

Sul Bianco, dove osano le gru

19/06/2014 Siamo stati a Punta Helbronner, a 3.500 metri, sul massiccio del Monte Bianco a vedere i lavori per la costruzione della nuova, avveniristica funivia che parte da Courmayeur. Le immagini in b/n della fotografa Caroline Houal raccontano cosa significa operare a una quota come questa.



Forse il depliant delle Funivie Monte Bianco esagera un po' quando parla dell' "L'ottava meraviglia del mondo". In montagna, si sa, l'enfasi si alza. Di certo, però, il cantiere del nuovo impianto funiviario che da Courmayeur porterà a punta Helbronner che sostituirà il vecchio costruito ormai a metà del secolo scorso, è unico nel suo genere. Anzitutto per la quota: la stazione finale, infatti, della funivia è collocata **a 3.462 metri, sopra un picco di roccia sul massiccio del Bianco, un "attico" di paradiso con vista sul "tetto d'Europa", col Dente del Gigante e il ghiacciaio del Grandes Jorasses che ti sembra di toccarli con la mano.**

Siamo nel cantiere più alto d'Europa, signori. Niente a che vedere con un cantiere edile normale, perché la normalità quassù è come l'ossigeno: manca e basta. Costruire a questa altezza una terrazza panoramica di 14 metri di diametro tutta acciaio e vetro e portarvi su un'avveniristica funivia vuol dire, per esempio, tirar su fino a qui materiali e mezzi che pesano tonnellate; significa gettare calcestruzzo che a pochi gradi sotto lo zero diventa inservibile; scavare una galleria di 150 metri e un pozzo alto 80 per collegare la stazione allo storico rifugio Torino; e ancora portare con elicotteri speciali e fissare alla roccia due gigantesche gru, alte 30 metri, che ghiacciano subito per gran parte dell'anno, e 16 chilometri di fune portante che pesa l'inezia di 25 chili al metro.

Ma significa soprattutto operare **con carenza d'ossigeno, a temperature che d'inverno hanno toccato i**

meno 26 gradi. E ancor prima di lavorare, si deve raggiungere la roccia coperta anche da 15 metri di neve, scavandola centimetro per centimetro”, spiega il capocantiere di punta Helbronner, il giovanissimo Marco Benzi, 24 anni, di Bard che, come gli altri trenta operai della squadra che lavora quassù, s’è sottoposto a un **controllo medico all’ambulatorio di Medicina della montagna di Aosta con la prova dell’ipossia.**

L’orgoglio di essere qui gli si legge negli occhi: “A breve verrà su un’equipe medica a monitorare le nostre condizioni fisiche. E’ la prima volta che accade in Italia qualcosa di simile in un cantiere”. Questi non sono solo bravi impiantisti, posatori o carpentieri, ma gente con un fisico speciale, che non soffre il mal d’altura, il freddo, l’insonnia. **Non a caso le maestranze che salirono qui, a metà del secolo scorso, per costruire la funivia ancor oggi funzionante erano quasi tutti scalatori e guide alpine.** Uomini avvezzi a ghiacci e all’aria sottile, perché sollevare un sacco di cemento di trenta chili o perforare con un martello pneumatico qui costa il doppio, il triplo della fatica.

“Nel 2011, anno d’avvio del cantiere, furono più d’uno i malori patiti dagli operai. Abbiamo dovuto sperimentare diversi turni di lavoro, fino a capire che con sette giorni di permanenza in quota e quattro di riposo, il fisico rispondeva meglio“, spiega l’ingegner Renzo Cipriano, direttore dei lavori. “A parte i problemi per acclimatarsi alla quota nei primi giorni, il lavoro quassù è sempre soggetto all’imprevedibilità del meteo: gli ultimi due mesi avrò visto forse una settimana di bel tempo. Il vento soffia anche a 180 chilometri l’ora, facendo ondeggiare le gru. Ma alla fine mi dà più soddisfazioni lavorare in cantiere che fare la guida alpina”, confessa Corrado Coser, valdostano ma d’origini trentine, specializzato in carpenteria metallica. E’ una delle due guide che lavorano quassù.

Chi ha sofferto di più il freddo è invece **Jean Paul Sene, carpentiere 37enne senegalese, da quattro anni in Valle d’Aosta, ribattezzato da tutti “fiocco di neve”.** “Il Bianco? Lo avevo studiato da bambino in geografia. E non ero mai salito così in alto. Nel mio Paese non ci sono montagne degne di questo nome. Alla fine del contratto? Scriverò un libro su questa incredibile esperienza”.

Chi potrebbe scrivere, invece, un manuale su questa sfida piena d’incognite, “ma affascinante”, è l’ingegner Sergio Ravet, responsabile della sicurezza nel cantiere, che di lavori speciali se n’intende. **“Mi creda, di opere del genere se ne vedono una al secolo.** Pensi che significa solo garantire il recupero di un infortunato in sicurezza in queste condizioni logistiche. Alla chiusura dei lavori potrò andare in pensione felice”, sussurra. Magari per salire sul Bianco in funivia e godersi, senza più patemi, lo spettacolo dall’alto. Che davvero da quassù non ha paragoni.