

La geo-politica mondiale del Tunnel del Frejus.

Sfide e alleanze tra Est e Ovest, da Camillo Cavour e i suoi contemporanei fino ad oggi. In ballo le connettività infrastrutturali tra l'Asia, il Mediterraneo e l'Europa. Via della Seta, la competizione tra Cina e USA mette in gioco l'Unione Europea.

Non si può capire l'Italia senza tener conto della sua collocazione nella geografia mediterranea, europea e mondiale. Non si può parlare della sua storia unitaria senza tener conto della ferrovia, un'infrastruttura che finalmente abbatteva le millenarie barriere comunali e gli ambiti ristretti di staterelli regionali, subordinati alle superpotenze straniere. Una tecnologia che, aumentando la velocità, dava un nuovo valore al tempo, allo spazio e alle dimensioni in cui si soddisfaceva la domanda di beni e di nuovi servizi. Un sistema che, diminuendo i costi di trasporto delle merci e delle persone, cambiava la logistica della mobilità.

Il treno è la dimostrazione di come il Risorgimento non fu solo battaglie e guerre. Che non è stato realizzato solo da una ristretta élite di nobili e militari. Che le categorie emergenti misero in campo nuovi interessi di cui erano portatrici, determinando il processo culminato con l'Unità d'Italia.

Parlando di ferrovia occorre sottolineare la diversità dell'approccio iniziale, da parte del Regno di Sardegna. A differenza del Regno di Napoli, con la Napoli-Portici del 1839, proseguita poi per Nocera Inferiore e Castellammare di Stabia, Cavour, i suoi contemporanei e i loro predecessori, aiutati dalle abitudini transfrontaliere e dalle decisioni prese dal Congresso di Vienna, non puntarono sulla dimensione localistica-regionale. Cogliendone la dimensione strategica e sociale, fin dall'inizio con la linea Torino-Genova, essi proiettarono il loro interesse al Mediterraneo, alla Penisola, alla Pianura Padana, alle Alpi al Nord Europa.

Il 6 giugno 1861, giorno della sua improvvisa scomparsa all'età di 50 anni, Cavour doveva essere a Bardonecchia. Voleva vedere i lavori del Tunnel del Frejus. Un'opera mai tentata prima d'allora: 12.700 metri scavati nella viva roccia. Una meraviglia del mondo che procedeva in parallelo con un altro prodigio: il Canale di Suez. Cavour voleva constatare ciò che Grandis, Grattoni e Sommeiller stavano costruendo nel lungo tunnel attraverso le Alpi, sognato da Medail. Tutti in Europa parlavano della galleria e delle nuove perforatrici ad aria compressa prodotta con la caduta dell'acqua. Macchinari innovativi, fiore all'occhiello della nascente industria, di un'Italia liberata, credibile e responsabile, dopo secoli di dominazione straniera. La Penisola appena unificata –mancavano ancora le Venezie, Roma e il Lazio– sviluppava nuove tecnologie, dimostrando di sapersi collocare nella nuova dimensione europea.

Le perforatrici abbreviavano i tempi di scavo mentre l'energia "pulita" prodotta dall'acqua non causava i dannosi fumi e il calore prodotti dai motori a vapore. Cavour voleva vedere all'opera quella nuova categoria sociale composta di operai e tecnici che manovravano i compressori. Gente specializzata, già organizzata, a Bardonecchia, in una Società di Mutuo Soccorso del TRAFORO, la cui gloriosa bandiera è custodita gelosamente dal Comune di Campiglia Cervo. Orgogliosi lavoratori biellesi che, terminato il Frejus e rientrati nelle loro terre, costruirono una strada e una galleria di collegamento tra la Valle Cervo e il Santuario di Oropa. L'ingresso del tunnel è la copia, in piccolo, di quello di Bardonecchia. Operai e tecnici che, dopo quell'esperienza, si sono sparsi per il Mondo costruendo

meravigliose infrastrutture, avendo sempre cura, in primo luogo, dell'istruzione, della formazione professionale, della mutualità e della solidarietà.

Ma perché Cavour aveva voluto il Tunnel del Frejus?

Perché aveva le idee chiare sul contesto geo-politico in cui si poteva inserire l'Italia, indipendente, affidabile e unita. Una visione che gli veniva dai viaggi di studio all'estero. Dalla sua esperienza di ufficiale ingegnere del Genio militare. Dalle sue relazioni con l'astigiano, il braidese e l'albese, ovvero, con Langhe-Monferrato-Roero, in particolare con gli Alfieri di Sostegno, signori di San Martino e di Magliano. Due comuni affacciati sulla ricca e vinicola Valle del Tanaro, in sponda sinistra, a metà strada tra Alba e Asti.

Se l'amicizia con Cesare Alfieri gli aveva aperto la strada sulla scena sociale e politica del Regno di Sardegna, la conoscenza con Carlo Emanuele Alfieri, padre di Cesare, gli aveva insegnato che, con l'acquisizione della Repubblica di Genova, la collocazione europea del Regno di Sardegna era cambiata sostanzialmente. Tutto era successo nel 1815, dopo la caduta di Napoleone I, al Congresso di Vienna. La Liguria perse la sua autonomia e i Savoia si trovavano a regnare su uno Stato diventato una potenza marittima del Mediterraneo. La Liguria portava in dote, oltre allo storico porto della superba e ricca Genova, anche gli scali di Savona e La Spezia. Di questa decisione era stato protagonista Carlo Emanuele, uno dei grandi politici di quel singolare periodo che va da Napoleone alla Restaurazione.

La visione di Cavour veniva dunque da lontano. Alimentata dalle sue riflessioni sulla competizione mondiale scoppiata sugli Oceani Pacifico, Atlantico e Indiano, tra il Regno Unito e la sua ex colonia, gli Stati Uniti d'America. Con l'avvento delle navi a vapore e con le careniture d'acciaio gli Americani ormai erano minacciosi concorrenti. Per reggere la gara, il Regno Unito aveva bisogno di controllare il Mar Mediterraneo e di aprire una nuova e sicura via per le "Indie". Il momento propizio venne dopo la Guerra di Crimea che sanciva la fine della Santa Alleanza tra Russia e Austria, l'esclusione della Russia dal Mediterraneo e la leadership britannica basata su Gibilterra e Malta. Gli Inglesi ruppero gli indugi e decisero di realizzare il Canale di Suez che collegava la ricca Asia, l'Oceania, il Medio-Oriente e l'Africa Orientale al Mediterraneo e all'Europa.

A ben vedere, più della partecipazione al Congresso di Parigi del 1856, contò la determinazione cavouriana a prendere parte al conflitto al fianco di Francia, Regno Unito e Turchia.

Finita la guerra Cavour e i suoi contemporanei orientarono i loro interessi verso due sensazionali operazioni logistico-infrastrutturali. In vista dell'apertura del Canale di Suez e del conseguente incremento dei traffici, il sistema portuale ligure fu riorganizzato radicalmente. L'arsenale e la base della marina militare da Genova vennero trasferiti a La Spezia, facendo la fortuna della città e della provincia. Gli spazi liberati furono utilizzati per ampliare il porto commerciale e per realizzare un bacino di carenaggio per la costruzione dei nuovi bastimenti. Tra Liguria e Piemonte fu realizzata una grande operazione di connettività infrastrutturale che favorì tra l'altro lo sviluppo del commercio, della logistica e dell'industria metallurgica, meccanica e siderurgica, comparti trainanti della crescita sociale dell'Italia intera fino ai giorni nostri.

La presenza, alle spalle del Porto, della moderna linea ferroviaria Genova-Alessandria-Asti-Torino, dotata di doppio binario e di telegrafo, realizzava una perfetta integrazione tra le tre infrastrutture trasportistiche di merci, persone e informazioni. Il terreno era pronto, bisognava ormai assumere le conseguenti decisioni. Nel 1857 prendeva forma il corridoio Padano, Italiano, Mediterraneo ed Europeo che ha segnato la storia d'Italia, oggi ritornato di

grande attualità. Un corridoio che già comprendeva il Valico con la Galleria dei Giovi e il Tratto della TAV, col Tunnel del Frejus. Un percorso di livello mondiale al quale, secondo Cavour, fin da subito andavano collegati Milano e le Alpi Svizzere. Il triangolo Genova-Milano-Torino era la base per l'estensione della ferrovia e della politica unitaria al Veneto, a Venezia, a Trieste, all'est e ovest della Pianura Padana, e quindi a Bologna, Firenze e al resto della Penisola.

Allora come oggi la dimensione mondiale del corridoio era evidente. Dopo le Guerre dell'Oppio, il Regno Unito, potente e autoritario, armi in pugno, organizzava, presidiava e governava la prima "Via della Seta" che, partendo da Hong Kong, passando dall'India, allora colonia britannica, e dal Mediterraneo, arrivava in Inghilterra, utilizzando i bastimenti, il treno e il telegrafo. A quell'appuntamento per fortuna l'Italia si fece trovare preparata. Il Porto di Genova divenne il più importante del Mediterraneo. Un ritardo, un'incertezza sarebbero stati fatali perché la Gran Bretagna e gli Stati europei non avrebbero perso tempo ad aspettare l'Italia. Prendeva così forma il tracciato che oggi vede un rinnovato interesse da parte della Cina, dell'Unione Europea e di singoli Stati, tra cui l'Italia. Una seconda "Via della Seta" basata ancora sul raddoppiato Canale di Suez, sul Mediterraneo e forse sul Porto di Genova, in cui la presenza dell'autoritaria e comunista potenza orientale impone un governo condiviso a livello italiano ed europeo. Una Via che avrebbe il suo punto di forza in Italia nel nuovo corridoio ferroviario dell'Europa Mediterranea, integrato col sistema portuale Ligure e con il Frejus.

Cavour e i suoi contemporanei dimostrarono di aver ben chiaro il valore delle ricadute sulle comunità zonali e locali delle grandi infrastrutture trasportistiche. Sapevano che bisognava creare un'efficiente sistema a rete. Lungo le linee ferroviarie si costruivano ponti, scali, cavalcavia, strade, massicciate, sottopassi e nascevano nuove attività industriali, commerciali e di servizio che richiedevano nuova manodopera. Le Stazioni ferroviarie funzionavano come snodi moltiplicatori di ricchezza e di attività diffuse nel territorio circostante. Nelle cittadine si insediavano nuove aziende, stabilimenti, commerci, si aprivano uffici e magazzini mentre emergevano categorie e figure professionali portatrici di nuovi interessi. I ceti crescevano di numero e di peso sociale sostenendo le riforme via via introdotte dal Governo. Mentre si ultimava la Torino-Genova, venivano studiati e approvati i progetti per la realizzazione di una ragnatela ferroviaria che avrebbe collegato in rete i diversi Piemonti, la Lomellina e la Liguria con il Lago Maggiore, Mortara, Novara, Vercelli, Pinerolo, Savigliano, Ivrea, Bra, Cuneo, Saluzzo, Savona, Ventimiglia, Susa. Fin da subito fu altresì evidente il valore strategico del collegamento di Genova con Milano e i suoi passi svizzeri, ancorché questa fosse la capitale del Reame, governato dall'Impero Austriaco. Con ciò, dimostrando di saper guardare avanti, in anticipo sui tempi, oltre i ristretti confini, verso obiettivi più ampi e ambiziosi.

Significativo è un passo del discorso in Parlamento di Camillo Cavour del 27 giugno 1857 per dare il via ai lavori del Tunnel del Frejus.

"...Signori, l'impresa che noi vi proponiamo, non vale il celarlo, è impresa gigantesca; la sua esecuzione dovrà però riuscire a gloria e a vantaggio del Paese...Ma le grandi imprese non si compiono, le immense difficoltà non si vincono che a una condizione, ed è che coloro, a cui è dato di condurre queste opere a buon fine, abbiano una fede viva, assoluta, nella loro riuscita. Se questa fede non esiste, non bisogna accingersi a grandi cose né in politica, né in industria...". Parole che fanno riflettere sul processo di crescita sociale di una comunità che guarda alla dimensione europea, in cui la responsabilità delle decisioni si sposa con la credibilità verso il contesto interno e internazionale.

Infine una riflessione a proposito di No-TAV e Sì-TAV.

Che nei confronti di un progetto o di un'idea ci siano favorevoli e contrari è normale. Non tutti gli interessi complessi presenti in una comunità possono coincidere. Ritengo un errore dividere semplicisticamente le persone tra i No e i Sì, perché così si sottovaluta il peso della maggioranza silenziosa di chi, per svariati motivi, non si schiera. Mi riferisco ai cosiddetti A-TAV, tra i quali ci sono quelli cui non importa nulla. Quelli che solo ora capiscono la credibilità, la complessità e le scelte che stanno intorno alla TAV. Coloro che davanti all'esempio del Tunnel svizzero del Gottardo, man mano, prendono posizione comprendendo il valore strategico del Tunnel del Frejus. Quelli che vogliono conoscere e approfondire. Insomma, un quadro con differenti sfaccettature in continua evoluzione, fattosi in questi ultimi, mesi, via via più chiaro. Adesso parrebbe che perfino tra gli elettori di quelli che sono contrari alla TAV, ci siano molti favorevoli alla TAV perché convinti del valore e della superiorità del trasporto su treno di merci e persone su medie e lunghe distanze, rispetto ai TIR e agli aerei.

Gino Anchisi.

da Santena, la Città di Camillo Cavour, 25 febbraio 2019.