857, quando Pietro Paleocapa, ministro dei trasporti del Regno di Sardegna, presenta al Parlamento la proposta di perforazione redatta dagli ingegneri Sebastiano Grandis, Severino Grattoni e Germano Sommellier, approvata poi con legge a metà del successivo agosto. Due settimane dopo il Re Vittorio Emanuele II, accompagnato da Cavour e Paleocapa, parte da Torino con un convoglio speciale della Torino-Susa e, attraversato il Moncenisio, giunto nel pianoro di Les Fourneaux, inaugura i lavori (ai quali il governo francese si sarebbe associato nel 1862) dando fuoco alla prima mina e ponendo la prima pietra, proveniente dal massiccio del Frejus.

Sede direttiva e cantiere centrale dell'opera sono allestiti a Bardonecchia. La durata dei lavori è prevista nell'arco di 25 anni. In realtà - anche grazie all'apporto della macchina "perforatrice automatica pneumatica" ad aria compressa, montata su un carro affusto, brevettata da Sommellier nel 1858 - dopo 9 anni è finito lo scavo e, dopo altri 5, la posa dei binari da Modane a Bussoleno, passando dalla stazione di Oulx, dal forte di Exillex, da Chiomonte e Meana può considerarsi conclusa. Il 18 agosto 1871 viene posta l'ultima pietra dell'entrata del tunnel. Quel che era un progetto è realtà. Troppo tardi per essere vista da Médail, scomparso nell'ormai lontano 1844, ma pure da Germano Sommellier morto appena un mese prima. Costo totale dei lavori circa 70 milioni di lire. Per realizzare il traforo furono impiegati circa 4.000 operai. Purtroppo tra questi 48 persero la vita durante i lavori e, tra di loro, 18, nel 1864 perirono per un'epidemia di colera nel campo base.

L'opera "apri", davvero, nel concreto, l'Italia all'Europa e viceversa per le persone e le merci ma anche, idealmente segnò in positivo, divenendone un simbolo, il mito nascente del "progresso e della modernità". Significativo in questo senso il ricordare che il 5 gennaio 1872 per la prima volta transitò nel tunnel il treno del collegamento Londra-Brindisi, romanticamente denominato "Valigia delle Indie".

Quando fu aperto il tunnel ferroviario risultava essere il più lungo del mondo. Il record fu mantenuto sino al giugno 1882, quando fu inaugurato quello del Gottardo, lungo 15 Km.

E' da ricordare, infine, che tra il 1874 e il 1889, a controllo e difesa del traforo e delle valli circostanti, fu costruito, sul colle dominante la conca di Bardonecchia, il Forte Bramafam.

Torino ha dedicato a tutti coloro i quali idearono e lavorarono e diedero la vita all'opera un notevole monumento a piramide in piazza Statuto. Inaugurato nel 1890 è composto da pietre della montagna perforata e al suo culmine è posta la statua del Genio della Scienza (opera di Odoardo Tabacchi)

che incide sulla roccia i nomi di Grandis, Grattoni e Sommelier. Le statue di contorno, in marmo bianco, opera degli allievi dell'Accademia Albertina, rappresentano i Titani sconfitti.

Chiudo riportando un approfondimento su quanto accadde 17 settembre 1871. A Bardonecchia, l'ingresso del primo convoglio in galleria avvenne tra due ali di folla "plaudente" e alla presenza di una compagnia di carabinieri in alta uniforme. Non mancò la musica proposta dalla banda della Guardia Nazionale di Torino che, tra l'altro, propose, chissà per quale motivo, brani da "La Muta di Portici", opera lirica del 1828 musicata da Daniel Auber. L'immancabile banchetto fu allestito, vicino alla galleria, significativamente su un piazzale composto dai massi estratti dalle viscere della montagna, in un padiglione di ben 200 metri, impavesato da tricolori. Ma non si festeggiò solo qui. A Torino il Viale del Re, l'attuale corso Vittorio Emanuele II, fu trasformato da elegante sequenza di platani, in "Tunnell delle Alpi", attraverso una scenografia che proponeva, con una veduta prospettica illuminata, una ricostruzione della galleria.

Antonio Saitta
Presidente della Provincia di Torino