

Le grandi opere

L'impianto sarà pronto nel 2015 e costerà 110 milioni. Da Courmayeur cabine rotanti per salire a quota 3.460

I numeri della funivia
2
I tronconi invece dei 3 attuali
da 790 metri a 3460
dislivello

PORTATA MASSIMA

800 passaggeri l'ora del primo troncone	700 passaggeri l'ora del secondo troncone
---	---

8 tonnellate
capacità di carico dei cavi

360 gradi
rotazione delle nuove cabine

La terrazza panoramica a Punta Helbronner in casi di emergenza può diventare pista d'atterraggio per gli elicotteri

105 milioni
costo dell'operazione

2015
data fine lavori



Spunta sul Monte Bianco

il cantiere più alto d'Europa

Si lavora alla nuova funivia. Terrazza avveniristica in vetta

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO GRISERI

PUNTA-HELBRONNER (AOSTA) — Il vero problema era stato che le renne non si erano adattate al clima. Ma Dino Lora Totino, conte di Cervinia, non si era arreso. La sua idea di collegare con un sistema di funivie Courmayeur e Chamonix non sarebbe certo naufragata per così poco. Se le renne non erano in grado di attraversare il ghiacciaio del Gigante, ci avrebbe pensato una fantastica ovovia appesa al nulla. O meglio appesa a un sistema di funi in trazione tra due vette per sopprimere all'impossibilità di piantare un pilone su un ghiacciaio in movimento. Cose dell'altro secolo quando certo non si poteva pensare di portare a 3.500 metri di altezza due gru alte trentametri conficcate nella roccia di Punta Helbronner: «Per riuscirci — racconta il direttore di cantiere, Renzo Cipriani — abbiamo dovuto affittare elicotteri particolari da una società svizzera. Il SuperPuma che avevano in dotazione non riusciva a sollevare il peso a queste altezze, con l'aria rarefatta».

Il cantiere della nuova funivia del Monte Bianco è una meraviglia da visitare. È una sfida di ingegneria estrema che Marco Petrella, torinese, direttore dei lavori, racconta con inimitabile orgoglio. Si tratta di costruire una nuova stazione a Punta Helbronner, una casa tutta acciaio e vetri con una terrazza panoramica sul tetto a 3.462 metri, la vista che spazia dal Dente del Gigante al Cervino, dal Monte Rosa fino alla cima del Bianco. Una specie di astronave fatta atterrare fin quassù dall'architetto genovese Carlo Cillara Rossi.

Ma come portare i materiali a queste altezze? «Abbiamo costruito tre teleferiche — spiega il direttore Petrella — due per i materiali e una per realizzare i piloni della nuova funivia. Poi, dal Rifugio Torino a Punta Helbronner abbiamo montato le due gru sulla cresta, in modo che la prima trasferisca il materiale su un piazzale dove la seconda preleva a sua volta per portarlo in cima». Sembra facile. Ma certe notti, quando la temperatura va a venti sotto zero, le gru ghiacciano e si bloccano. «Hanno naturalmente una resistenza particolare — assicura Petrella — sono calcolate per fronteggiare venti di 200 chilometri orari». Ma già a sessanta i sensori fanno



scattare l'allarme: «C'è una procedura. Il personale deve abbandonare il cantiere e in certe condizioni la gru è lasciata libera di muoversi per opporre meno resistenza».

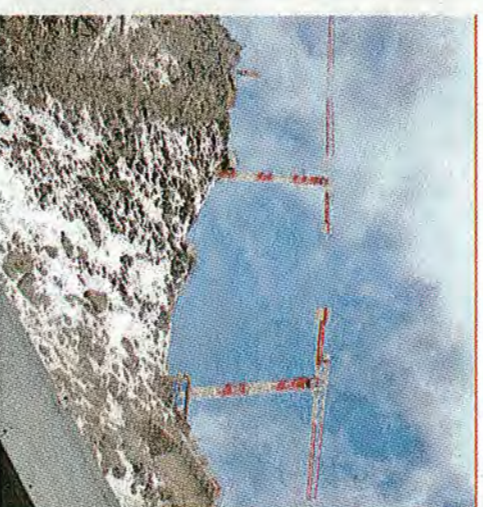
Tutto è speciale, quando il cantiere è il più alto d'Europa. Ci

AL LAVORO

Il cantiere per la nuova funivia al Rifugio Torino (foto di Roberto Orlando)



IL RENDERING
Come sarà la stazione di arrivo con terrazza panoramica a Punta Helbronner. Prevista una pista per l'elicottero



GRU IN VETTA
Il cantiere della funivia visto dal Rifugio Torino: le gru a Punta Helbronner

sono problemi per i mezzi, ma anche per gli uomini. Il direttore del cantiere di Punta Helbronner è Carmelo Caruso, 42 anni, «valdostano di origine calabrese», come tiene a sottolineare. Racconta che «a queste altezze non si può faticare come in pia-

nura. Se impugni il piccone devi stare attento, dopo due colpi ti mancaliffato. Devi abituarti, abbiamo turni speciali». E sono operai speciali. Controllati al centro di medicina alpina di Aosta con orari particolari: «Non c'è una vera e propria regola — spiega Cipriani — perché bisogna adattarsi alle caratteristiche del singolo». Per ora sembra funzionare il sistema che prevede sette giorni di lavoro in quota e quattro di riposo. I turni giornalieri sono di sette ore. Ma certo i più difficili sono quelli notturni: «In questo cantiere si può operare in media cento giorni all'anno, tra la primavera e l'estate», spiega Caruso. E racconta che «sotto i due gradi il calcestruzzo non lavora, diventa inservibile». Così, quando è bel tempo, tra aprile e novembre, ogni attimo va utilizzato: «Di notte — spiega Cipriani — gli operai preparano l'armatura e le casse in legno per i getti di calcestruzzo della mattina».

Una fatica al limite delle possibilità. L'obiettivo è arrivare prima possibile a demolire la vecchia stazione (ne rimarrà solo una parte, conservata come un museo) realizzando l'astronave entro i tempi previsti, il 2015. E farà senza interrompere l'attività turistica: anche quest'estate è possibile utilizzare la vecchia funivia e godere il paesaggio della catena del Bianco. Quello che descrive ammirato Roberto Francesconi, classe 1957, amministratore delegato delle Funivie del Monte Bianco, il committente del gigantesco cantiere che vale cento milioni di euro. «Qui, su queste montagne, sono state scritte le pagine più importanti della storia dell'alpinismo. Vede quella guglia? È tanto aguzza che all'inizio del Novecento, per conquistarla, le guide di Courmayeur portarono dal fondovalle una lunga peritica, la fissarono alla roccia e la utilizzarono per arrivare in cima». Aliou Touré, sotto il suo casco giallo, osserva la stessa vallata con un'aria un po' perplessa. Lui non torna casa ogni sette giorni ma ogni 365: «Sono senegalese, lavoro nei cantieri italiani da 18 anni. Torino al mio paese una volta all'anno. Ho moglie e due figli piccoli». Touré lavora a fissare i micropiloni nella roccia di punta Helbronner. Che cosa non la convince? «Niente, il lavoro mi piace, il paesaggio è bellissimo». Ma? «Beh, diciamo senza giri di parole: c'è il problema che fa freddo».